DOC 53 **0444/003**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

La sécurité du rail en Belgique

ANNEXE

AUDITIONS PUBLIQUES

La liste des auditions publiques peut être consultée dans la première partie du rapport final de la commission spéciale (DOC 53 0444/002), p. 35-42 et p. 47-55.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

De veiligheid van het spoorwegennet in België

BIJLAGE

OPENBARE HOORZITTINGEN

Het overzicht van de openbare hoorzittingen kan worden geraadpleegd in het eerste deel van het eindverslag van de bijzondere commissie (DOC 53 0444/002), blz. 35-42 en blz. 47-55.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	*Document parlementaire de la 53ème législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
CRIV:	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)*
PLEN:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	*Parlementair document van de 53e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*
CRABV:	*Beknopt Verslag (blauwe kaft)*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)*
PLEN:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

AUDITIONS PUBLIQUES

DE LA

52E LÉGISLATURE

OPENBARE HOORZITTINGEN

VAN DE

52E ZITTINGSPERIODE

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 08 MAART 2010

Namiddag

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 08 MARS 2010

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.38 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.38 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Exposé sur les aspects techniques de la signalisation des trains par des instructeurs de la SNCB et d'Infrabel
Uiteenzetting over de technische aspecten van treinsignalisatie door opleidingsverantwoordelijken van de NMBS en Infrabel

Le **président**: Nous allons commencer nos travaux par tout ce qui représente les principes et l'organisation de la gestion du trafic. M. Boydens, qui est chef de service direction Réseau chez Infrabel, nous expliquera toute la problématique de la gestion de la signalisation, du contrôle des voies, de l'interaction avec le matériel roulant.

Quand vous serez intervenu, nous proposons de passer ensuite la parole à MM. Dalla Bella et Crutelle, qui sont les instructeurs qui font partie de la cellule technique des conducteurs (CTC) de Charleroi et Bruges. Et M. Boydens est assisté de MM. Van Pappeghem et Meeschaerts.

Paul Boydens: Mesdames et messieurs, avant de commencer la présentation, je voudrais vous rappeler que nous ne pourrons pas communiquer d'éléments techniques relatifs à l'accident du 15 février, afin de ne pas entraver le bon déroulement de l'instruction.

En ce qui concerne la partie Infrabel, notre présentation est répartie en trois volets. D'abord, une explication sur la manière dont le trafic ferroviaire est géré. Puis, on vous donnera une illustration pour un trajet entre Bruxelles-Midi et Verviers-Central.

Ten slotte volgt er een uiteenzetting over de begeleiding van het verkeer vanuit een seinhuis.

Comment gère-t-on le trafic ferroviaire?

De organisatie van het treinverkeer in België gebeurt op twee niveaus. Allereerst is er het niveau traffic control. Het vervangt sinds 2007 de voormalige nationale en gewestelijke verkeersleidingen die in Gent, Antwerpen, Namen en Mons gesitueerd waren. Een tweede niveau zijn de seinhuizen. Infrabel heeft sinds 2005 een concentratieplan "Horizon 2005-2014", voor de concentratie van 368 seinhuizen naar 31 hypermoderne verkeerscentra, en 11 telebediende verkeerscentra.

Traffic control is ons hoogtechnologisch verkeerscoördinatiecentrum, gevestigd in Brussel. Het is het zenuwcentrum van het Belgische spoorwegnet. Tot de belangrijkste opdrachten van traffic control behoren in de eerste plaats het beheer en de coördinatie van het treinverkeer in real time, 24 uur of 24, zeven dagen op zeven.

Traffic control is ook verantwoordelijk voor het herstellen van de normale verkeerssituatie bij een incident en een ongeval. Het zorgt voor de kwalitatieve informatiedoorstroming naar de seinhuizen, naar de spoorwegondernemingen en naar de registratie van vastgestelde vertragingen. Er werken ongeveer 170 mensen, in een stelsel van driemaal acht, 24 uur op 24, 365 dagen, de klok rond.

De volgende slide geeft een impressie van een werkpost op traffic control. Men is er uitgerust met grafische schermen die gedetailleerde informatie geven over de dienstregelingen, over de telefoonnummers van de bestuurders, over het type van rollend materieel, de uitrusting van de rijtuigen, en over de treinbestuurders. Dat is beschikbaar via touch screen consoles.

Het tweede niveau, of het plaatselijk niveau, zijn de seinhuizen. Daar stippelen medewerkers het traject uit van de trein volgens de normale dienstregeling. Als er wijzigingen zijn, dan sturen zij het treinverkeer bij op aangeven van traffic control. In de seinhuizen begeleiden verschillende niveaus het treinverkeer, onder andere de operatoren en de seingevers, waarover straks meer.

Een belangrijke opdracht in een seinhuis is het informeren van de reizigers in het station, via visuele en auditieve informatie.

De volgende slide geeft een impressie van een elektronisch bediendepost. Dat zijn de nieuwste generatie seinposten waarmee het Belgisch spoorwegnet sinds 2005, en tot en met 2014, wordt uitgerust. Hier ziet u het seinhuis van Brugge, met helemaal vooraan de videowall en twee bedieningslijnen. Ik kom daarop terug in de volgende slides.

De volgende slide geeft een schematisch overzicht van een computergestuurd seinhuis. Het is een defaultindeling van een seinhuis met de EBP-technologie. U ziet hier Brugge. In Brugge werken ongeveer 80 mensen, verdeeld over de werkposten die u daar ziet. Er zijn drie niveaus. Het eerste niveau is het niveau van de operator. Het tweede niveau is het toezicht. Het derde niveau is de regelaar, op veiligheidsvlak. Ik kom daarop in de volgende slides terug.

Het is belangrijk om te weten dat ieder EBP-seinhuis een typestructuur heeft. Dit is de typestructuur van een groot seinhuis, het seinhuis van Brugge. Ook andere grote seinhuizen op het net zijn op die manier uitgerust en zo ingedeeld.

Welke veiligheidsfuncties vinden wij in een seinhuis terug? De regelaar, in de eerste plaats, is de kapitein op het schip, of het seinhuis. Hij is verantwoordelijk voor het opvolgen en het regelen van het treinverkeer in de totale actiezone van het seinhuis. Hij geeft instructies aan de verschillende mensen van de verschillende andere lagen die elk een zone voor hun rekening nemen. Hij neemt de totaliteit van de zones voor zijn rekening en hij neemt de uiteindelijke eindbeslissing, in geval van verstoord treinverkeer. Er is uiteraard maar één regelaar in een seinhuis.

Het tweede niveau is het niveau van het toezichtpersoneel. Dat zijn onze verkeersleiders. Zij zijn verantwoordelijk voor een deel, een stuk van een totale actiezone van het seinhuis. Zoals u ziet, zijn er in Brugge drie actiezones en dus drie verkeersleiders. Zij geven instructies aan het niveau onder hen, de operatoren, die onder hun verantwoordelijkheid vallen. Zij controleren ook de uitvoering van het werk.

Ze zijn verantwoordelijk voor de toepassing van veiligheidsprocedures. Daarvoor hebben ze alle bevoegdheden op het seinhuis om noodsituaties, zoals werken of andere incidenten, te beheren binnen hun actiezones. Hun aanspreekpunt is de regelaar.

Het derde niveau, het niveau aan de basis, zijn de operatoren. Zij leggen de wissels en de seinen aan en bouwen de reiswegen op waardoor een trein van punt A naar punt B kan rijden. Zij krijgen instructies van een toezichtbediende van een verkeersleiding. Dat zijn dus de drie niveaus.

Ik had het zopas over de concentratie van die seinhuizen in het concentratieplan. Sinds 2004 zijn we geëvolueerd van 385 grote, middelgrote en kleine seinhuizen naar conform Horizon 2014 31 verkeerscentra, 31 seinposten en 11 posten. De 11 posten kunnen normalerwijze door die 31 bediend worden of, indien nodig, vanaf een bijkomend punt.
Hoe delen we die seinhuizen in? In het Brusselse hebben we vijf dergelijke verkeerscentra, in Vlaanderen 14 en in Wallonië 12.

La partie suivante contient l'illustration pour un trajet entre Bruxelles-Midi et Verviers-Central. En Belgique, la sécurité ferroviaire est basée sur les systèmes de signalisation suivants. Sur les lignes conventionnelles: sur l'observation visuelle et le respect immédiat de la signalisation latérale par le conducteur. Sur les lignes à grande vitesse, il y a trois systèmes de signalisation en cabine de conduite: TBL2, TVM 430 et ETCS. En outre, divers moyens d'aide à la conduite sont mis en œuvre: le Memor Crocodile, TBL1 et TBL1+. Ces moyens sont là pour aider le conducteur et non pas pour se substituer à sa vigilance.

Je vais vous donner un exemple de trajet de train entre Bruxelles-Midi et Verviers-Central. Le trajet se déroule en cinq étapes. D'abord, le train A se trouve en gare de Bruxelles-Midi. Départ du train

A. Ce train est rattrapé près de Louvain, sur son trajet. À Louvain, on décide de dévier ce train. Il est rattrapé et dépassé par un autre train plus rapide. Enfin, arrivée en gare de Verviers-Central.

Lorsque le train se trouve à Bruxelles-Midi, il est annoncé aux voyageurs par l'agent info-trafic. En gare, l'information est visualisée sur les écrans et diffusée dans les haut-parleurs. Les voyageurs embarquent et débarquent. Juste avant l'heure de départ, l'accompagnateur signale au conducteur que les opérations à quai sont terminées, c'est-à-dire que les voyageurs sont embarqués et débarqués. Entre-temps, la cabine a ouvert le signal de départ. Éventuellement, en cas de retard, le traffic control en est informé.

Deuxième étape, le train se met en marche en respectant la signalisation. Sur les lignes conventionnelles, le feu vert signifie que le train peut continuer sa route, le double jaune annonce que le prochain signal sera rouge et le feu rouge signale qu'il est interdit de continuer.

Dans la troisième étape, le train A, en retard à la suite d'un dérangement, est rattrapé par un autre train près de Louvain. Le traffic control qui est au courant en informe la cabine de Louvain et décide ensuite de dévier le train A à Louvain en donnant priorité au train qui suit et qui va le dépasser. Les autres cabines ont également été informées car elles doivent diffuser l'information aux voyageurs. Le retard est annoncé aux voyageurs. En gare de Verviers-Central, les voyageurs sont donc au courant du retard du train.

En cas de retard supplémentaire, le traffic control est toujours informé par la cabine de signalisation. Voici, dans les grandes lignes, la gestion des parcours par le traffic control et la cabine de signalisation.

In het volgende deel zou ik u willen uitleggen hoe een traject in een seinhuis wordt begeleid. Ik heb hier een foto van een elektronisch bediende post. U ziet een operator. U ziet dat wij niet alleen jonge mensen hebben. Wij hebben mensen van alle leeftijden, jong en oud. Hier ziet u een ervaren personeelslid.

De operatoren en de toezichtbediener, want het zijn verkeersleiders, gebruiken twee schermen voor de veiligheid bij het begeleiden en het controleren van het treinverkeer.

U ziet daar rechts het detailscherm. Dat is een schematische weergave van de spoorweginfrastructuur. Daarop kan de operator het treinverkeer volgen. Het middelste scherm is het dialoogscherm, waarlangs de communicatie met het EBP-systeem, met het IT-systeem verloopt. Dat gebeurt uiteraard ook met muis en klavier.

De volgende slide is iets duidelijker. Hier ziet u opnieuw het detailscherm, het scherm dat de operator en de toezichtbediener, de verkeersleider, voor zich hebben. Onderaan ziet u het dialoogscherm. Op het detailscherm ziet u twee rode lijnen. Een rood spoorgedeelte duidt conventioneel aan dat het spoor door een trein bezet is.

Onderaan ziet u twee treinen in een venster staan. De operator ziet dus twee treinen staan. Elke trein, elke locomotief, elke treinbeweging heeft een nummer, conventioneel. Aan elk treinnummer wordt een reisweg toegekend. Ofwel is dat een voorgeprogrammeerde reisweg, zoals bepaald in de dienstregeling, zoals voorzien in het boekje. Ofwel gaat het om een reisweg voor een onvoorziene rangering, die door een operator wordt aangemaakt.

De volgende slide, wat is een reisweg of het synoniem, een bewegingslijn? Een reisweg is het traject dat door een treinbeweging wordt afgelegd tussen twee opeenvolgende seinen. U ziet daar die groene streep. Dat is een reisweg.

Dat zult u de komende tijd in het jargon regelmatig horen. Dat is de uitleg.

Hoe wordt zo’n reisweg voorbereid? Zoals ik net zei: ofwel automatisch off line voorgeprogrammeerd in overeenstemming met de normale dienstregeling, ofwel manueel door de operator in het editvenster, dus het onderste venster van het dialoogscherm. Bijvoorbeeld trein 100 moet van spoor 605 sein LR rijden richting Landen. We hebben een beeld van Leuven. De trein 200 die daar beneden staat, moet van sein KR naar spoor 604 en zou dus rechtdoor moeten rijden, richting Tienen.

Hoe wordt die reisweg in werkelijkheid uitgevoerd? Eerst gaat de operator die reisweg naar het bovenste venster brengen. We noemen dat het stuurvenster. Het editvenster was het kladblok, het bovenste venster is het stuurvenster. Hier wordt het effectief bevel gegeven om een reisweg uit te voeren. Het sein zal dan ook open komen, zoals men dat in jargon noemt: het sein zal niet langer rood zijn, maar het sein zal dus een stand veilig innemen.

Hoe komt dat visueel tot uiting? U ziet daar die groene streep. Visueel wordt er dus een groene streep op het scherm tevoorschijn gebracht. Het symbool van sein LR wordt veranderd van kleur in het detailscherm en wordt dus geel en wordt dus ook in het dialoogscherm geel. Dat sein komt dus op veilig op dat moment.

De trein 100 is aan het rijden. In het geval een operator zou proberen terwijl die trein aan het rijden is, om voor een trein die uit de tegenovergestelde richting komt, die reisweg aan te leggen, dus die trein 100 zou proberen te traceren, dan reageert het EBP-systeem onmiddellijk door middel van een rode aanduiding, die u onderaan ziet. Daarmee meldt het systeem dat het onmogelijk is om die reisweg uit te voeren of aan te leggen. Hij krijgt er ook nog een gecodificeerde aanduiding bij die het waarom weergeeft. Wij noemen dat in vakjargon een “tegenstrijdige reisweg”, wat wil zeggen een kruisende reisweg die onmogelijk is.

Op geen enkele manier staat het performant EBP-systeem toe dat zo’n reisweg wordt uitgevoerd, laat staan dat daar een sein op veilig gezet wordt.

Daarbovenop wordt de handeling die de operator probeert uit te voeren geregistreerd in het elektronisch logboek van het EBP-systeem, dat van seconde tot seconde iedere manipulatie van het systeem registreert.

Trein 100 rijdt in het groene gedeelte. U ziet dat het rode gedeelte opschuift. Trein 100 overschrijdt het sein LR, en onmiddellijk na de doorrit van de locomotief springt dat sein opnieuw op rood. De operator krijgt daarvan een aanduiding in zijn dialoogscherm, en in het EBP-detailscherm wordt de aanduiding weer wit, zoals voor alle andere seinen. Er is niets gebeurd, en alles sluit opnieuw. De sturing van trein 200 blijft intussen onmogelijk. Zolang er een trein op het tracé staat, is het onmogelijk een traject af te leggen in de tegenovergestelde richting.

Wanneer de eerste trein zich op het andere spoor bevindt, is de reisweg vrijgemaakt. De reisweg is weer wit en de configuratie van het EBP-systeem is wit: er rijdt niets meer. Het reisweggedeelte is verdwenen in de bewegingslijn onderaan het scherm. Het probleem voor trein 200 blijft wel gevisualiseerd voor de operator. Het systeem gaat er dus niet van uit dat er automatisch een reisweg in de tegenovergestelde richting — die hij tevoren probeerde aan te leggen — oké is. Nee, daarvoor moet een nieuwe seinsturing worden uitgevoerd, voor elektrische trein 200 daar mag rijden. Kortom, pas als trein 100 op het andere spoor rijdt en de reisweg heeft vrijgemaakt, en als er een nieuwe seinsturing gegeven wordt, kan er een trein naar dat tracé geleid worden.

Ik besef dat dit een zeer korte uitleg was.

Faire rouler un train avec des écrans sur papier ou sur *slides*, ce n'est pas évident. Mais on a plusieurs simulateurs en Belgique.

Indien de commissieleden het wensen, staan onze simulators uiteraard ter beschikking voor verdere kennismaking met de werking van een seinhuis en voor een demonstratie van treinritten op de trainingssimulator.

Le **président**: Nous irons visiter un poste dans le courant du mois d'avril: c'est prévu depuis un certain temps. Nous allons entendre maintenant MM. Dalla Bella et Crutelle pour les conducteurs. Zij komen van het TCT van Charleroi en van het TCT van Brugge.

Noël Dalla Bella: Mesdames, messieurs, nous ferons en introduction la même remarque que nos collègues d'Infrabel: notre intervention ne portera en aucune manière sur l'accident de Buizingen.

Notre présentation comportera deux parties: la première portera sur la formation des conducteurs et la deuxième sur l'aide à la conduite qu'on apporte aux conducteurs de trains. Tout d'abord, le schéma général d'une formation. Nos conducteurs sont recrutés par avis de recrutement sur le net ou par l'information générale et suivent pour commencer une première journée d'information pendant laquelle est décrit le métier de conducteur de trains. Pour les personnes toujours intéressées après cette première journée d'information suit la sélection qui comprend plusieurs parties: les tests psychologiques, de personnalité, l'interview par les agents de maîtrise "Technics", ensuite la visite médicale et le passage devant le psychologue avant un éventuel recrutement. À partir de ce moment-là, l'agent pourra suivre une formation de base qui débouchera sur le brevet ou la licence de conduite pour le premier emploi.

Le but du trajet de formation est d'obtenir la licence – qu'on appelle licence B1 ou B2 – sur la base d'attestations psychologiques, médicales, d'aptitude professionnelle qui sont délivrées par un organisme agréé. Les licences B1 et B2 sont soit pour la remorque des trains de voyageurs soit pour celle des trains de marchandises.

Piet Crutelle: De principes van dit opleidingstraject zijn gebaseerd op een aantal zaken. De basisopleiding is gericht op het uitvoeren van een eerste job als treinbestuurder, met basiskennis, dus één enkele lijn die ze volledig en goed kennen en één type materieel dat ze ook door en door kennen. Ze is ook gebaseerd op de uit te voeren taken. Er wordt hen duidelijk gemaakt wat hun taak als treinbestuurder is. Ze is ook gebaseerd op specifieke professionele situaties, een samensmelting van de verschillende vakken die ze geleerd hebben in één situatie, een professionele situatie. De basisopleiding is in dat oogpunt ook in fases en leermodules ingedeeld. Het is dus een gefaseerde opleiding. Uiteraard is de opleiding ook gebaseerd op regelmatige evaluaties met uiteraard als doel het meten van het geschiktheidniveau van de kandidaat-bestuurders en dit ook te blijven garanderen.

De oriëntering naar die ene eerste job kan gaan richting treinbestuurder voor reizigers, een vergunning type B1, of richting treinbestuurder voor goederen, een vergunning type B2. Wat is het doel? Het verwerven van de nodige beroepskennis en basiscompetenties, een theoretische opleiding krijgen in een opleidingscentrum zoals er verschillende zijn in Vlaanderen, Wallonië en Brussel en een praktische opleiding krijgen in het bestuurdersdepot waar men zijn eerste job als treinbestuurder zal uitvoeren. In dat opzicht is het heel belangrijk dat de praktijk tijdens de opleiding al direct gekoppeld is aan het depot waar de bestuurder zal worden tewerkgesteld. Niet te vergeten zijn ook de beroepsgerichte praktische oefeningen uit te voeren op simulators waarvan er twee types zijn. Er is een beperkt type simulatie maar er zijn ook twee full simulators, een in Mechelen en een in Salzinnes.

Noël Dalla Bella: Notre formation est basée sur des situations professionnelles. Les tâches liées au métier sont enseignées à partir de situations professionnelles spécifiques dont l'évolution est toujours de la chose simple à la chose compliquée, du facile au difficile. Chaque situation professionnelle se compose de différentes tâches et chaque tâche est liée à différentes composantes: la composante sécurité, signalisation, circulation, connaissance de lignes et infrastructures, la matière du frein, du matériel, l'organisation du travail, la communication et les qualités du conducteur.

Piet Crutelle: Deze acht leereenheden zijn ingedeeld in vier fases. De fase 0 is een introductiefase. Duur: een week. Naast de algemene beginselen van de arbeidsveiligheid krijgt men ook een basiscursus elektriciteit en een basiscursus mechanica aangeleerd omdat dit in de verdere opleiding heel belangrijk is. In de fase 1 zit men in een instap. Alles verloopt normaal op het spoor. Men kan een rit afleggen van punt A naar punt B, maar alles is normaal. Geen gestoorde seinen, geen onregelmatigheden, alle materieel werkt prima. In fase 2 volgt de uitdieping. Links en rechts komt dan al een hindernis voor. Deze hindernissen zijn vooral Infrabel-gerelateerd, dus bijvoorbeeld storing aan seinen. In de fase 3, de synthesefase, komen alle uitzonderlijke omstandigheden aan bod: een zelfdoding, een aanrijding, en dergelijke meer. In die derde fase wordt ook aan de leerling-bestuurders een materieeltype aangeleid en gaan zij ook over tot de lijnstudie.

Ik sprak daarnet ook al van evaluaties. Wij kennen twee soorten evaluaties in ons permanent evaluatiesysteem: de formatieve en de summatieve evaluaties. Formatieve evaluaties vinden plaats in het opleidingscentrum zelf, op de plaats waar men de les krijgt. Zij zijn een soort overhoringen over de geziene leerstof. Zij moedigen de cursist aan om op heel regelmatige basis – daar drukken wij ook op – de leerstof bij te houden. Zij geven de lesgever ook inzicht in de evolutie van de treinbestuurder.

Is de bestuurder mee met de leerstof of moet er nog bijles worden gegeven? Op het einde van elke fase, behalve dan fase 0, is in een summatieve evaluatie voorzien. Voor de eerste fase kan dit een eliminerend aspect hebben bij niet-slagen. Voor de twee laatste fases is een herkansing mogelijk. Die summatieve evaluaties vinden plaats in de eerste fase op pc en met een gesprek met enkele instructeurs en hoofdinstructeurs. In de tweede fase gebeurt de summatieve evaluatie in een louter mondeling examen voor drie examinatoren – instructeurs en hoofdinstructeurs. In de derde fase gebeurt de summatieve evaluatie op de simulator in Mechelen of voor de Franstalige collega's in Salzinnes waarna ook nog een kort gesprek volgt met de kandidaten.

De totale duur van deze opleiding bedraagt 200 dagen effectieve opleiding: fase 0 1 week, fase 1 8 weken met de nadruk op theorie, fase 2 15 weken met meer praktijk en fase 3 met nog eens 16 weken. Samen komt dit neer op 200 dagen effectieve opleiding.

Noël Dalla Bella: Quelles sont les cinq missions du conducteur? Préparer le matériel roulant et le matériel de traction avec lequel il va partir.

Conduire de façon sûre et efficace. Réagir vis-à-vis des conditions d'exploitation dégradées, événements imprévus, situations d'urgence. Détecter et résoudre des problèmes techniques simples. Communiquer et faire rapport oralement ou par écrit suivant chaque situation dégradée.

Comment préparer les conducteurs à assurer ces cinq missions? Par une formation fondamentale, spécifique et adaptée au métier de conducteur. Par un recyclage permanent: chaque conducteur doit suivre chaque année une formation permanente de trois jours, pour la théorie, plus un jour pour la pratique et le matériel. Par des contrôles périodiques sur l'ensemble des connaissances réglementaires dans le cadre de la certification initiale et de la recertification. Tous les trois ans, nos conducteurs subissent une recertification sur l'ensemble des connaissances théoriques pour circuler sur l'infrastructure. Chaque année, ils passent une visite médicale.

Piet Crutelle: Als de kandidaat-bestuurder na een certificatieproef bestuurder geworden is, dan vangt hij elke dienst aan in een bestuurdersdepot. De handelingen die hij bij het aanvangen van zijn dienst moet verrichten, worden ook allemaal aangeleerd in de eerste fases van de basisopleiding. Zo krijgt hij bij aanvang een verslag van de bestuurder in M510. Dat verslag dient om alle regelmatigheden en eventueel onregelmatigheden aangaande de rit op te schrijven. Dus, de bestuurder brengt verslag uit, communiceert met zijn toezichtbediende, via de M510.

Daarnaast krijgt de bestuurder ook een dienstfiche overhandigd. De dienstfiche geeft een detail weer van de uit te voeren taken die dag, gaande van het klaarmaken van materieel, treinen verzekeren, uitwijken, tot zoveel meer.

De bestuurder krijgt ook een informatiefiche overhandigd waarin specifieke zaken staan over bepaalde stations of lijnen.

Tot slot, als hij met zijn trein gaat vertrekken, krijgt hij van de treinbegeleider een fiche E286, of van de onderchef een fiche E289, wat voor hem belangrijk is, want daar staat de informatie op van hoe zijn trein samengesteld is. Bijvoorbeeld, tien rijtuigen of twaalf rijtuigen, het type rijtuig, de massa van de rijtuigen, de geremde massa van de rijtuigen. Dat is belangrijk, zodanig dat de bestuurder de snelheid kan berekenen waaraan zijn konvooi die dag mag rijden. Dat is een louter theoretische snelheid uiteraard, los van de lijn waarop hij rijdt.

Voor de bestuurder kan vertrekken, moet hij over de nodige lijnkennis beschikken, en uiteraard ook over stationskennis. De lijnkennis blijft behouden zolang een bestuurder regelmatig op een bepaalde lijn rijdt.

We zagen al dat de bestuurder in de derde fase van de basisopleiding een lijn leert, ten gronde. Na zijn opleiding leert hij in eerste instantie enkele lijnen bij. Die lijnstudie gebeurt louter theoretisch, in het depot, aan de hand van schematische seininrichtingsplannen, waar hij kan zien welke seinen welke seinbeelden kunnen vertonen en waar er eventueel moeilijke punten zijn op het traject. Als hij de lijnstudie verricht heeft, vult hij een document M537a in, wat zoveel betekent als: ik ken de lijn, ik kan erop rijden.

Uiteraard krijgt de bestuurder bij zijn vergunning van dat moment ook een bijlage lijnkennis. Die bijlage lijnkennis is een noodzakelijke aanvulling van de vergunning, want de vergunning is niet geldig zonder die bijlage.

Als de bestuurder regelmatig op de bewuste lijn rijdt, blijft de lijnkennis logischerwijze behouden. Komt de bestuurder niet meer regelmatig op die lijn, mag hij na 6 maanden geen regelmatige dienst te hebben uitgeoefend op die bewuste lijn, daar melding van maken in zijn verslag. Die melding komt uiteraard bij de toezichtbediende terecht. Op zijn fiche M537a mag hij de inschrijving “neen” doen.

De toezichtbediende heeft dan twee mogelijkheden. Vindt men dat deze lijnkennis zeker nog nuttig is voor de bestuurder – wanneer hij nog diensten zal moeten verzekeren op die lijn – moet de bestuurder binnen de 30 dagen een dienstverzekering met begeleiding uitvoeren op die lijn. Vindt men deze lijnkennis niet meer nuttig, beschouwd men die lijn als niet meer gekend. Moet de bestuurder na pakweg 8 maanden toch op de lijn rijden, kan hij opnieuw beschikken over het nodige aantal dagen om die lijn te leren kennen.

Noël Dalla Bella: En plus de la connaissance des lignes, le conducteur, pour pouvoir desservir un train, doit avoir la connaissance du matériel. Cette connaissance du matériel reste acquise aussi longtemps que le conducteur dessert régulièrement un engin moteur de la série. Il y a donc l'initiation complète. Le conducteur connaît le matériel et sait tout simplement réagir aux pannes de ce matériel.

Cette connaissance restera acquise. Si, après une interruption de dix mois dans la desserte d'un engin moteur, le conducteur peut mettre une mention dans son rapport, qui s'appelle le M510, et une annotation à un document, le M537b, comme quoi il a perdu la connaissance partielle de ce matériel. Endéans les deux mois, on doit le remettre à niveau. Si, après les deux mois, on ne sait pas remettre le conducteur à niveau au sujet de ce matériel, il a une connaissance sommaire. Cela veut dire qu'il peut desservir le matériel, mais qu'il ne pourra pas réagir aux pannes auxquelles est sujet le matériel.

Après cette initiation sommaire, il y a une interruption de deux ans dans la conduite et la desserte d'un engin moteur, une nouvelle mention est faite à la M510 du conducteur. Il l'inscrit à nouveau à la M537b. Endéans les trois mois, on est obligé de remettre de nouveau notre conducteur à niveau. Si on ne sait pas, l'engin moteur n'est plus connu par le conducteur.

L'organisation du travail: ici, vous allez voir que vous avez une fiche de service. Donc, le conducteur, lorsqu'il arrive au dépôt, on lui délivre une fiche de service. C'est un exemple ici. Vous voyez qu'il s'agit d'un service FBMZ de Bruxelles-Midi. Numéro du service: 074. Il roule tout simplement en R 6. R veut dire qu'il roule. Et le 6, c'est le sixième jour de la semaine, donc le samedi. Pendant la période touristique, l'amplitude du service est de huit heures trente. Le conducteur est de la série A. C'est le huitième service de cette série. Il débute à 16 h 30, et on lui donne tout simplement toutes les missions qu'il va effectuer au sujet de ce service.

Vous avez le numéro des engins moteurs. La MD14, c'est une série d'automotrices. Le numéro du parcours, ce sera le EM 2436. Le conducteur doit partir du dépôt de Bruxelles-Midi. Il va relayer un autre conducteur pour aller de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Petite-Île, et ainsi de suite. Ensuite, il va effectuer EM 2436. Voilà le numéro du canal radio sur lequel il devra s'annoncer, le numéro de la ligne sur laquelle il va circuler – la ligne 96 C -, son itinéraire et les heures également dans les dernières colonnes.

On voit donc le déroulement complet d'une fiche de service, jusqu'au moment où le conducteur rentre lors du dernier parcours avec le 2020 de Charleroi à Bruxelles-Midi à 21 h 14. C'est donc le déroulement des différentes missions que doit remplir le conducteur au sujet d'une prestation.

Piet Crutelle: Naast die dienstfiche en het verslag M510 is er in het depot waar de bestuurders hun dienst aanvangt nog een schat aan informatie die hij kan raadplegen.

Ik begin bij de SSP's, de "Schematische Seininrichtingsplannen". Daarop geeft men op schematische wijze de volledige lijnen weer met de seinen, borden voor snelheidsvermindering en dergelijke meer. De bestuurder kan die vrij raadplegen en dat is zeker nuttig voor het geval hij een lijnstudie moet uitvoeren.

Daarnaast zijn er de uithangborden. Daarop worden berichten gepubliceerd, waaronder de heel belangrijke berichten inzake de veiligheid. Bijvoorbeeld een bericht inzake de dienstwegen in stations.

Verder is er het bord van dringende mededelingen. Dat bord is normaal gezien leeg. Daar komen enkel dringende mededelingen op zodat die onmiddellijk in het oog springen bij de bestuurder. Enkele voorbeelden zijn: slechte weersomstandigheden, slechte adhesie, slechte omstandigheden om te rijden of remmen.

Dan zijn er de orderboeken met daaraan gekoppeld de bestendige tabel. In de orderboeken zitten diverse berichten en de bestendige tabel geeft een samenvatting van de berichten die in orderboek 1 zitten en die werken op het Infrabelnetwerk betreffen.

Vervolgens zijn er consignes van eerste categorie die bijzonderheden van bepaalde stations of bepaalde lijnen bevatten.

Nu zal ik in detail de orderboeken bespreken. Wat is het nut van de orderboeken? Die geven informatie aan de bestuurder, vooral aangaande werken. Infrabel kan namelijk werken gepland hebben waardoor men nog maar 80 km/u mag rijden op een lijn waarop men normaal 160 km/u mag rijden. Die berichten worden door Infrabel naar ons doorgestuurd en in een orderboek geplaatst. De bestuurder raadpleegt bij het aanvangen van zijn dienst altijd zijn orderboeken en signeert als hij het bewuste bericht gelezen heeft. Daardoor kan hij niet voor verassingen komen te staan tijdens zijn dienst.

Bij dienstaanvang worden de orderboeken dus geraadpleegd. Dat wil zeggen bij elke dienstaanvang. Hij moet die vervolgens ondertekenen zodat de toezichtbediende kan nagaan of de bestuurder wel degelijk kennis heeft genomen van die beperkende berichten.

We gaan over naar enkele besturingsregels die van toepassing zijn. De bestuurder ziet seinen en seinbeelden. Alle slides en reglementering zijn genomen uit het boekje HLT, het boekje van de bestuurder met alle reglementeringen en richtlijnen in. Dat boekje HLT is gebaseerd op de reglementering van Infrabel.

Noël Dalla Bella: L'aspect et la signification des feux principaux. (…) d'un signal "deux feux jaunes", cela signifie pour lui que le grand signal d'arrêt annoncé, soit interdit le passage au mouvement (le feu rouge), soit il autorise le passage en petit mouvement (feu rouge et feu blanc). À gauche, vous pouvez voir les signaux de la voie normale et à droite, par similitude, les signaux pour la contre-voie.

Le deuxième aspect, c'est le vert et le jaune sur l'horizontale. Cela signifie que le grand signal d'arrêt suivant est ouvert, qu'il autorise le passage en grand mouvement avec une indication de vitesse réduite. Le troisième aspect est l'aspect vert et jaune sur la verticale. Le premier signal d'arrêt annoncé autorise le passage en grand mouvement sans indication de vitesse réduite mais il est suivi d'une courte section. L'aspect "feu vert" signifie que le signal d'arrêt annoncé autorise le passage en grand mouvement, sans indication de vitesse réduite et dans certains cas, il est suivi d'une courte section.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Le grand mouvement, cela a-t-il à voir avec la vitesse?

Noël Dalla Bella: Il y a deux genres de mouvement. Le grand mouvement signifie qu'on peut rouler à vitesse normale, régie par la signalisation. Dans le petit mouvement, qui est le mode des manœuvres, on est limité à une certaine vitesse.

Valérie De Bue (MR): Et la courte section?

Noël Dalla Bella: Vous devez savoir qu'entre deux signaux, normalement, il y a une distance d'avertissement définie. Quand cette distance est inférieure à ce qu'elle devrait être en fonction des différents critères, on parle de courte section. Pour cela, on doit avertir le conducteur de cette courte section par la présentation des feux verts et jaunes sur la verticale.

Piet Crutelle: De besturingsregels bij het seinbeeld "twee gele lichten": de bestuurder ziet niet alleen seinen, hij moet er ook op reageren. Zo wordt het hem of haar aangeleerd in de basisopleiding. Twee gele lichten betekent voor een bestuurder dat het eerste afwaartse, dus het sein er voorbij, het rode licht vertoont, dus een stop oplegt, of eventueel geopend is met het rode en het witte licht simultaan, wat betekent dat hij zal overgaan van grote beweging naar kleine beweging, zoals pas uitgelegd door mijn collega.

Hoe zijn nu de aangeleerde besturingsregels? Vanaf het ontmoeten, dus zelfs voor hij aan het sein dat de twee gele lichten vertoont, aankomt, moet hij het remmen al inzetten. De snelheid moet hij op die wijze dusdanig regelen dat het sein dat het rode of rood-witte licht vertoont, met een gematigde snelheid genaderd wordt. De snelheid moet ook aangepast worden zodat hij zelfs kan stoppen op een afstand voor het sein, zodat het sein nog altijd zichtbaar blijft vanuit de stuurpost voor de bestuurder.

De jongste besturingsregel die erbij gekomen is naar aanleiding van TBL 1+ is de snelheid beperken tot maximum 40 km per uur op 300 meter opwaarts voor het als gesloten aangekondigde stopsein als dit sein effectief gesloten is, of geopend in kleine beweging. Dat is een attitude die er bij de leerling-bestuurders wordt ingepompt. Hoe vertalen we dat een beetje schematisch? U ziet daar links de twee gele lichten op het eerste sein en rechts het gesloten stopsein. De enige juiste curve die de bestuurder moet aanhouden is de zwarte curve in stippellijn. De twee rode curves zijn geen goede attitude om te rijden. De remafstand is in die gevallen groter dan de waarnemingsafstand. Met andere woorden, de bestuurder moet er altijd voor zorgen dat de waarnemingsafstand groter is dan zijn remafstand, zodat hij veilig kan stoppen voor het stopsein zoals we daarvoor zegden, ook op een zekere waarnemingsafstand.

Noël Dalla Bella: On a défini tantôt que vert et jaune à l'horizontale, cela veut dire que le grand signal d'arrêt suivant est ouvert en grand mouvement et qu'il impose une réduction de vitesse. Au premier signal - je veux dire: quand l'annonceur présente des feux vert et jaune sur l'horizontale -, la mission du conducteur, c'est de s'attendre à ce que le signal suivant soit ouvert – ici, il l'est avec le feu vert – et la vitesse 4 exprime en dizaines de kilomètres à l'heure la vitesse, soit 40 km/h.

Le geste métier correct est donc la ligne en pointillés noirs, où l'on voit que le conducteur doit commencer sa réduction de vitesse au plus tard à partir du signal présentant les feux vert et jaune à

l'horizontale pour être à 40 km/h au premier aiguillage situé tout simplement en aval du signal présentant des feux verts avec le chiffre 4, donc 40 km/h.

Si on freine plus tard que le signal avertisseur présentant le vert et jaune sur l'horizontale, on risque d'avoir la "courte rouge", donc d'avoir un confort moins grand pour les voyageurs, puisqu'on va freiner plus tard et qu'on va réduire la vitesse beaucoup plus vite.
Une autre situation, avec les feux vert et jaune à l'horizontale, c'est qu'on peut avoir à l'écran complémentaire supérieur un chiffre de vitesse de couleur jaune. Dans ce cas, cela veut dire qu'on aura toujours, après ce signal avertisseur, un signal d'arrêt ouvert en grand mouvement, avec à l'écran complémentaire inférieur – comme dans le *slide* précédent - le même chiffre en blanc. Si le chiffre à l'écran complémentaire supérieur est encadré, cela signifie que la différence entre la plus petite et la plus grande des vitesses est supérieure à 30 km/h. Dans ce cas, au signal suivant qui protège un point dangereux, on aura tout simplement le grand signal d'arrêt au passage avec le même chiffre de vitesse, ici 4, en blanc et également encadré.
Piet Crutelle: Het seinbeeld groen-geel-vertikaal betekent dat er afwaarts een korte sectie aanwezig is. In dit geval is de korte sectie aanwezig tussen het sein E11 en het sein F11. Deze sectie is te kort om aan de toegelaten snelheid van 140 km/u de vertraging te realiseren om die opdracht, een snelheidvermindering tot 20 km/u ter hoogte van de wissel, te respecteren. Het kan niet met één beperking en daarom heeft men een tweede verwittiging ingevoerd.

De bestuurder krijgt dus een eerste verwittiging, groen-geel-vertikaal. Hij weet dat hij een tweede verwittiging zal krijgen. De tweede verwittiging is groen-geel-horizontaal, waardoor hij weet dat hij op het derde sein een wit snelheidscijfer zal hebben.

Ook hier geldt de besturingsregel die wordt aangeleerd. Het seinbeeld groen-geel-vertikaal betekent onmiddellijk de snelheid verminderen tot de helft van de snelheid die op de lijn is toegelaten, of de helft van de snelheid van het konvooi. Daarvan neemt de bestuurder de laagste snelheid. De bestuurder werkt veilig.

Hij vermindert dus onmiddellijk zijn snelheid, in dit geval tot 70 km/u, zodat hij nog tijd genoeg heeft om in de korte sectie de opdracht die hij hier zal moeten uitvoeren te verwezenlijken. Opnieuw zien wij hier de rode lijn die niet de goede lijn is.

Ook bij het groen-geel-vertikaal kan er een geel snelheidscijfer boven het hoofdpaneel van het sein worden vertoond, eventueel omkaderd. Dit lichtgetal geeft de maximale snelheid in tientallen km/u bij doorrit aan het aangekondigde stopsein dat de inrit van een korte sectie toelaat. Daarnet sprak ik over een basisregel, de helft van de lijnsnelheid of de helft van de konvooisnelheid. Als de infrastructuurbeheerder bepaalt dat het een hogere snelheid kan zijn, rekening houdend met een aantal facetten, dan kan men overgaan tot het plaatsen van het geel lichtgetal boven het seinbeeld groen-geel-vertikaal. Ook hier de omkadering van het geel lichtgetal als de snelheid meer dan 30 km/u lager is dan de andere snelheden die overeenstemmen met het hoogste getal.

Noël Dalla Bella: Quels sont les différents systèmes d'aide à la conduite utilisés sur le réseau belge? Ils sont au nombre de quatre: le "gong sifflet", le Memor, le TBL1 et le TBL1+.

Le système "gong sifflet" consiste en une information par le sol via une lame en acier, le crocodile, qui émet une impulsion dans le système. L'info cabine est un signal sonore. Le conducteur a pour mission de vigiler cette information, en annulant l'information sonore.

Le Memor est aussi une impulsion reçue par le sol au moyen d'un crocodile. Le conducteur reçoit une info cabine, à savoir l'allumage de la lampe jaune. Le conducteur doit, à ce moment, vigiler, faire un geste métier en appuyant sur un bouton poussoir de façon à montrer sa vigilance.

Le système TBL1 reprend soit le crocodile ainsi qu'une balise TBL, soit uniquement la balise TBL. Dans le poste de conduite s'opère l'allumage de lampes jaune "vigilance" et "arrêt" en cas de dépassement d'un feu rouge.

Le système TBL1+ reprend, quant à lui, le crocodile ainsi que l'Eurobalise au sol, l'allumage de la lampe jaune pour mémorisation dans le poste de conduite du conducteur. Celui-ci a pour mission de vigiler, geste métier. Il y a arrêt lors du dépassement du signal fermé et contrôle de la vitesse à l'approche d'un signal d'arrêt fermé. À 300 m d'un arrêt fermé, sa vitesse doit être inférieure à 40 km/h.

Piet Crutelle: Ik geef even een situatieschets over het voorgaande. De treinbestuurder reageert juist. Hij doet wat hij moet doen, wat hem opgelegd en aangeleerd is. In het systeem

gong/fluit is er bij het eerste seinbeeld een groen licht en een gong in de stuurcabine. Het tweede sein geeft ook een groen licht. De weergave in de stuurcabine is een gong. Het derde sein geeft twee gele lichten. De bestuurder voert een handeling uit en geeft zijn waakzaamheid te kennen door een afvallende fluit te herbewapenen. Zo valt de bestuurder met zijn uitgevoerde remming opwaarts van het gesloten sein stil.

Bij het systeem Memor is er bij de groene seinen een gong. In tegenstelling tot het systeem gong/fluit is er geen fluit in het systeem Memor, maar een gele lamp. Als de bestuurder waakzaam is en zijn geplande handeling uitvoert en remt, dan stopt hij opwaarts van het sein.

In de systemen TBL1 en TBL1+ verloopt, naar analogie van het systeem Memor, alles normaal. Het functioneert met een Memorlamp.

De bestuurder moet aan het derde sein met de twee gele lichten zijn waakzaamheid bewijzen. Wat gebeurt er als hij niet waakzaam is? Bij de eerste twee groene seinen is er een gong. Als hij zijn waakzaamheid niet aantoont aan het sein met de twee gele lichten, dan wordt er binnen de vier seconden een noodremming gegenereerd, zodanig dat de bestuurder voor het rode licht stilvalt. Bij het systeem Memor knippert een lamp, dezelfde gele lamp als waarmee hij zijn waakzaamheid moet aanduiden, en volgt er na vier seconden een noodremming. Zo valt hij voor het rode sein stil.

De systemen TBL1 en TBL1+ zijn opnieuw analoog met het systeem Memor.

Noël Dalla Bella: Dernier cas: le conducteur est vigilant mais il ne mémorise pas la mission. Il a eu le bon geste métier au passage du signal présentant les deux feux jaunes. Avec le premier système, celui du "gong-sifflet", il n'y a pas de parachute.Avec le deuxième système, Memor, il n'y pas de parachute non plus. Avec le système TBL1, on sait qu'au passage du feu rouge, une lampe va s'allumer dans le poste de conduite du conducteur et va provoquer l'arrêt du train, mais risque d'entraver d'autres mouvements. Avec le TBL1+, puisque l'on contrôle la vitesse du convoi 300 m en amont du signal, et qu'on doit être à moins de 40 km/h, il y a un dépassement de signal mais on ne risque pas d'entraver le point dangereux situé en aval de ce signal.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Entre les systèmes "gong-sifflet" et Memor, la seule différence c'est que la lumière jaune reste allumée?

Noël Dalla Bella: Avec le système "gong-sifflet", lorsque vous passez sur le crocodile, une lampe jaune s'allume. Mais elle ne reste pas allumée. Le geste métier, c'est d'appuyer pour annuler le signal auditif. Avec le Memor, la lampe jaune va s'allumer dans le poste de conduite du conducteur pour lui donner cette mémorisation. Il y a eu un aspect restrictif à l'impulsion qu'il a reçue.

Nous avons terminé notre présentation.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst de sprekers danken. Ik heb een aantal vragen voor de spreker van Infrabel en een aantal vragen voor de spreker van de NMBS.

U sprak over de centralisatie van de controlediensten en de seinhuizen. Heeft de centralisatie een invloed op de veiligheid? U hebt gezegd dat er vroeger 384 platformen waren en dat die tot 31 gereduceerd werden, door de centralisatie van de traffic control. Welke invloed heeft dat op de veiligheid? Men zegt mij wel eens dat er, vóór de grote centralisatie, binnen de verschillende seinhuizen nog een link was naar personen die effectief op het perron stonden, zodat er onmiddellijk gecorrigeerd kon worden. Mij lijkt het dat dat met, bijvoorbeeld, die 31 regionale platforms moeilijker is.
U zegt dat men tussenbeide komt, als er problemen zijn. Ik veronderstel dat vanuit die 31 regionale platforms een actie wordt ondernomen op het ogenblik dat er een probleem is. Is dat een verbetering tegenover vroeger, toen er veel meer platforms waren? U hebt het voorbeeld van Brugge aangehaald. Ik ken de omliggende gemeenten niet zo goed, maar verhoogt dat de duurtijd niet? Verhoogt dat niet de tijd voor er effectief ingegrepen kan worden, als er effectief problemen zijn?
U hebt ook gezegd dat de regelaar de beslissing neemt. Mijn volgende vraag is gericht aan u of aan uw collega, want het is een bevoegdheid van zowel de treinbestuurder als de regelaar. Wanneer een treinbestuurder iets opmerkt, dan dient hij, als ik bij de voorgaande uiteenzettingen goed opgelet heb, contact te nemen met zijn hiërarchie in RDV en dan, achteraf, zou er in RDV contact moeten worden genomen met traffic control. Traffic control dient dan met de regelaar contact te nemen. Kan een individuele treinbestuurder onmiddellijk contact nemen met de regelaar of dient dat via hiërarchische weg te gebeuren? Ik meen begrepen te hebben dat het vroeger direct gebeurde en dat dat nu niet meer kan.

Op een bepaald moment hebt u gezegd dat men op de schermen ziet wanneer het rood of groen is en wanneer er bijvoorbeeld een declaratie kan zijn. Bij een rood licht kan er geen declaratie zijn en kan er geen andere trein op de schermen komen. Ik kom tot een van de elementen die ik in de krant gelezen heb. Ik vraag het aan u, omdat ik het niet zeker weet. Hoe zeker is men in de controlekamer dat hetgeen men op het scherm ziet, ook effectief datgene weergeeft wat men op het terrein ziet. Is er 100 % garantie of zijn er in het verleden reeds voorbeelden geweest waarbij hetgeen men op het scherm zag verschillend was van hetgeen effectief op het terrein waargenomen werd?
Ik heb ook vragen aan uw collega van de NMBS. Er werd gezegd dat men na de opleiding van 200 dagen als eerste job wordt vastgezet op een bepaalde lijn. Men krijgt dan een specifieke opleiding voor een bepaalde lijn. Hoe gaat dat in zijn werk? Ik neem aan dat er makkelijke lijnen zijn, maar ook moeilijke lijnen. Is het zo dat iemand met een beperkte ervaring eerst op makkelijke lijnen wordt ingezet of is het een autonome keuze tussen de verschillende treinbestuurders, die, bijvoorbeeld, een keer per week op een werkvergadering beslissen wie welke lijn neemt? Of is er een instantie die de toewijzing van de lijnen doet? Op basis van welke criteria worden de lijnen dan toegewezen? Is dat een gestandaardiseerde procedure? Is die overal hetzelfde of verschilt het van werkplaats tot werkplaats?

U hebt ook gezegd dat er regelmatig op een lijn moet worden gereden. Wat is “regelmatig”? Is dat ook gestandaardiseerd voor heel het land of wordt die regelmatigheid lokaal ingevuld en anders gedefinieerd?

Ten slotte, u hebt gezegd dat er een driejaarlijkse controle is omtrent de kennis van treinbestuurders. Zijn er statistieken, bijvoorbeeld het percentage van mensen die niet door de eerste test geraken? Als men niet slaagt voor de eerste test, welke tweede kans is er dan? Is er een herkansing en wat is daarvan het slaagpercentage?

Ik heb ook begrepen dat er een jaarlijkse medische controle is. Welke tweede kans is er ter zake of welke maatregelen worden genomen als medisch iets niet in orde is?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je m'associe bien évidemment à mon collègue David Geerts pour remercier les intervenants. J'aurais des questions pour le premier intervenant sur la finalisation du réseau des cabines de signalisation. Vous avez présenté la situation telle qu'elle sera optimale en 2014. Il y a donc toute une transition à opérer entre le système actuel et le système idéal tel qu'il sera en 2014.

J'aurais donc voulu savoir comment se passait cette situation de transition sur le terrain et quels sont les risques en termes de sécurité, puisque ce sont sans doute des systèmes assez différents.

Et puis, quel est le mode de communication entre tous ces opérateurs? Est-ce l'informatique ou le téléphone? N'y a-t-il pas d'éventuels problèmes linguistiques à mettre en évidence?

Pour la formation des chauffeurs, il existe un grand nombre de cabines motrices au niveau du matériel roulant. Comment en tient-on compte dans la formation des chauffeurs? Sont-ils formés à un type spécifique de cabines et donc de lignes? Ou bien ont-ils une formation globale relative aux différents types de matériel? À partir de quel niveau de formation sont-ils lâchés tout seuls dans leur train? Est-ce après les 200 jours?

Dans le système d'aide à la conduite, vous avez parlé de quatre secondes. Le système s'enclenche après quatre secondes. Je voudrais savoir pourquoi.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun komst en hun uiteenzetting. Ik zal het zeer bondig houden met een aantal vragen.

Op welke manier kan trafic control nog actief ingrijpen als er zich een probleem dreigt voor te doen? We hebben nu een uiteenzetting gekregen van hoe het normaal gezien gebeurt, maar kan trafic control nog actief ingrijpen als er zich op een gegeven moment iets dreigt voor te doen?

Wat trafic control en de manier waarop de treinen rijden betreft, wie draagt er uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van zo’n traject? We hebben een uiteenzetting gekregen over de operator, het toezicht, de regelaar en uiteraard de treinbestuurder die daarbij betrokken zijn. Los van de juridische aspecten of wat dan ook, wie is er eigenlijk de hiërarchische meerdere van heel die zaak?

Bij de uiteenzetting van Infrabel — ook bij de uiteenzetting van de ceo’s — heb ik gemerkt dat er nauwelijks gesproken werd over het gong-fluitsysteem. Op pagina 8 van de uiteenzetting van Infrabel worden de systemen uit de doeken

worden gedaan; daar wordt daar enkel gesproken over TBL 2, ETCS. Er worden drie systemen uit de doeken gedaan maar het gong-fluitsysteem komt hier niet voor. Het komt echter wel voor in de uiteenzetting die ik gekregen heb van de mensen van de NMBS. Wat is daarvan de oorzaak? Naast het feit dat blijkbaar 171 krachtvoertuigen nog uitgerust zijn met het gong-fluitsysteem, wat ongeveer 11 % zou vertegenwoordigen, zoals werd vermeld in de uiteenzetting van de ceo's, heb ik daarover vandaag niets mogen vernemen van Infrabel.

Ik heb nog een opmerking in verband met het logboek en ik verwijs naar pagina 15. We zullen waarschijnlijk nog regelmatig vernemen dat een aantal zaken moeten gemeld worden. Ik heb daarover nog een aantal andere vragen die op andere momenten te berde zullen worden gebracht. Wat gebeurt er met het elektronisch logboek? Als er gemeld wordt dat er zich een probleem of incident heeft voorgedaan, dan wordt dat genoteerd in het logboek. Wat gebeurt er dan?

Wat betreft de uiteenzetting in verband met de instructeurs, is er een proef verbonden aan de lijn- en materieelkennis? Als zij dan terug de lijn- en materieelkennis moeten opdoen, wordt er dan opnieuw bij wijze van spreken een examen uitgeschreven of moeten zij gewoon zelfstudie doen en trachten die zaken zelf te leren, zowel wat betreft de lijn als het materieel?

Ik heb nog enkele andere vragen in verband met de treinbestuurders. U zegt dat de treinbestuurders in eerste instantie één lijn goed leren, en waarschijnlijk ook één krachtvoertuig. Klopt het dat er binnen de NMBS een bepaalde politiek bestaat om de mensen altijd op hetzelfde traject te laten rijden, of altijd met hetzelfde krachtvoertuig te laten rijden, of moeten alle treinbestuurders al de systemen even goed kennen? Zit daar een bepaalde visie achter of niet?

Nog een technische vraag. Wat gebeurt er als de krokodil om een of andere reden niet functioneert, als dat systeem geen signaal zou afgeven?

Ik heb ondertussen ook een vraag in verband met het snelheidsregistratietoestel, in het geval dat defect is. Misschien moet ik die vraag nog aan andere mensen stellen, maar mogelijk kunt u mij al zeggen of dat systeem elke keer opgewonden moet worden. Wat gebeurt er als het niet opgewonden wordt?

Mijnheer de voorzitter, tot daar gaat mijn eerste ronde van vragen.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee heel concrete vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de oriëntering naar de eerste job, de vergunning B1 of B2. Daaruit blijkt dat er een keuze gemaakt moet worden tussen reizigersvervoer of goederenvervoer. Nochtans zijn er, in het verleden althans, bestuurders geweest die zowel personen als goederen vervoerden. Is men daarvan afgestapt, of is het nog altijd mogelijk dat een treinbestuurder zowel de reizigers- als de goederenlocomotief bestuurt?

Ten tweede, de formulieren M510 kunnen ingevuld worden. Een bestuurder heeft een vaste lijn en kan bijkomende lijnen nemen. Daartoe doet hij een lijnstudie. Heb ik goed begrepen dat de bestuurder die studie om een lijn te leren kennen autonoom doet, alleen? Wanneer hij zelf vindt dat hij die lijn voldoende kent, vult hij de fiche M537 in, waarna hij kan beginnen rijden. Klopt dat, of wordt daar toch een of andere test of toezicht op uitgeoefend?

Aanvullend, het verval om nog op een bepaalde lijn te mogen rijden, geldt als de bestuurder niet meer regelmatig een rit heeft uitgevoerd op die lijn. Wat is "niet regelmatig"? En moet de bestuurder dat zelf, individueel, op eigen initiatief aangeven, of is er ook een controle op of iemand gedurende een bepaalde periode op een bepaalde lijn niet meer gereden heeft? Want anders hangt het af van de beslissing en het initiatief van de bestuurder.

Dezelfde vraag geldt voor het materieel. Als een bestuurder een periode niet meer met een bepaalde locomotief heeft gereden, moet hij daar zelf, spontaan, op eigen initiatief aangifte van doen door middel van zo'n formulier?

Of wordt dat ook op één of andere manier bijgehouden voor het geval iemand dat niet doet, ten einde te vermijden dat iemand na bijvoorbeeld een jaar toch nog met een bepaalde locomotief rijdt waarvoor hij geen toestemming meer zou mogen krijgen?

Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'ai trouvé les exposés très intéressants et je remercie les intervenants d'être venus jusqu'ici. Moi aussi, j'ai des interrogations sur la connaissance des lignes et des matériels. J'ai entendu que le conducteur remplit le document M537a quand il connaît la ligne, par exemple. Mais j'imagine qu'il y a tout de même vérification des connaissances; je

n'ai pas bien compris: il semblait remplir à son initiative le fameux document.

Une autre question: le conducteur a droit à une initiation complète et il s'interrompt pendant dix mois. Que fait le conducteur pendant cette interruption? Je peux comprendre qu'il soit malade mais que fait-il pendant ce temps-là? Il revient et remplit un document M510 sur le M537b et il déclare avoir perdu en partie la connaissance du matériel. J'aimerais savoir comment tout cela est contrôlé. Pire encore quand le conducteur s'est interrompu deux ans! Après deux ans d'interruption, il y a remise à niveau endéans les trois mois. Une fois ce délai dépassé, il n'y a plus de remise à niveau: on considère que l'engin n'est plus connu. Que fait-on alors de ce personnel? Cela me paraît bizarre dans l'organisation.

Par ailleurs, quand vous avez mentionné l'organisation du travail dont l'amplitude était de 8 heures 30, les conducteurs commencent en fait à 16.30 heures et terminent à 21.14 heures. Cela ne fait pas 8 heures 30. Qu'en est-il du temps restant? Cela m'a semblé en outre extrêmement découpé: un conducteur fait Bruxelles-Dépôt, Bruxelles-Midi, il va à Petite-Île puis au car-wash, puis de là il revient à Bruxelles-Midi, se rend à Bruxelles-Nord et repart à Charleroi, d'où il revient. Honnêtement, si j'avais une journée aussi découpée que celle-là, je crois que mon taux de concentration serait très diminué en fin de journée. Or je constate que c'est en fin de journée qu'il effectue le transport le plus long. Il rentre bien tard et il commence tard l'après-midi, ce qui n'est guère évident non plus. J'ai l'impression que le découpage de sa journée n'est pas très rationnel, si je peux m'exprimer ainsi.

Enfin, j'ai une question sur les systèmes de sécurité. J'aurais voulu connaître les dates d'installation, de mise en marche des systèmes en question. À quelle date a-t-on utilisé le gong-sifflet, à quelle date a-t-on commencé le Memor, à quelle date le TBL1, à quelle date le TBL1+?

Ce qui m'intéresse, c'est savoir s'il y a eu un long moment entre un système et un autre et pourquoi. Si on a fonctionné pendant dix ans avec le gong, si on est passé au Memor, c'est qu'apparemment, chaque fois c'est mieux, plus sûr. Je voudrais donc connaître les dates d'application de chaque système, les délais entre ces dates et les raisons du changement. Cela me semblait indispensable pour comprendre la situation actuelle.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Bedankt voor de interessante toelichting. Ik had een aantal vooral technische vragen. Veel seinoverschrijdingen zijn het gevolg van memorisatieproblemen. Het verschil tussen gong-fluitsysteem en Memor is dat bij Memor het licht blijft branden, wat kan helpen.

Ik heb twee vragen daarover. Ten eerste, hoeveel treinposten zijn met Memor uitgerust? Hoeveel zijn er ter vergelijking alleen nog maar met gong-fluitsysteem uitgerust?

Mijn tweede vraag heb ik ook al eens gesteld aan de directie toen die hier waren. Heeft het nog zin – want TBL1+ verwacht men tegen 2013 als ik mij niet vergis, dat is nog drie jaar – om op de locomotieven waar alleen nog maar gong-fluitsysteem op staat nog Memor te plaatsen? Men zegt mij dat het niet zo veel kost en het kan een groot verschil zijn omdat precies de memorisatie vaak de oorzaak van seinoverschrijdingen is.
Ik zie in de tabel ook dat zelfs met TBL1+ er nog altijd een overschrijding van een paar honderd meter van het rode signaal is. Zelfs bij TBL1+ stopt de trein na een zekere afstand na het rode sein. Levert dat volgens u nog een veiligheidsrisico op? Dat is dezelfde vraag als die van de heer Mortelmans. Als een trein door het rood rijdt, kan het seinhuis of Traffic Control ingrijpen. Is dat mogelijk van op afstand?
Een laatste technische vraag, u hebt niet gesproken over AVG als ik mij niet vergis. Men zegt mij dat een extra AVG-uitrusting op de perrons in stations ook zou kunnen helpen. Misschien kunt u daarover kort nog iets zeggen?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, comme mes collègues, je tiens à remercier les différents intervenants pour leurs exposés. Beaucoup de questions ont déjà été posées. Pour ma part, je voudrais revenir à celle mentionnée par M. David Geerts et qui concerne la centralisation des cabines de signalisation. Il s'agit de passer de 368 à 31 cabines sur une période allant de 2005 à 2014. Quels sont les objectifs de cette centralisation en termes de sécurité? Quels peuvent en être les avantages mais aussi les inconvénients? Pourriez-vous nous apporter davantage de détails sur ce point?

Jef Van den Bergh (CD&V): Ook ik dank de sprekers.

Ik heb een paar vragen aan de heer Boydens van Infrabel.

Hoe gedetailleerd kan een seinhuis en/of Traffic Control een trein opvolgen? Is dat aan de hand van een binnenkomend signaal per sein, of kan

men de trein continu volgen? In hoeverre speelt de installatie van GSM-R een rol om een trein permanent te volgen?

Ik sluit mij aan bij de vragen over de hervorming van de seinhuizen van 368 naar 31. Dat zal wellicht het beheer van de treinen en de lijnen enkel maar bevorderen. In een overgangsfase kan het bepaalde moeilijkheden met zich meebrengen. Ik kan mij voorstellen dat zulks tot problemen leidt. Hoe wordt die overgangsfase georganiseerd? Worden er geen ongewenste moeilijkheden gecreëerd?

Met 31 seinhuizen blijft een algemeen overzicht noodzakelijk. Een trein doorkruist verschillende zones van verschillende seinhuizen. Hoe worden die grenszones in ogenschouw genomen?

Heeft u iets meer duiding over de taakverdeling tussen Traffic Control en de seinhuizen?

Ik heb ook vragen over de opleiding en over de instructeurs van NMBS. De opleiding duurt 200 dagen, zegt u. Dat was vroeger 250 dagen. Met 200 dagen zit ons land nog steeds in de Europese top qua duurtijd van de opleiding, ook al heeft men er al 50 dagen van afgetrokken. Is dit een efficiëntieverhoging, bijvoorbeeld dankzij het inschakelen van de simulatoren, of is er links en rechts in een aantal aspecten van de opleiding gesnoeid? Hoe heeft men die vijftig dagen opleiding gereduceerd?

Er was al een vraag over lijnkennis en materiaalkennis. Ik heb beide duidelijk horen zeggen dat men bij lijnkennis na zes maanden en bij materiaalkennis na tien maanden melding mag maken. Mijn aanvoelen zou zijn dat men hier melding moet maken. Kunt u toelichten in hoeverre de melding na een bepaalde periode niet meer op een bepaalde lijn gereden te hebben of met bepaald materiaal gewerkt te hebben, een verplichting is?

Wat betreft de opleiding van de verschillende veiligheidssystemen, heeft men de veiligheidssystemen uitgelegd en men heeft de opleiding uitgelegd. Men heeft echter niet uitgelegd in welke mate die veiligheidssystemen ook aangeleerd worden en in hoeverre de verschillende rijtuigen ermee zijn uitgerust.

Als ik het goed begrijp is 74 procent van de rijtuigen uitgerust voor gong-fluit en/of Memor, zeven procent met TBL1, Dertien procent met TBL2 en twee procent met TBL1+. In hoeverre worden al die veiligheidssystemen van bij het begin van de opleiding meegegeven?

Er was bovendien sprake van dat bestuurders ook ritten op zicht moeten kunnen rijden. Graag had ik daar iets meer duiding over. Wanneer rijdt men een rit op zicht en hoe verloopt dat dan precies?

Bij de toelichting over veiligheidssystemen was de stelling dat alle systemen een noodremming bevelen binnen de vier seconden. Men maakt daar geen onderscheid tussen de vier veiligheidssystemen. Ik veronderstel dat er toch bepaalde verschillen zijn in termen van dwingendheid van de noodrembeveling?

Tot slot nog een vraagje met betrekking tot gong-fluit en Memor. Iemand binnen de spoorwegen heeft gesteld dat als dat systeem niet werkt men toch nog mag rijden. Ik denk dat het er dan in de praktijk op neer komt dat men louter op zicht rijdt. Kan u daaromtrent meer duiding geven? Komt het veel voor dat gong-fluit en Memor niet werkt? Hoe worden de bestuurders geleerd om daarmee om te gaan?

Tot daar een aantal vragen, mijnheer de voorzitter, ter verduidelijking van de opleiding.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, comme mes collègues, je remercie les personnes qui nous ont fait des exposés très clairs. Néanmoins, j'ai quelques questions, notamment à propos des formateurs. Les personnes qui forment les conducteurs sont-elles d'anciens conducteurs? Suivent-elles une formation spécialisée? Je le suppose. Si oui, laquelle? Et combien sont-elles? C'est pour avoir une idée du nombre de formateurs qui existent en Belgique.

Vous nous avez bien expliqué également tous les flux de communications qui peuvent exister entre les trains, les cabines, Traffic Control et les points d'arrêt, pour la signalisation. Comment tout cela transite-t-il? S'agit-il de systèmes par câbles? Le passage du train déclenche-t-il un mécanisme? Ou bien travaille-t-on avec des gsm?

Une troisième question. On a bien compris qu'il fallait une adéquation entre un type de ligne spécifique, un conducteur capable de rouler sur cette ligne, qui la connaît, et un train ou une machine qu'il connaît. Qui ajuste ces trois composantes? Rencontre-t-on, à un moment, des difficultés qui amèneraient peut-être, en cas de pénurie, à des dérogations? Cela arrive-t-il?

Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, heel kort nog. Uiteraard bedank ik de

heren.

Heel wat seinoverschrijdingen zijn inderdaad te wijten aan slechte memorisatie. Daarom de vraag naar herhalingssignalisatie die werd geopperd voor perrons, indien dit natuurlijk haalbaar is voor de remafstanden. Nu zitten we in een overgangsfase tussen systemen en in de toekomst zullen er veel wijzigingen van de systemen komen. Hoe worden de bestuurders daar op voorbereid?

Nog iets dat mij treft in deze uiteenzetting: er wordt een enorme waakzaamheid gevraagd van de treinbestuurder. In dergelijke gevallen zou de veiligheid die hier hoofdzakelijk bij de treinbestuurder berust, toch meer moeten uitgaan naar technische zaken. Ik denk dat de verantwoordelijkheid van een treinbestuurder vandaag veel te groot is. Ik kreeg graag uw mening daarover.

Om de waakzaamheid van het personeel te vergroten, kan bij de aankondiging van een rood licht een extra signaal naar de cabine worden gestuurd, waarna de gele lampenherhaler op de stuurtafel gaat flitsen. Die herhaler die daar staat is eigenlijk maar een van de waarschuwingslampen en ik heb vragen en bedenkingen bij de doeltreffendheid van dergelijke herhaallamp.

Een andere opmerking. Men heeft het gehad over de verschillende signalen. Wanneer men bij groen licht een gonggeluid hoort en bij geel licht een fluitsignaal, heb ik mij al afgevraagd waarom er bij rood licht dan geen ander signaal mogelijk is. Ik heb daar niks van teruggevonden. Zou dergelijk signaal bij rood licht de veiligheid niet kunnen verhogen?

Een laatste opmerking ligt in de lijn van wat de heer Van den Bergh net aanhaalde. Als een treinbestuurder ’s morgens een technische controle uitvoert en het veiligheidssysteem werkt niet, dan vertrekt de trein sowieso niet. Indien het besturingssysteem niet werkt, moet de bestuurder wel vertrekken. Op welke redenering steunt de procedure en klopt deze procedure?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais remercier les intervenants pour leurs exposés très instructifs et très complets.

Voici quelques questions. On peut supposer que la concentration des cabines de signalisation va de pair avec une diminution du personnel. Pourriez-vous me donner des chiffres à ce propos? Allons-nous travailler avec un personnel moindre une fois que les cabines seront concentrées et diminuées à 31?

Quel est l'horaire de travail de ce personnel? On a beaucoup évoqué l'horaire de travail des conducteurs. J'aurais voulu savoir, pour ce qui est de la signalisation, à quel type d'horaire étaient soumises les personnes travaillant dans ces cabines.

Sur la formation, quelle est la différence entre les licences B1 et B2, entre marchandises et voyageurs? Ce choix se fait-il très tôt dans la formation ou à un moment plus éloigné dans le processus de formation? La réversibilité est-elle possible à un moment ou un autre? Ce choix vaut-il pour l'ensemble de la carrière? Faut-il repasser par une formation complète?

Une carence en moniteurs a été évoquée à plusieurs reprises. Ce sont ceux qui accompagnent les personnes en formation dans le train pour leur apprentissage. Confirmez-vous ce manque de moniteurs? Cela pourrait avoir une influence sur l'efficacité et la qualité de la formation pratique.

En ce qui concerne la connaissance du matériel, on parle d'une initiation complète ou d'une initiation sommaire. Visiblement, l'une et l'autre permettent de conduire le matériel. Quelle est la différence entre ces deux types d'initiation?

En ce qui concerne les systèmes d'aide à la conduite, on remarque que dans ces situations, le feu rouge est à chaque fois dépassé. Entre le TBL1 et le TBL1+, vous avez dit que la différence était qu'on ne risquait pas d'entraver d'autres déplacements avec la TBL1+. Bien qu'on dépasse le signal rouge avec la TBL1+, est-on à l'abri de tout problème, de tout risque de collision avec un autre convoi? Pourriez-vous me donner une réponse précise à ce propos?

J'avais posé la question lors de l'audition des administrateurs délégués. La réponse n'était pas claire à ce niveau-là.

Vous évoquez les différents systèmes: Gong, Memor, TBL1 et TBL1+. Avez-vous ici les statistiques d'équipement du matériel roulant dans chacun de ces systèmes?

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun uitleg. Ik heb een heel korte vraag voor de heer Boydens. U hebt daar

gesproken over het plan 2005-2014. We zijn vandaag halverwege. Ik zou willen weten hoever dit dossier gevorderd is. Met andere woorden, we gaan naar 31 seinhuizen. Hoeveel daarvan zijn er effectief al gerealiseerd? Zullen wij de horizon van 2014 halen of zit er vertraging op?

Le **président**: Pour ce qui est du GSM-R, quelles sont les instructions données aux conducteurs pour son utilisation? Peuvent-ils l'utiliser pour d'autres communications?

Deuxièmement, dans les cabines de conduite, je crois savoir que dans certains matériels, le conducteur qui ne poussait pas régulièrement sur la "pédale de l'homme mort", comme on l'appelle, entendait un sifflement d'air comprimé dans la cabine. À un moment donné, on a remplacé ce sifflement par une lampe qui s'allumait. Or j'ai pris connaissance d'une instruction selon laquelle il n'est plus question qu'on commence à démonter l'ampoule pour revenir au système de sifflement. Je dispose d'une instruction donnée aux conducteurs demandant de ne pas enlever l'ampoule et de ne pas revenir au sifflement. Est-ce une question d'habitude? Je ne sais pas. J'ai pris connaissance d'une telle instruction qui n'est pas récente, puisqu'elle date de l'époque où le système à air comprimé de la cabine a été remplacé par celui de l'ampoule qui s'allume.

Je vous remercie de votre attention et je vous laisse le soin de vous organiser pour la réponse aux questions très nombreuses qui viennent de vous être posées.

Paul Boydens: Mijnheer de voorzitter, bedankt voor de pertinente vragen. Merci pour les questions.

Een steeds weerkerende vraag, in verschillende luiken weliswaar, is de vraag naar de concentratie van de seinhuizen.

Quelle influence la concentration des cabines a-t-elle sur la sécurité? La concentration des cabines de signalisation améliore-t-elle la sécurité?

Een elektronisch bediende seinpost begeleidt de gebruiker stap voor stap bij de verwerking van het treinverkeer. Zoals ik u daarnet gedemonstreerd heb bij de rit van een bepaalde trein. In de eerste plaats als er een verstoring is van de infrastructuur moet de gebruiker, de operator, de toezichtsbediende, de regelaar de dialoogschermen volgen. Hij wordt stap voor stap begeleid door het systeem. Het systeem kan hem volledig ondersteunen.

Het EBP-systeem is een absoluut veilig systeem. Het draagt niet alleen bij tot de veiligheid maar beveiligt ook onze operator, onze toezichtbediende, onze verkeersleider. Als u mij vraagt in welke mate een EBP-seinhuis bijdraagt tot verhoging van de veiligheid, kan ik zeggen dat dit verloopt via een begeleiding stap voor stap door het systeem zelf. Het was natuurlijk moeilijk om in zo’n kort tijdsbestek een demonstratie te geven van hoe het EBP-systeem werkt. Daarom heb ik u aan het einde ook uitgenodigd om een bezoek te brengen aan een EBP-simulator. Er was wat verwarring met een treinsimulator.

Nous disposons également de 23 simulateurs EBP pour former notre personnel de cabine. Je vous invite à visiter ces simulateurs afin de vous faire la démonstration de la manière dont un train est piloté dans la gestion du trafic ferroviaire et, en cas de dérangement, comment le système guide l'utilisateur.

Ik kan u geen bewijs leveren, maar als u een bezoek aan de simulator brengt, zult u het ongetwijfeld met mij eens zijn dat het een zeer grote bijdrage tot de veiligheid levert.

Ik wil nog wat dieper ingaan op de vraag met betrekking tot de concentratie van de seinhuizen. Hoe begeleiden wij ons personeel in de overgangsfase van de klassieke seinposten naar EBP-seinposten, naar elektronisch bediende posttechnologie?

In de eerste plaats wordt het personeel van een seinhuis opnieuw geschoold. Wij geven een toezichtbediener, een verkeersleider, drie weken bijscholing op de simulator. Hij kent de systemen, hij kent het verkeer, maar hij krijgt een bijscholing van drie weken op de simulator. Dat zijn 15 werkdagen. Daarna krijgt hij een plaatselijke opleiding waar hij vertrouwd wordt gemaakt met de laatste onzekerheden of de laatste stukjes van de opleiding.

Daarnaast hebben wij sinds 2008 een coachingsysteem in het leven geroepen.

On a commencé un système de *coaching*. Pour le réseau ferroviaire, on a actuellement 23 *coachs*. Lorsque la concentration des cabines avancera, on aura 30 *coachs* pour tout le réseau. Qu'est-ce qu'ils font? Ils aident des nouveaux. De l'autre côté, ils aident les agents expérimentés qui doivent apprendre une nouvelle technologie et qui doivent apprendre le métier dans une cabine de

technologie EBP.

Een coach dient als vertrouwenspersoon. Als mensen het niet meer weten gaan ze bij de coach te rade. Op die manier begeleiden we het concentratieplan naar 2014. Enerzijds is er dus opleiding, anderzijds coaching.

Ik zal nu proberen de vragen met betrekking tot de concentratie te beantwoorden.

On nous a demandé quels sont les avantages. Évidemment, c'est que la sécurité en cabine augmente. En deuxième lieu, il y a la facette ergonomie. Les gens qui travaillent dans une cabine plus vétuste travailleront maintenant dans une nouvelle cabine avec une meilleure technologie, mieux soutenue, mieux pilotée. Ils sont rassurés dans une cabine EBP. Je ne dirais pas qu'ils ne peuvent plus faire de fautes, mais ils sont mieux entourés par le système.

Het nadeel is, en dat wil ik hier absoluut niet verbergen, dat mensen zich verder moeten verplaatsen.

Pour ce qui concerne l'horaire des agents en cabine, dans une grande cabine de signalisation de type EBP, les agents tournent en équipes de 3 x 8, 7 jours sur 7, étant donné que les trains circulent 7 jours sur 7, jour et nuit. Les cabines qui desservent le port d'Anvers ne travaillent évidemment pas le dimanche.

En réponse à la question relative à une éventuelle diminution du personnel, je puis vous dire que l'effectif sera réduit de 500 emplois sur un total supérieur à 3 000 personnes responsables de la desserte des cabines. Notez cependant que personne ne sera menacé de licenciement, étant donné notre courbe démographique.

Wat is de stand van zaken omtrent de concentratie van de seinhuizen? Op het ogenblik zijn twintig seinhuizen uitgerust met EBP-technologie.

Halen we 2014 of zit er vertraging op? Ons directiecomité evalueert regelmatig de vooruitgang van het plan “Concentratie van de seinhuizen” en stuurt dat ook regelmatig bij.

Ik denk dat ik daarmee de vragen over de concentratie van de seinhuizen heb beantwoord.

Je pense que la plupart des questions concernaient la concentration.

De heer Geerts stelde een vraag over problemen om te interveniëren, de duurtijd om te interveniëren. Uiteraard, als we minder seinposten zullen hebben, dan zijn er minder mensen op het terrein verspreid, op die kleine postjes, maar we vangen dat op. Op dit ogenblik hebben we 28 permanenties. Dat zijn snelle interventieteams van verkeersleiders die interveniëren in geval van calamiteiten, in geval van ongeval, in geval van voorval. Zij hebben interventievoertuigen en zijn zeer snel ter plaatse.

Onlangs werd dat geëvalueerd. De duurtijd, vergeleken met twee jaar geleden, is erop vooruitgegaan. We kunnen dus sneller interveniëren in geval van calamiteit.

Er werd een vraag gesteld over de bevoegdheid, de regelaar op een seinhuis, traffic control ten aanzien van het beheer van het verkeer.

En ce qui concerne la gestion du trafic, le Traffic control est responsable pour l'entièreté du trafic.

Het is verantwoordelijk voor het beheer van het treinverkeer op het Belgische net. Natuurlijk, elke seinpost heeft een bepaalde actiezone. Daarbinnen is de seinpostregelaar verantwoordelijk voor het beheer van het treinverkeer. Traffic control kan wel beslissingen van de seinpostregelaar overrulen wanneer het gaat om beslissingen die andere zones ook aanbelangen. Traffic control blijft de beheerder van het verkeer.

U vraagt hoe zeker die aanduidingen rood en groen zijn. Die zijn heel zeker! Het systeem reageert altijd in termen van de veiligheid voor de gebruiker. Ik ben een verkeersleider. De seinposttechnologie, de EBP-technologie, reageert altijd in termen van veiligheid. Als er een probleem is, dan komt er een aanduiding rood. Dan kan de operator geen seinsturing meer geven. De toezichtbediende wordt dan begeleid door een menu waarin hij wordt gevraagd wat hij heeft gedaan en waarin hem wordt gezegd wat hij moet doen, in verschillende stappen. Het EBP-systeem is dus absoluut een verbetering.

Mijnheer Mortelmans, u vroeg wat er met het logboek gebeurt. Dat is een elektronisch document dat enkel door mensen met bepaalde bevoegdheden kan worden geconsulteerd.

Ik benadruk dat het kan geconsulteerd worden. De mensen die binnen en buiten de organisatie staan, kunnen gegevens van het logboek opvragen en kijken, wat een operator op een bepaald moment

heeft gedaan.

De heer Van Campenhout vraagt of een seinpost een trein kan doen stoppen als die trein door een rood sein is gereden. Heb ik dat goed begrepen? De eerste die een trein door het rood ziet rijden, is de operator, de seinpost zelf. Traffic control volgt die treinen ook wel, maar op grafische schermen via een treinbestand dat artemis heet. Traffic control kan echter enkel hogesnelheidslijn I aansturen. Het kan geen seinen bedienen en de rest van het verkeer niet regelen.

Er heerst begrippenverwarring tussen een “seinoverschrijding” en het “voorbij rijden” van een sein. Het eerste betekent het voorbij rijden van een sein dat op groen staat, of met toestemming van Infrabel. Het tweede betekent door het rood licht rijden. De eerste persoon die ziet dat een sein voorbij gereden wordt, is de operator op de seinpost. Die mensen zijn er op getraind onmiddellijk te reageren. Dat maakt deel uit van hun basisopleiding en is het voorwerp geweest van zeer veel oefeningen op de seinpost. Op onverwachte manieren “pakken” ze de operatoren.

Het eerste wat die persoon moet doen is, als het om een elektrische trein gaat, onmiddellijk via de alarmfiches op het seinhuis onze verdeler van de stroom op de hoogte brengen, zodat we die trein tot stilstand kunnen brengen. Een ander middel is de bestuurder via de gsm telefonisch waarschuwen, maar enkel als het probleem al heeft plaatsgevonden.

Het gebeurt ook dat er nog geen seinvoorbijrijding gebeurd is. In dat geval kan de operator nog ingrijpen. Stel dat er in Berchem een reiziger van het perron op de sporen valt. Er komt een trein aan en die heeft het sein nog niet overschreden. In dat geval kan de operator het sein onmiddellijk dichtzetten. Door middel van de functie SDG of signal danger kan de operator ingrijpen, ook binnen een EBP-seinhuis.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wat is het tijdsinterval? Hoelang duurt het ongeveer om de elektriciteit te onderbreken of dergelijke meer?

Paul Boydens: Onze verdeler ES kan dat onmiddellijk doen.

Camille Dieu (PS): (…) un signal rouge. Mais est-ce la même réaction s'il passe le signal au jaune, qui lui dit qu'il va aller bientôt vers le rouge et que, normalement, il doit limiter sa vitesse?

Paul Boydens: Non. Pour la cabine de signalisation, madame, le signal qui est en double jaune, pour nous, en cabine, c'est un signal qui donne l'aspect au vert. Oui, il donne un avertissement que le signal suivant est rouge. Mais, pour la cabine de signalisation, le signal sur le tableau est vert.

Camille Dieu (PS): Donc, si cela arrive, le conducteur - à part le TBL1+ qui le freine -, ne peut compter sur personne pour le prévenir qu'il a franchi un double feu jaune et donc qu'il va à la catastrophe s'il continue à la même vitesse?

Paul Boydens: Oui, mais vous pouvez franchir un signal de deux feux jaunes!

Camille Dieu (PS): Il doit quand même aborder une courbe de ralentissement à un moment donné?

Noël Dalla Bella: Il doit régler la vitesse de son convoi de façon à pouvoir l'arrêter devant le signal présentant le feu rouge; ça, c'est l'obligation, c'est le geste métier du conducteur en fonction de ce qu'il voit.

Camille Dieu (PS): Regardez: vous avez indiqué que, soit, le grand signal d'arrêt interdisait le passage à tous les mouvements en présentant un feu rouge, soit, l'autorisait en petit mouvement avec ou sans indication.

Noël Dalla Bella: Oui, avec un feu rouge et un feu blanc.

Camille Dieu (PS): Donc, quelqu'un qui franchit ce signal et ne ralentit pas du tout est tout de même déjà en infraction.

Noël Dalla Bella: Tout à fait! Celui qui passe le signal présentant deux feux jaunes a pour geste métier de commencer son freinage au plus tard au signal présentant les deux feux jaunes.

Camille Dieu (PS): Et s'il ne le fait pas, personne ne sait l'aider?

Noël Dalla Bella: Non, il est seul dans sa cabine de conduite.

Camille Dieu (PS): Si le feu passe en double feux jaunes une fraction de seconde après que le train est passé?

Noël Dalla Bella: Lequel?

Camille Dieu (PS): Quand il arrive, le feu est vert et jaune et autorise le passage. Immédiatement

après son passage, il change. Est-ce possible?

Noël Dalla Bella: De toute façon, l'impulsion pour le conducteur sera toujours la même. Que ce soient deux feux jaunes, des feux jaune et vert à l'horizontale ou à la verticale, la mission du conducteur est toujours de marquer sa vigilance, parce qu'il y aura d'office une restriction, et d'appliquer les freins de son train, parce qu'il y a une mission restrictive en aval du signal présentant un de ces aspects.

Camille Dieu (PS): Et si les feux sont vert-vert?

Noël Dalla Bella: Si c'est vert, il n'y a pas de problème.

Paul Boydens: Ik zal dan verder gaan met de vragen van de heer Van Campenhout. Voor alle duidelijkheid, als een trein door het rood gaat zijn er mogelijkheden zoals de gsm. Op het moment waarop men vaststelt dat een trein door het rood gaat, kan men proberen die middelen zo snel mogelijk te gebruiken. Dat gaat echter niet in één seconde. Het vergt natuurlijk enige tijd.

U had ook een vraag over de AVG. Ik heb dat bij het begin nog in een presentatie over het beheer van het treinverkeer toegelicht. Het is uiteraard zo dat het om twee afzonderlijke circuits gaat. De Aanwijzing Verrichting Gedaan is een communicatie tussen de treinbegeleider en de treinbestuurder. Het op veilig zetten van het sein is een actie van de seinpost. Daarbij gaat het om beveiliging van het spoorverkeer. Dat zijn twee afzonderlijke veiligheidscircuits. Het ene werkt onafhankelijk van het andere.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Aanvullend?

Paul Boydens: Het is afzonderlijk. Een treinbegeleider meldt aan de treinbestuurder dat de verrichtingen waarvoor hij heeft stilgestaan, het op- en afstappen van de reizigers, beëindigd zijn.

(…): …

Paul Boydens: Dat is het rode lichtje, ja.

Jan Mortelmans (VB): …verandert dat in acht of negen witte lichtjes?

Paul Boydens: Ja, absoluut. Dat is correct.

Patrick De Groote (N-VA): Zat men in het geval van Buizingen niet met twee procedures? Er was de ene stopprocedure die u aanhaalt. Hij had een verwittiging gehad voor de lichten.

Paul Boydens: We hadden vooraf gezegd dat we… Ik wil me hier beperken tot de algemeenheden.

Le **président**: S'il vous plaît, je rappelle à l'ensemble des membres de la commission qu'on ne parle pas des cas précis!

Patrick De Groote (N-VA): Ik zal mijn vraag anders formuleren. Wanneer men het signaal van twee oranje lichten passeert en er dus een rood licht volgt, terwijl men ondertussen ook wordt onderbroken door een stopprocedure in een station, dan zit men toch met twee procedures die zeer verwarrend kunnen zijn? Dan kan het gebeuren dat men zich de eerste procedure niet meer herinnert.

Paul Boydens: De procedure Aanwijzers Verrichtingen Gedaan is een procedure tussen de treinbegeleider en de treinbestuurder. Het seinhuis komt niet tussenbeide in die procedure.

Jan Mortelmans (VB): De procedure AVG gebeurt alleen in grotere stations, niet op alle plaatsen? Of vergis ik mij?

Paul Boydens: Ik ga er mijn hoofd niet op verwedden. Op onbewaakte stopplaatsen, waar we met een automatisch seinstelsel rijden, hebben we over het algemeen geen procedure Aanwijzers Verrichtingen Gedaan.

Gerolf Annemans (VB): Wat is de hiërarchische verhouding tussen de treinbestuurder en de seinpost? Wie overrulet wie? U zegt dat Traffic Control het seinhuis overrulet indien het andere trajecten betreft, maar wat is de verhouding tussen de treinbestuurder en het seinhuis?

Paul Boydens: We noemen dat in vakjargon: gehoorzaam passief de seinen. We zeggen dat de bestuurder de aanduidingen van de seininrichting volgt.

Gerolf Annemans (VB): Er is geen hiërarchische verhouding of verantwoordelijkheidsverhouding tussen beiden? De bestuurder blijft meester over zijn treinstel?

Paul Boydens: Uiteraard.

Gerolf Annemans (VB): Er is dus geen overruling vanuit het seinhuis mogelijk?

Paul Boydens: Naar zijn treinstel toe is er geen overruling. Infrabel is trouwens niet bevoegd voor

het treinstel. Alles wat het treinstel betreft, daar zijn wij absoluut niet bevoegd voor.

Gerolf Annemans (VB): U kunt alleen maar de elektriciteit afsnijden, dat is alles in verhouding tot die treinbestuurder.

Paul Boydens: U bedoelt bij het voorbijrijden van een sein? Ja. Er zijn verschillende mogelijkheden zoals ik daarjuist heb opgesomd. Als een sein voorbij wordt gereden, proberen wij alles.

Gerolf Annemans (VB): Is het omgekeerd niet zo dat de verantwoordelijkheid van de treinbestuurder in feite ook overruled wordt door die van de seinpostregelaar, in die zin dat het uiteindelijk de seinpostregelaar is die verantwoordelijk is voor het voorbijrijden, niet de bestuurder. Hoe zit dat? Wat zijn daarover de afspraken? Wat zijn daarover de reglementen? Of is dat ook puur strafrecht?

Paul Boydens: Als het sein op rood staat, staat het op rood. Meer kan ik daarover niet zeggen.

Gerolf Annemans (VB): En als het wordt voorbijgereden, is het niet de verantwoordelijkheid van de seinpost dat het voorbijgereden wordt zonder verder gevolg, zonder dat er actie wordt ondernomen.

Paul Boydens: Algemeen kan ik u zeggen dat als een sein wordt opengesteld, er een seinsturing gebeurt en een reisweg wordt aangelegd. Door het systeem worden een aantal veiligheidsvoorwaarden gecontroleerd. Uiteraard, als dat sein op rood staat, controleren wij afwaarts van dat sein die veiligheidsvoorwaarden niet. De veiligheidsvoorwaarden zijn inherent aan de reisweg.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik dank u voor de goede uitleg. Ik begrijp wat u zegt over AVG. Mijn vraag was ook of veel seinoverschrijdingen het gevolg zijn van memorisatieproblemen. Zouden seinen op het perron de kans op het vergeten van twee gele lichten niet verminderen? De seinen staan soms achter het perron waar men opnieuw vertrekt. Zou een sein op het perron de memorisatieproblemen niet verkleinen?

Paul Boydens: Het voorbijrijden van een sein, is nog altijd, dat wil ik benadrukken, een absolute uitzondering. Er zijn velerlei oorzaken voor het voorbijrijden van een sein. In welke mate een eventueel verplaatsen van seinen een verbetering zou brengen, daarop moet ik u vandaag het antwoord schuldig blijven. Wat er moet gebeuren om het aantal seinoverschrijdingen te verbeteren, zou moeten worden bestudeerd. Er zijn studies daarover aan de gang.

David Geerts (sp.a): Ik heb nog twee bijkomende vragen.

Ten eerste, u zegt dat het nadeel van de centralisatie van de seinhuizen is dat men zich verder moet verplaatsen. Ik had de vraag gesteld of er een operationeel nadeel is, omdat ik dacht – als dit verkeerd is, mag u mij gerust verbeteren – dat er vroeger bij Infrabel adjunct-stationchefs waren die binnen de stationsomgeving op het perron stonden om eventuele problemen te signaleren. Klopt dat of klopt dat niet? Zijn zij nu weg door de grotere centralisatie?

Ten tweede, ik heb daarnet gevraagd hoe de communicatie tussen een treinbestuurder en de regelaar verloopt, in geval van problemen. U hebt gezegd dat de regelaar op de hoogte wordt gebracht door Traffic Control en dat hij eventueel acties kan ondernemen. Is dat gestandaardiseerd in procedures? Ik meen begrepen te hebben, maar ik heb daarover op dit ogenblik nog geen duidelijkheid, dat door de opsplitsing tussen Traffic Control en RDV bijkomende schotten gezet zijn die soms efficiëntie en snelheid in de weg staan. Is dat correct?

Paul Boydens: Het gaat over de onderstationschefs of de adjunct-onderstationschefs op het perron. Er zijn nu nog enkele adjunct-onderstationschefs op het perron. Zij werken op kleine seinposten, waar zij tegelijkertijd ook de verkoop van biljetten deden. Die mensen hadden geen opdrachten inzake veiligheid, of zeer weinig opdrachten inzake veiligheid.

Welke waren hun opdrachten? Zij gaven informatie aan de reizigers, wat zij overigens vandaag nog altijd doen. Die mensen zijn daar vandaag nog altijd. Zij zijn door ons niet afgeschaft. Zij werken nu bij de NMBS als onderstationschef op het perron. Die mensen zijn er dus nog altijd, ook om aan het seinhuis bepaalde zaken te signaleren. Zij staan in verbinding met het seinhuis, nog altijd. We hebben dus geen afschafoperatie uitgevoerd. Die mensen zijn naar de NMBS gegaan. Zij hadden geen veiligheidsopdrachten en die hebben ze nu nog niet. Maar zij werken nog altijd nauw samen met het seinhuis, tot op de dag van vandaag.

Mijnheer Geerts, is dat een antwoord op uw vraag?

David Geerts (sp.a): Ja.

Paul Boydens: Dan kom ik tot de communicatie, traffic control, RDV. Tussen traffic control en RDV is er geen veiligheidscommunicatie. De afspraken die tussen traffic control en RDV gemaakt worden, zijn bijvoorbeeld als er naar aanleiding van een voorval bussen opgeroepen moeten worden. Ten aanzien van die bussen is het RDV die de leiding neemt.

Er bestaan concrete, duidelijke afspraken tussen traffic control en RDV over wie er wat doet. Maar nogmaals, het gaat hier niet om veiligheid.

David Geerts (sp.a): Mijnheer Boydens, staat u mij toe om onmiddellijk te reageren. Als er op het terrein een aantal vaststellingen wordt gedaan vanuit een cabine, dan lijkt het mij niet logisch dat er geen communicatie tot stand kan komen met die andere instantie omwille van het feit dat het een ander bedrijf is. De treinbestuurder stelt een aantal dingen vast. Of omgekeerd.

U zegt dat er alleen gecommuniceerd wordt bij het inleggen van bussen. Kan er evenwel geen bijkomende meerwaarde gecreëerd worden, op het moment, met een gestandaardiseerde communicatie tussen beide, zonder te veel hiërarchie? Van op het terrein, wanneer mensen vlug kunnen bellen en elkaar bij problemen onmiddellijk kunnen contacteren, kan dat de veiligheid niet verbeteren?

Ik meen te hebben begrepen dat die communicatie op dit moment niet bestaat.

Paul Boydens: Er zijn afspraken tussen Traffic Control en RDV over wie instaat voor welke opdrachten en wie wie contacteert. Uiteraard wordt die communicatie en die samenwerking na iedere calamiteit geëvalueerd. Na ieder voorval, klein of groot, hebben wij op ons niveau trouwens een zogenaamde rex-vergadering, waar wij permanent evalueren en bijsturen, ook de contacten met RDV, Traffic Control en de mensen van B Technics. Dat wordt regelmatig bijgestuurd, zeker na elk klein en groot voorval.

David Geerts (sp.a): Ik zal de documenten opvragen.

Paul Boydens: Ik denk dat ik de vragen over Infrabel heb beantwoord.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik heb het misschien gemist, maar er was een vraag van de heer Van den Bergh over het feit dat er toch mag worden doorgereden als het systeem defect is. Of moet dat nog ter sprake komen?

Paul Boydens: Ja.

Noël Dalla Bella: Je vais répondre maintenant aux questions sur la formation. Nous avons parlé de deux cents jours pour la nouvelle formation, alors qu'auparavant, c'était 250 jours. Ces cinquante jours en moins n'ont pas diminué la qualité de notre formation, parce qu'avant 2009, il fallait étudier deux engins moteurs et deux lignes. Actuellement, avec New Élan, on n'étudie plus qu'un engin moteur et une ligne pour pouvoir effectuer les premiers trajets d'apprentissage.

Nous avons perdu une unité d'apprentissage. Lorsque l'on examine les différentes unités – sécurité, connaissance des lignes, infrastructure, signalisation – on remarque qu'on a perdu l'unité d'apprentissage "conduite". Cet apprentissage, c'était comme si dans une voiture on vous montrait le volant, la pédale d'accélérateur, de frein, … Je pense que c'est dans la pratique, sur le terrain, qu'on apprend la conduite. La qualité de la formation n'a pas diminué suite à la réduction du nombre de jours.

Une autre question concernait les formateurs. Les formateurs sont des gens de terrain. Ce sont des anciens conducteurs qui ont passé des examens pour devenir agents de maîtrise et qui ont les qualités suffisantes pour donner cette formation aux jeunes apprenants. Ces formateurs suivent neuf jours de formation donnée par une firme indépendante de la SNCB. Depuis 2009, ils ont un jour par année qui est consacré à une remise à niveau. Je ne peux pas vous dire combien de formateurs il y a sur tout le réseau. Je ne peux vous répondre que pour la CTC Charleroi, mais pas pour l'ensemble du réseau.
En ce qui concerne la connaissance de ligne, dans la phase trois actuelle du plan New Élan - qui était la phase quatre du plan Élan existant depuis 2006 -, il y a dix jours d'étude de ligne approfondie pour la ligne que l'on veut parcourir. Nos candidats futurs conducteurs suivent une étude de ligne réglementaire avec le livret HLT. Tout se trouve dans ce livret. Après l'étude de ligne et le plan schématique de signalisation, ils accompagnent des conducteurs et remplissent une fiche de ligne avec tous les points dangereux.
Idem pour la connaissance du matériel, lorsqu'ils ont fini leur formation de deux cents jours, ils ont une connaissance du matériel qui est complète sur l'engin moteur qu'ils vont desservir.

Maintenant, c'est un choix. Comme vous l'avez vu, on peut choisir d'être conducteur de train de voyageurs ou conducteur de train de marchandises. Cela dépend tout simplement du dépôt dans lequel on va effectuer son premier emploi. À la CTC de Charleroi, j'ai besoin de conducteurs de trains de voyageurs, alors je prends des conducteurs pour assurer des trains de voyageurs. Si jamais j'ai besoin de transformer ces conducteurs "voyageurs" en conducteurs de trains de marchandises, il existe ce qu'on appelle une passerelle. Grâce à cette passerelle, on peut inculquer aux candidats les nouvelles notions nécessaires. Cela fonctionne d'ailleurs dans les deux sens.

Quand un jeune conducteur a réussi sa certification, qu'il a passé le dernier examen pour sa licence, on ne va pas le lâcher: les formateurs ont pour mission de continuer à accompagner ces jeunes conducteurs sur la ligne qu'ils desservent. C'est une obligation – légale, je crois.

Une autre question portait sur le découpage de la fiche de service. C'est extraordinaire, un tel découpage, en effet! Ce n'est pas nous qui l'imposons aux conducteurs. Ces fiches de service sont élaborées par un bureau du roulement qui décrit pour chaque série de conducteurs sa fiche de service. On peut arriver à des découpages extraordinaires dans lesquels on demande au conducteur beaucoup de missions. Quand on conduit, il faut être optimal du début à la fin de son service. On demande des qualités et des attitudes particulières qu'il faut garder.

Cela dit, toutes les fiches de service ne sont pas comme celles-là. Un conducteur peut aussi effectuer deux allers-retours Bruxelles-Anvers sur sa journée. On peut avoir des mises à quai, des garages dans le découpage d'une fiche de service; c'est possible. C'est parfois difficile de réaliser où on doit aller. Je vous comprends.

On a aussi posé une question sur le manque de moniteurs dont pouvait se ressentir la qualité de la formation pratique. Il n'a pas toujours été facile de trouver des moniteurs. Quelqu'un qui accepte un jeune en écolage doit nous livrer un compte rendu.

Des fiches d'évaluation interviennent au cours de cette formation. Ici, on a beaucoup de conducteurs en écolage. Il n'y a peut-être pas assez de moniteurs. Il faut parfois demander à un moniteur qui n'était pas désigné au départ de s'impliquer. Mais je pense que cela se déroule toujours bien.

Donc, je ne pense pas qu'il manque des moniteurs, parce qu'ils ont eu un rôle à jouer qui est toujours bien accepté. Ils doivent rendre un document qui compte pour la formation de l'agent qu'ils ont en charge.
Il y avait des questions sur les autres engins à desservir et les autres lignes à connaître lorsqu'on est dans une série. Puisque le conducteur qui termine sa formation ne connaît qu'une ligne, il ne peut pas effectuer tous les services d'une série à laquelle on devrait l'affecter. Cela veut dire que, normalement, après un certain nombre de mois pendant lesquels il va desservir le matériel pour lequel il a été formé et pendant lesquels il va circuler sur la ligne pour laquelle il a été formé, on peut lui donner une formation complémentaire.
Pour les autres engins de traction, il va devoir desservir dans la future série dans laquelle il va être amené à circuler. On va lui donner évidemment une étude des lignes dont il n'a pas la connaissance. Mais cela s'appelle une formation complémentaire.

Piet Crutelle: Er nog aan toevoegend kan ik zeggen dat bij die bijkomende, aanvullende opleiding ook een proef afgenomen wordt. Neem bijvoorbeeld een nieuw motorstel of een nieuwe locomotief die aangeleerd wordt. Op het einde van de opleiding is er ook een theoretische proef en ook opnieuw een praktische proef op dat bepaalde materieel. Dat was ook een vraag van iemand.

Noël Dalla Bella: Une autre question portait sur l'étude du matériel et l'étude de ligne. Après six mois sans avoir circulé sur une ligne, que fait le conducteur? Idem dans le cas des dix mois?

Un conducteur qui est dans une série connaît plusieurs lignes. S'il s'absente plus de six mois et ne parcourt plus une ligne pendant ce temps, il a pour obligation d'aller voir son agent de maîtrise – c'est repris dans le livret HLT – et de l'informer qu'il estime ne plus avoir une connaissance suffisante, parce qu'il ne parcourt pas régulièrement la ligne, qu'il ne l'a plus parcourue pendant six mois ou parce qu'il n'a pas desservi d'engin moteur depuis dix mois. Il a l'obligation réglementaire de venir en informer l'agent de maîtrise responsable. En fonction de cela, on essaye de le mettre dans le mois soit en étude de ligne, soit pour desservir un engin moteur. Mais il est toujours utilisé sur les autres lignes et engins moteurs pour lesquels il a encore son brevet et sa licence.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): En ce qui concerne la formation, j'avais demandé quelle

était la différence entre initiation complète et initiation sommaire. S'agit-il de la formation complémentaire que vous avez évoquée ou est-ce encore autre chose?

Noël Dalla Bella: Un conducteur qui suit la formation initiale de base reçoit une formation complète de l'engin moteur qu'il va desservir. Si c'est un conducteur qui va rouler dans une nouvelle série, il va apprendre l'engin moteur et on va lui donner une initiation complète. Cela signifie qu'il sait desservir l'engin moteur et qu'il sait le dépanner. Ce sont les deux obligations de l'initiation complète.

Qu'est-ce qu'une initiation sommaire? C'est pour des petites séries, où on fait des préparations, où il faut amener du matériel de voie de garage à quai, d'un dépôt, d'un atelier à quai. On va donner au conducteur une initiation sommaire consacrée uniquement à la desserte du matériel. Si au départ, le matériel n'est pas apte à rouler, il va prévenir les autorités supérieures et dire que le matériel n'est pas en ordre et qu'il ne sait pas le dépanner. C'est la différence. Tout conducteur qui circule sur le réseau et qui a son brevet a reçu une initiation complète.

Piet Crutelle: Mijnheer de voorzitter, u stelde een vraag in verband met GSM-R. De letter R staat voor railways. Er kan in dat geval enkel naar spoorwegnummers gebeld worden, dus niet naar tante of oom.

De belangrijkste nummers zijn voorgeprogrammeerd. De verbinding naar Infrabel vergt maar één druk op de knop en men staat in contact met Traffic Control of men staat in contact met de verdeler ES, die de bovenleiding beheert. Er is dus geen interferentie door derden. GSM-R dient enkel voor spoorwegpersoneel.

Noël Dalla Bella: Monsieur le président, votre deuxième question portait sur la veille automatique?

Le **président**: En effet, elle portait sur le système de sifflement ou d'ampoule dans les cabines.

Noël Dalla Bella: Je ne peux pas vraiment répondre à votre question car je n'ai pas connaissance que les conducteurs démontaient l'ampoule de la veille automatique, comme vous le disiez.

Le **président**: C'est une instruction qui rappelle qu'il ne faut plus le faire.

Noël Dalla Bella: On n'a jamais pu le faire! C'était le règlement.

Le **président**: Si on donne une instruction disant qu'il ne faut plus le faire, c'est parce qu'on le faisait.

Noël Dalla Bella: Peut-être mais je ne peux pas vous répondre.

Le **président**: Vous pouvez prendre la parole dans l'ordre des répliques et vous poserez vos questions alors?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, c'est au sujet des quatre secondes. Pourquoi quatre secondes?

Noël Dalla Bella: Les quatre secondes ont été définies il y a très longtemps par le livret HLT. Il faut se dire qu'avec le système Memor ou TBL1, quand vous passez un signal présentant deux feux jaunes, le conducteur doit faire l'action "vigiler". S'il ne l'a pas fait, on lui donne quatre secondes pour réagir. Pendant ces quatre secondes, s'il n'a pas effectué le bon geste métier, la lampe jaune va clignoter pour lui rappeler qu'il n'a pas effectué cette mission. Il a quatre secondes pour rattraper son manque de vigilance. Après cela, c'est l'arrêt automatique du convoi.

Gerolf Annemans (VB): Wie beide, Infrabel dan wel NMBS, zou die vraag kunnen beantwoorden? Legt u mij eens uit of u die gong-fluittoestanden, die memortoestanden en dergelijke meer beschouwt als hulpuitrustingen bij de besturing, wat men in het Frans noemt moyens d'aide à la conduite, of beschouwt u dat als veiligheidssystemen?

Het is nogal belangrijk, omdat indien het maar hulpuitrustingen zijn voor uw treinbestuurders of voor de treinbestuurders van de NMBS, dan is heel die installatie met al die krokodillen en dergelijke meer advies en zijn in het beste geval toezichthulpstukken, maar het is geen veiligheidssysteem. En dan ligt de volle verantwoordelijkheid bij de treinbestuurder die het rood licht voorbijrijdt. Of voelt Infrabel en heel die installatie zich enigszins medeverantwoordelijk voor een eventuele ernstige seinvoorbijrijding en de gevolgen ervan?

Kunt u mij misschien zeggen waarom die ceo's die hier verschenen zijn, absoluut geen enkele melding hebben gemaakt van dat gong-fluitsysteem? Ze hebben ergens gezegd dat 11 % van de voertuigen daarmee uitgerust is, maar zij

hebben niet, ik vind dat zeker niet terug in hun slides, uitgelegd dat een zo elementair systeem nog steeds in sommige toestellen aanwezig zou zijn, behalve, ik herhaal het, in dat tabelletje.

Was het betreffende voertuig uitgerust met een gong-fluitsysteem? U moet niets zeggen over Buizingen, maar dat is toch een feitelijke wetenschap die wij mogen hebben. Was dat een gong-fluitrijtuig of niet?

Le **président**: Je pense que, dans les travaux de la commission, on va sans doute demander quelles sont les lignes qui sont équipées en Memor, TBL, TBL1 et ETCS. Et la même chose pour le matériel.

Gerolf Annemans (VB): Pas vandaag krijg ik een fatsoenlijke uitleg over het bestaan en de werking van het zogenaamd gong-fluitsysteem. Voor mij was dat nieuw. Ik vraag gewoon of het treinstel waarover het gaat met dat systeem moest werken of niet?

Le **président**: Je regrette mais il est hors de question que nous abordions ici l'accident de Buizingen. Pour ne pas nuire à l'enquête, nous devons y veiller constamment. Il s'agit de clarifier pourquoi nous en sommes arrivés aujourd'hui à l'équipement actuel.

Monsieur Annemans, je considère que vous êtes intervenu à la place de M. Mortelmans.

Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je souhaitais savoir quand les différents systèmes ont été choisis pour équiper à la fois le train et le rail. À quel moment a-t-on démarré tel ou tel système? Pendant combien de temps le premier système a-t-il été utilisé? Quand a-t-on décidé d'utiliser un système meilleur et pour combien de temps? S'il y a eu arrêt de l'utilisation d'un système ou d'un autre, quelle en fut la raison? Pour ce qui est du dernier système en date, je sais que l'objectif est de poursuivre son installation en attendant la mise en concordance avec l'Europe mais je souhaitais avoir de plus amples renseignements sur ce qui a été fait antérieurement. D'après ce que vous nous avez expliqué, il est évident que c'est à chaque fois une amélioration. Pourquoi a-t-il dès lors fallu attendre aussi longtemps? Est-ce lié à d'éventuels problèmes techniques? C'est pourquoi je souhaitais connaître les dates d'utilisation des différents systèmes, tant pour le train que pour le rail, car l'un ne va pas sans l'autre.

Noël Dalla Bella: Pour ce qui concerne l'équipement des engins motorisés, cela ne dépend pas de nous. C'est une très bonne question mais elle doit être adressée aux responsables du matériel roulant.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst zeggen dat mijns inziens het gong/fluit-systeem de vorige keer wel is toegelicht, want men gebruikt ook de term TELOC. Collega Annemans, in die zin is het systeem wel uitgelegd, maar dan onder de werknaam van de NMBS: TELOC. Het is dus zeer duidelijk uitgelegd. Vandaag was het nog duidelijker. Het verschil tussen TELOC en Memor is het memorisatiesysteem.

Ik heb daarover een vraag gesteld. Memor schijnt niet zoveel te kosten. Veel seinvoorbijrijdingen zijn het gevolg van memorisatieproblemen. TBL 1+ maakt komaf met die memorisatieproblemen, maar is pas operationeel op alle stuurposten tegen 2013. Zou het nog nuttig zijn om ondertussen de stuurposten die niet zijn uitgerust met Memor, toch nog met Memor uit te rusten? Het is een open vraag, maar het schijnt niet veel te kosten. Het is gewoon een geel lampje dat blijft branden. Misschien stel ik het te simpel voor.

Piet Crutelle: Ook die vraag moeten we doorspelen naar onze collega's van het tractiematerieel. Wij hebben geen zicht op de kostprijsberekening.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb een bericht gelezen in de krant. Zou het helpen om een tweede man in de cabine te zetten op toestellen die enkel zijn uitgerust met een gong/fluit en eventueel worden ingezet op complexe lijnen? Verhoogt dat de veiligheid?

Ten tweede, men sprak over GSM-R, dat alleen kan worden gebruikt voor communicatie tussen spoorwegpersoneel. Is een gewoon gsm-toestel in de stuurcabine al dan niet toegelaten?

Piet Crutelle: Het gsm-toestel in de stuurcabine is toegelaten, want alle bestuurders hebben een gsm-toestel. Men kan niets volledig beperken, maar het is een diensttoestel.

David Geerts (sp.a): En mijn vraag over de tweede man?

Piet Crutelle: Dat maakt het onderwerp van studies uit. Ik weet niet of zulke studies al zijn gemaakt. Dat zou moeten worden opgevraagd. Ik kan daarop niet antwoorden.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais poser une question à la suite de ce qui a été dit tout à l'heure. Imaginons le passage à deux feux jaunes - indiquant une demande de freinage - , si le conducteur continue, ne le remarque pas, il va donc vers un feu rouge. Sans système TBL1+, le conducteur est seul. Imaginons que ce ne soit pas le cas. Le GSM-R ne peut-il pas intervenir pour le prévenir?

(…) pour prévenir le conducteur qu'il vient de passer deux feux jaunes et que le freinage n'est pas actionné.

Le **président**: Le problème est qu'on ne connaît pas la vitesse et qu'on ne sait pas où est le véhicule.

Paul Boydens: Si un train franchit un double jaune avec une vitesse exagérée, on ne le voit pas en cabine, parce qu'on ne suit pas la vitesse d'un train.

Le **président**: Sauf le TBL1+. D'après le tableau, il suit la vitesse du train. Il n'y a que ce dispositif-là.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor alle antwoorden. Ik heb nog drie bijkomende vragen. Wij hebben heel wat informatie gekregen, neemt u het mij dus niet kwalijk mocht ik vragen stellen die u reeds beantwoord hebt. Die heb ik dan misschien gemist.

Ten eerste, heb ik een vraag over de lijnkennis en de materieelkennis. Dit mag gemeld worden na respectievelijk zes en tien maanden. Wat is het gevolg als men dit niet meldt? Wordt dat gecontroleerd?

Ten tweede, heb ik een vraag over het rijden op zicht, dat mogelijk het gevolg is van het niet functioneren van een krokodil, of een gong—fluitsysteem, of Memor. Kunt u ons een idee geven van hoeveel ritten nog gebeuren op ons spoorwegnet zonder dat een hulpsysteem zoals Memor? Het zou interessant zijn dat te weten.

Ten derde en tot slot, herhaal ik de vraag die ik daarstraks stelde, over het opvolgen van de treinen in de seinhuizen. Dat gebeurt altijd tussen verschillende seinen, waardoor men niet permanent de snelheid kan opvolgen. Met ETCS zal men de snelheid bij wijze van spreken wel onlinke kunnen opvolgen in het rijtuig zelf. Zal ETCS er ook voor zorgen dat men ook in de seinhuizen de snelheid van de treinen permanent kan opvolgen, zodat men vanuit de seinhuizen eventueel kan ingrijpen na dubbel oranje? Dit is misschien vooruitkijken in de toekomst, maar dat lijkt mij een interessante piste.

Piet Crutelle: Uw eerste twee vragen waren aan ons gericht, meen ik. Ik kan zeggen dat de bestuurder gebonden is aan zijn HLT-boekje. In die reglementering staat dat hij het na zes of tien maanden moet melden aan zijn toezichtbeheerder. Jaarlijks gebeurt er ook een backup door het toezichtpersoneel over de kennis van lijnen en materieel. De bestuurder wordt er dan ook wel mee geconfronteerd.

Uw derde vraag was voor onze collega van Infrabel.

Paul Boydens: De opvolging gebeurt op dit ogenblik alleen op lijn 4 met ETCS. Alleen die lijn is daarmee uitgerust. Uiteraard zal met ETCS de remcurve wel gerespecteerd worden, maar in de seinpost zal dit niet te zien zijn.

Jef Van den Bergh (CD&V): (…)

Piet Crutelle: Waarschijnlijk. Het rijden op zich is een procedure. Daar is een hele betiteling rond, een hele beschrijving van. De bestuurder is op dat moment verantwoordelijk voor elke voorziene hinder die hij voor zich waarneemt op het bereden spoor. In concreto wordt er meest op het zicht gereden als een sein moet worden overschreden op regelmatige basis. Dat is een permissief sein dat hij overschrijdt.

Een rit op zicht houdt in dat hij rijdt met een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur. Die snelheid kan ook gereduceerd worden al naargelang van de helling, zichtbaarheidafstand en dergelijke meer. Dat is geen normale rit om bijvoorbeeld van Gent naar Brussel te rijden. Dat wordt meestal gebruikt in rangeringen of in uitzonderlijke omstandigheden.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je voulais poser la question de l'adéquation à réaliser en tout temps entre une ligne particulière, une machine particulière et un conducteur. À chaque fois, il faut trouver un conducteur qui connaisse la ligne et la machine. Arrive-t-on toujours à cette adéquation? Si j'ai bien compris, c'est le bureau du roulement qui organise cela?

Noël Dalla Bella: Quand il s'agit d'un nouveau conducteur, un conducteur en formation, on lui fait connaître une ligne, un engin. C'est parce qu'on a besoin dans le dépôt où il va être affecté d'un conducteur à même de desservir la série dans laquelle il va circuler. Ce n'est pas le bureau du

roulement qui va le déterminer. C'est l'endroit dans lequel il va effectuer son premier emploi.

David Lavaux (cdH): D'accord. J'ai une autre question. On a connaissance que des signaux rouges sont brûlés de manière assez régulière. Cela s'est encore produit récemment à Rhode-Saint-Genèse ou à Landen. Quand le conducteur a passé des signaux doubles jaunes, il arrive un moment où il voit le signal rouge. Il est trop tard pour arrêter le train. Quelles sont ses consignes? Que doit-il faire, comment doit-il réagir quand il voit qu'il va brûler le rouge? En cas de dépassement, que doit-il faire?

Noël Dalla Bella: Des procédures réglementaires sont prévues à cet effet dans le livret HLT. Quand il va franchir indûment un signal présentant un feu rouge, il doit arrêter immédiatement. Il est pris en charge par une aide psychologique qui vient le chercher car on va lui retirer la licence. Tout est prévu dans la réglementation pour ce cas de figure.

David Lavaux (cdH): Nous demanderons alors cette réglementation pour voir exactement comment cela se passe. Je vous remercie.

Patrick De Groote (N-VA): Ik zou graag eens teruggaan naar het ongeval in Bergen. Daar was sprake van een sein dat niet werkte. Volgens een bepaalde persmededeling had de treinbestuurder, hoewel het krokodilsysteem, waar u het over had, niet werkte, moeten weten dat hij te snel reed. Hoe had die bestuurder dat dan moeten weten?

Paul Boydens: Een sein dat niet werkte? Ik weet niet of de collega's iets weten, maar ik heb daar totaal geen weet van. Het sein werkte wel degelijk. Ik moet daar het antwoord schuldig blijven.

Patrick De Groote (N-VA): Op basis daarvan werd gesteld dat hij toch zelf had moeten afremmen; hij had dat moeten weten. Mijn vraag is: hoe kan hij dat dan weten als het contact er niet was?

Paul Boydens: Nogmaals, ik heb het daarjuist gezegd: een bestuurder volgt de seininrichting. Bij mijn weten werkte de seininrichting in Bergen. Het is niet de krokodil die dan een aanduiding geeft. De aanduidingen van de seininrichting waren correct. Ik weet niet of de collega's daar iets aan toe te voegen hebben?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Une remarque et une question.

Vous faites régulièrement allusion au livret HLT. Il serait intéressant que nous puissions avoir un exemplaire de ce document, ce qui nous permettrait sans doute de comprendre certaines règles applicables aux conducteurs. Je ne sais pas dans quelle mesure ce serait possible.

Ma question: je souhaiterais revenir à ma question sur les systèmes d'aide à la conduite et sur le dernier *slide* que vous nous avez présenté de la situation où le conducteur est vigilant, mais ne mémorise pas la mission.

Entre le TBL1 et le TBL1+, on voit bien la différence: avec le TBL1, en cas de franchissement de signal rouge, visiblement, le train est susceptible d'entrer en collision avec un convoi situé devant. Avec le TBL1+, votre schéma exclut cette possibilité. Est-ce une vision théorique ou bien, dans 100 % des cas, ce système TBL1+ empêche réellement la rencontre entre deux convois si un signal rouge est franchi?

Noël Dalla Bella: Je répondrai d'abord à votre première question concernant le livre HLT: pas de problème, vous pourrez avoir ce document pour le consulter.

Par rapport au schéma, c'est pour expliquer qu'avec le TBL1, il demeure un risque d'engagement d'un point dangereux. Là, vous n'avez pas de contrôle de vitesse à 300 m du signal qui présente le feu rouge. Avec le TBL1+, si on contrôle la vitesse à 300 m, le conducteur doit être à une vitesse inférieure à 40 km/h ou il est pris en charge par le système. Il existe donc moins de risques d'engagement d'un point dangereux.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Moins de risques et pas suppression de tout risque.

Noël Dalla Bella: Je n'ai pas fait l'expérience. Il y a moins de risque de vous engager dans un point dangereux puisque vous n'êtes plus qu'à 40 km/h à 300 m. En fonction de certaines conditions d'adhérence ou autres, …

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Une question subsidiaire: existe-t-il des systèmes implémentés aujourd'hui dans d'autres pays européens, par exemple, qui font que ce risque est tout à fait absent?

Noël Dalla Bella: Je crois que cette question n'est pas pour nous: c'est au matériel à y répondre, à l'infrastructure. Ce n'est pas de ma compétence.

Le **président**: Dans notre mission, nous devons réaliser une analyse comparative. Nous devrons donc trouver l'organisme qui nous aidera.

Je pense que nous sommes arrivés au terme des explications d'ordre technique du métier de conducteur, de manière assez synthétique et ramassée, à la fois sur le conducteur et la signalisation, le poste de conduite.

Je vous fixe rendez-vous mercredi. Nous recevrons les trois organisations représentatives des travailleurs. Nous procéderons la semaine prochaine à d'autres auditions suivant un programme qui vous sera proposé et transmis.

Gerolf Annemans (VB): Mijnheer de voorzitter, excuseer dat ik lastig doe, maar bij mijn weten heb ik zelfs geen schijn van antwoord gekregen op mijn vraag over het verschil tussen de hulpuitrusting en het veiligheidssysteem.

Piet Crutelle: Het boekje HLT waar ik nog eens naar verwijs, spreekt van een besturingshulpuitrusting in het Nederlands.

Gerolf Annemans (VB): Men verschaft dus een beetje advies aan de treinbestuurder maar het is geen veiligheidssysteem waarvan de treinbestuurder dan een onderdeel uitmaakt en waarbij een deel van de verantwoordelijkheid berust bij degenen die hem niet tijdig verwittigen, hem niet kunnen bereiken of hem verkeerd voorlichten?

Piet Crutelle: Er is rond de besturingshulpuitrusting een hele reglementering in verband met het klaarmaken van krachtvoertuigen, het controleren van de uitrusting en wat te doen bij eventuele defecten, waar ze te melden en wat ermee te doen. Dat is ook voorzien in het boekje HLT.

Le **président**: Pour les membres de la commission Infrastructure concernés, je rappelle que, demain après-midi, nous allons visiter les ateliers de Malines. Nous irons voir les ateliers de Salzinnes le mardi après-midi de la semaine prochaine. Vous aurez l'occasion de voir de plus près du matériel non seulement pour l'entretien, les équipes d'entretien mais aussi de voir des cabines de pilotage. Merci à vous tous et bon retour.

La réunion publique de commission est levée à 17.35 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.35 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 10 MAART 2010

Voormiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 10 MARS 2010

Matin

_____

La séance est ouverte à 10.08 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.08 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de représentants de la CGSP-Cheminots, de la CSC-Transcom et du SLFP-Rail
Hoorzitting met vertegenwoordigers van ACOD-Spoor, ACV-Transcom en VSOA-Spoor

Le **président**: Chers collègues, ce matin, nous entendrons M. Gelmini pour la CGSP, pour ACV-CSC-Transcom M. Piens et M. Dalne, pour la SLFP, MM. Africano et Vermeulen. Des documents nous ont été transmis ou nous sont remis maintenant. Ces documents peuvent être obtenus par les membres de la commission par mail. Je voudrais également préciser un point: nous allons nous occuper de la sécurité du rail dans tous ses aspects, excepté celui du rapport des gens entre eux, y compris l'agressivité et les actes de violence. Nous intégrerons la question des passages à niveau et toute la sécurité technique.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je vous remercie.

Mesdames et messieurs les honorables membres de cette commission, je voudrais d'abord vous remercier de nous entendre, nous les représentants des travailleurs, dans ce délicat dossier que constitue la suite de la catastrophe de Buizingen, qui – je ne vous le cacherai pas – a véritablement marqué tous les cheminots, sans exception.

Vous avez assisté à un magnifique exposé le lundi qui a suivi la catastrophe, présenté par trois administrateurs délégués. Quand je dis "magnifique", je présume qu'il n'a échappé à personne qu'ils se présentaient tous les trois l'un à côté de l'autre, se repassant la parole l'un à l'autre: tout était bien rôdé. C'était presque trop beau: on aurait presque pu croire que les trois Rois Mages venaient apporter des cadeaux au petit Jésus! Ils vous ont fait un exposé très complet. Ils avaient préparé près de 200 slides en une semaine! Parfois, il nous faut six mois pour obtenir un petit document de travail. Mais "quand on veut, on peut!"

L'exposé était très documenté et très technique. Si certains parmi vous ne savent pas encore ce qu'est une TBL1 ou une TBL1+, franchement, c'est qu'ils ne veulent vraiment pas participer à ces travaux. Vu les efforts déployés, ce vocabulaire devrait vous être tout à fait familier.

En revanche, j'ai constaté, comme sûrement chacun de vous – et d'ailleurs plusieurs d'entre vous me l'ont confessé dans les coulisses – en ce qui concerne l'aspect humain, il a fallu attendre deux heures et quinze minutes pour qu'on puisse en parler, et dès lors que l'on en parla, c'était pour signaler des dépassements de signaux et cela, en des termes peu amènes. Bref, rien ou presque n'a été fait au niveau du travailleur.

Nous avons tous eu l'impression qu'ils nous avaient fait une présentation avec le sentiment qu'ils avaient tous accompli leur part du boulot et que tout était au mieux dans le meilleur des mondes. Cela n'est probablement pas vrai vu que nous avons échappé à une autre grave catastrophe et qu'une enquête est toujours en

cours. Il est probable qu'il y aura encore beaucoup de choses à faire. Vous avez raison, monsieur le président, quand vous dites qu'en termes de sécurité, et non en termes de sécurité interpersonnel, il y a énormément de choses à faire. Les cheminots espèrent que cette commission déposera des recommandations qui soient suivies d'effets afin qu'il n'y ait plus jamais d'accident comme celui de Buizingen

Ces trois administrateurs délégués, dans leur bel exposé, vous ont expliqué les principes de la signalisation ferroviaire basés sur l'observation visuelle qui implique le respect immédiat d'une signalisation appelée latérale, puisqu'elle se trouve sur le côté des voies.

Le conducteur qui doit respecter cette signalisation latérale immédiatement bénéficie parfois de systèmes d'aide complémentaires qui portent un certain nombre de noms qui vous sont aujourd'hui familiers: le gong sifflet, le MEMOR-crocodile, TBL1, TBL2, TBL1+, ETCS1, ETCS2, GSM-R, etc. Remarquons cependant que, s'il y a des moyens d'aide complémentaires, il y a surtout un moyen principal: le conducteur de train, celui dont on a très peu parlé jusqu'ici! Je vais m'efforcer de réparer cette lacune.

Pour revenir sur l'exposé des administrateurs délégués et pour répondre à une demande de cette commission, je vous invite à revenir sur l'évolution depuis les années 80 et, singulièrement, depuis 1982. En effet, le 13 juillet 1982 s'est produite la catastrophe ferroviaire de Aalter. Qu'a-t-il été décidé dans la foulée de cet accident? Un système d'aide à la conduite, le TBL1, a été développé progressivement entre 1982 et 1987. Le 22 juin 1987, un rapport d'un groupe de travail sur le développement de ces systèmes TBL a été publié et faisait part d'un danger si l'on devait abandonner le projet. Pourtant, on doit bien constater – comme vous l'avez remarqué vous-mêmes – qu'il y eut un abandon progressif du projet TBL1 à la fin des années 90. Fin 1999, l'ouvrage a été remis sur le métier et une décision de principe a été prise de même qu'un plan d'action et d'installation de l'ETCS sur toutes les lignes dont la vitesse de référence est supérieure à 40 km/h.

Il n'empêche qu'on envisage d'implémenter des plans. Le 27 mars 2001, il y aura pratiquement 9 ans, c'est la catastrophe suivante, celle de Pécrot. Dans la foulée de Pécrot, un certain nombre de choses seront entreprises. Nous sommes conscients qu'il faut réagir et agir. On va accélérer la décision de principe de l'implémentation de l'ETCS. On la décline sous différents modèles. Progressivement, les choses se mettent en place. On achète des voitures pilotes équipées de l'ETCS. Si ma mémoire est correcte, leur nombre s'élève à 32.

En octobre 2004, on décide d'opter pour la TBL1 plutôt que pour la TBL4. Tiens, tiens, on change de nouveau! En 2005, tout compte fait, on opte pour un système autre, à savoir la TBL1+. On va la développer, réfléchir et faire des études pour développer cette TBL1+, la mettre en œuvre et l'implémenter jusqu'à se retrouver, aujourd'hui, toujours dans la même situation avec l'accident de Buizingen le 15 février 2010. Voilà pour ce qui est factuel en même temps qu'un petit rappel historique qui n'en demeure pas moins interpellant.

Selon la présentation de nos trois rois mages, tout va bien! On vit dans un monde presque parfait! La concertation sociale n'est pas un vain mot à la SNCB. Elle fonctionne bien! C'est exemplaire! Il est tenu compte des avis émis par les travailleurs lors des consultations des séries. Je reviendrai tout à l'heure sur ce qu'est ce concept de séries. Lors des réunions de comité, jadis dénommées "sécurité-hygiène" et aujourd'hui appelées "comités PPT", on tient compte de tout ce que les travailleurs disent. Cela fonctionne chez nous. Il existe un véritable dialogue social. Tout va bien!

Pendant quelques années, on a connu, à la suite des années 2001-2002, un peu de *stop and go* en termes de recrutement. Depuis lors, on a rattrapé l'arriéré. Même en termes de recrutement de conducteurs, on est à jour aujourd'hui. Tout va bien! Le personnel recruté est trié sur le volet; ce sont les meilleurs travailleurs qui puissent se trouver sur le marché. Souvenez-vous, ils vous ont même montré un tableau reprenant un chiffre impressionnant: lorsque 4 472 candidats s'inscrivent pour devenir un jour conducteur de train, *in fine* du processus de recrutement, seulement 188 sont recrutés, ce qui représente 4,2 %. Quel tri!

Ce qu'ils ne vous disent pas, par exemple, c'est que pour recruter un conducteur de train, il faut prendre un technicien, c'est-à-dire un jeune gars qui est sorti des humanités techniques et qui, évidemment, va se retrouver pendant des mois à l'écolage. Il va avoir des conditions de travail impossibles, vous allez le voir tout à l'heure. Il va devoir chausser une salopette, il va devoir travailler à toutes les heures du jour et de la nuit, des week-ends, pendant les réveillons. À côté de

cela, on va prendre sept ou huit mois avant de l'appeler à la visite médicale avant son recrutement.

Pendant ce temps, la petite boîte de téléphonie mobile, Phone House, pour ne pas lui faire de publicité, l'aura recruté pour un tarif identique, avec une voiture de société et un gsm dernier cri. On a vite choisi quand on a 18 ans.

Bref, comme ils vous le disaient, tout va bien! Je vais essayer de vous démontrer que tout ne va pas si bien.

Ils vous ont également montré un graphique en vous disant que la preuve que tout va bien, y compris chez les conducteurs de trains, ce sont les consultations spontanées des travailleurs du groupe ferroviaire auprès de CPS (Corporate Protection Service), qui est en fait la médecine du travail. Les travailleurs peuvent spontanément aller à la consultation s'ils ont des problèmes au travail. Sur ce graphique, on peut voir qu'entre 2001 et 2009, le nombre de travailleurs de tout le groupe ferroviaire est passé d'environ 300 ou 400 à 1 086 …

Le **président**: Je n'ai pas compris le chiffre que vous venez de donner.

Gérard Gelmini: Pour 2001, 2002 et 2003, les chiffres sont de 256, 512, 451, ce qui fait 350 en moyenne. Ce chiffre a triplé en 2009 pour arriver à 1 086 pour l'ensemble des travailleurs de la SNCB. Cela fait 1 086 sur un peu moins de 40 000 aujourd'hui. Cela représente 2,5 % des travailleurs du groupe SNCB qui se présentent spontanément aux consultations de CPS, soit auprès de la médecine du travail soit auprès des psychologues.

En revanche, pour les conducteurs, ils vous ont montré que le chiffre était ridiculement bas. Pour 2009, seulement 69 conducteurs s'étaient présentés spontanément.

Premier rectificatif, vous verrez que si les chiffres ont triplé en neuf ans pour les travailleurs du groupe, ici, ils sont multipliés par quatre!

On voit d'ailleurs très bien que la courbe est plus pentue.

Par ailleurs, de par la réglementation et le suivi médical, tous les conducteurs doivent spontanément se présenter auprès des services du CPS une fois par an. Ces 69 sont donc complémentaires à la visite annuelle.

Ces graphiques sont donc biaisés: en effet, il y a beaucoup plus de consultations spontanées des conducteurs qu'on ne le dit auprès des services de prévention et de sécurité de la SNCB.

Tout cela pour vous montrer que la manière dont on vous a présenté un tel graphique est à tout le moins fallacieuse.

Ils vous ont aussi parlé de dépassement de signaux. Je voudrais ici vous faire part d'un certain sentiment qui émerge. Il faut savoir qu'annuellement, les conducteurs de train s'arrêtent devant 13 millions de signaux. Par an, 13 millions de signaux indiquent l'arrêt et obligent le train à s'arrêter.

En 2009, nous constatons que 117 signaux ont été franchis. Il est vrai que c'est 117 de trop; je le concède bien volontiers. Cependant, 117 par rapport à 13 millions, si l'on relativise, on peut considérer qu'il n'y a pas autant péril qu'on semble le dire aujourd'hui. De plus, sur ces 117, seulement 30 ont atteint le point dangereux; les autres peuvent n'être que des freinages un peu tardifs, de 20 cm ou 1 m, et n'ont aucune conséquence. Il importe de le relativiser.

Cela dit, je vous entends déjà dire que c'est 117 de trop: je vous donne entièrement raison.

En fonction du nombre de conducteurs qui circulent sur le réseau actuellement, ces 117 dépassements, franchissements de signaux représentent 2,2 dépassements par 100 conducteurs. En revanche, si l'on prend les conducteurs ayant moins d'un an de conduite effective, on s'aperçoit que la fréquence des dépassements atteint 5,8, c'est-à-dire deux fois et demi supérieure à celle des autres conducteurs.

Il paraît donc presque évident que c'est dès leur plus jeune âge, dès qu'ils entament la conduite, que les conducteurs ont le plus de propension à éventuellement franchir un signal. Ainsi, c'est donc là qu'il faut mettre l'accent, c'est-à-dire que, dès qu'ils arrivent, dès leurs débuts. C'est notamment la formation fondamentale.

Quand on est conscient de cela, on réfléchit un peu et on fait comme à la SNCB: c’est quand on commence que c’est le plus dangereux, apportons donc un bon remède et on va diminuer le nombre de jours de formation fondamentale de 250 à 200. Si ce n’est pas travailler à l’envers, dites-moi ce que c’est!

Je vais vous donner un autre exemple et vous verrez comme cette concertation sociale se porte bien au sein du groupe SNCB et des relations dans les comités PPT (de prévention et de protection du travail). Nous prendrons cet exemple sur la ligne 96 qui est hélas bien souvent à l'honneur ces derniers temps, et en termes peu brillants. Au sujet d'un signal H19 qui se trouve à Neufvilles, à la suite d'un petit film tourné par un membre d'une organisation reconnue, on constate – et je livre *texto* la relation telle qu'elle figure dans les procès-verbaux, sans y changer une virgule – que "le signal H19 est caché par des poteaux-caténaires". L'IPTR (inspecteur principal du service des trains) transmet le problème à l'inspecteur des accidents. Nous sommes dans une administration, fût-elle ferroviaire! Cela se passe le 22 juin 2006.

Le 22 septembre 2007, un an et trois mois plus tard, la relation dans le procès-verbal du comité dit ce qui suit: l'inspecteur des accidents a confirmé à l'inspecteur principal du service des trains qu'il avait constaté le problème et qu'il était à la recherche d'une solution. Fort bien! Le 19 mars 2009, il y a un an, les organisations reconnues, c'est-à-dire les délégués de la CSC-Transcom ou de la CGSP-ACOD, sont d'accord finalement avec la solution proposée par l'inspecteur des accidents dans son rapport du 29 janvier 2009 – un grand rapport mais il a fallu le temps pour le rédiger. On va déplacer le signal de 20 m en amont du poteau-caténaire: s'il est 20 m devant, il ne sera plus caché. Il a tout de même fallu pratiquement trois ans pour aboutir à cette conclusion fort à propos.

Le 23 avril de la même année, l'inspecteur principal "Trains" a transmis le rapport susmentionné (celui de l'inspecteur des accidents) le 2 avril 2009 à la direction de la SNCB Trains et Production N° 61 pour suite utile.

Je ne suis pas allé jusqu'à cette année, mais le 17 décembre 2009, le dernier procès-verbal disait: "Affaire à suivre". Voilà le cheminement d'un dossier sur un signal qui paraît caché par un poteau caténaire et a été constaté par un délégué syndical le 22 juin 2006. Comme vous le disaient Marc Descheemaeker, Jannie Haek et Luc Lallemand: "Tout va bien".

J'en viens plus précisément aux durées de prestation des conducteurs, parce que cela n'a pas été évoqué, me semble-t-il, lors de la présentation. Nos règles sont édictées au sein de la SNCB. Elles ont été négociées dans le cadre de la commission paritaire nationale. Nous fixons des durées maximales et minimales de prestation. Un conducteur peut avoir une prestation maximale de neuf heures. Il y a déjà une dérogation: dix heures en trafic marchandises international, mais dans ce cas-là une pause d'une heure est prévue et compte pour le temps de travail. La durée minimale est de six heures. Entre deux prestations, le conducteur a droit à un repos de quatorze heures.

Au-delà de ces limites, vous avez des règles générales. Chacun des conducteurs bénéficie de 65 jours de repos: 52 dimanches plus les treize jours fériés légaux. Soixante-cinq compensations. Puisqu'on travaille en moyenne huit heures, cela fait 40 heures par semaine. À moins de 38 heures, on a les 65 compensations en plus. Il doit avoir au minimum un repos tous les huit jours, huit jours de liberté toutes les quatre semaines – c'est-à-dire des jours pendant lesquels il ne travaille pas effectivement. Il doit avoir un long week-end toutes les quatre semaines, autrement dit les trois minuits, le minuit du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et du dimanche au lundi. Et puis, il doit y avoir un temps de pause imposé pendant les prestations. Sachez qu'en Belgique, c'est zéro! Il n'y en a aucune de prévue dans les prestations. Donc, un conducteur dont la prestation est comprise entre six et neuf heures pourrait, réglementairement parlant, conduire sans interruption pendant toute la durée de son service, à savoir neuf heures, voire plus, si jamais sa prestation devait s'allonger pour une raison ou l'autre, indépendamment de la volonté de qui que ce soit.

Il y a bien un temps de pause prévu pour les services en interopérabilité transfrontalière, c'est-à-dire quand on passe la frontière. Dans ce cas-là, pour toutes les prestations comprises entre six et huit heures, une pause de trente minutes est prévue. Elle passe à trois quarts d'heure si la prestation est supérieure à huit heures. Mais il importe de le savoir: sur le réseau belge, les conducteurs n'ont pas de temps de pause réglementaire. Gardez-le à l'esprit, car ce n'est pas suffisamment exprimé!

Lorsqu'on examine ces règles, on pourrait croire que les conducteurs ne sont pas si mal traités.

Cependant, il n'y a pas de pause. Un petit graphique qui n'émane pas des chemins de fer montre que neuf heures de conduite sans pause sur la route entraînent une augmentation du temps de réaction du conducteur qui passe de 15 centièmes de seconde à une demi-seconde. Avec une pause de deux fois 30 minutes, le temps

de réaction oscille entre 20 centièmes et 30 centièmes et avec plusieurs pauses, on arrive autour de 20 centièmes. Il est extrêmement important de pouvoir bénéficier de pauses qui jouent un rôle dans le temps de réaction de l'être humain qui n'est pas une machine.

Je rappelle donc qu'il n'y a pas de temps de pause prévu à la SNCB.

Une autre étude a été faite dans le cadre des accidents sur la route par un certain Goebel qui travaille pour la Société des Assurances automobiles de Québec. Cette étude montre que sur un cycle de 24 h, on passe par des phases dans lesquelles l'individu est totalement en éveil, vers sept ou huit heures le matin. Ensuite, vers midi ou 13 h, il est quelque peu endormi; il se retrouve en pleine forme vers 18 ou 19 h et enfin, durant la nuit, il retrouve une torpeur nocturne pour ensuite reprendre un cycle de réveil.
Cette courbe, comparée à l'autre, montre le nombre d'accidents de la route et permet de voir une adéquation entre les deux.

Nous pouvons donc constater que les périodes les plus dangereuses dans les accidents de la route se situent aux environs de minuit et pendant toute la nuit, jusqu'au petit matin. C'est pendant ces périodes que l'esprit et la vigilance de l'individu sont le moins en éveil.

Je ne l'ai pas inventé! C'est le résultat d'une étude réalisée en 1988 aux États-Unis par un certain Mittler. Cela n'a rien de récent!

Dans la documentation qui vous a été remise se trouve également une feuille blanche qui comporte, dans sa première colonne, un certain nombre de chiffres. Comme vous pouvez également le voir sur le slide projeté à l'écran, le premier chiffre est le 12. Vous remarquerez que c'est la copie exacte de la douzième ligne reprise sur votre feuille. Il s'agit du développement d'une série de conducteur et il me semblait intéressant de vous montrer ce qu'est une série de conducteur.

Le chiffre 12 que je viens d'énoncer correspond à la douzième semaine. La troisième colonne 1140/1935 indique l'heure de prise de service et de fin de service d'un conducteur le premier jour de la douzième semaine qui est un lundi. Le conducteur a ainsi commencé à 11 h 40 et a terminé à 19 h 35. Le mardi, il commence à 10 h 10 et termine à 19 h 10. Le mercredi, il commence à 9 h 40 et termine à 15 h 40. Le jeudi, il commence à 8 h 55 et termine à 17 h 20. Le vendredi, il commence à 8 h 55 et termine à 17 h 20. Il est en repos le samedi et il compense le dimanche.

La semaine suivante, il commence à 5 h 40 et termine à 14 h 40, ce que nous appelons des "petits matins". S'il l'on n'habite pas à proximité de son dépôt, il faut parfois parcourir 50 à 60 km en voiture. Pour arriver à 5 h 40, il faut par conséquent se lever vers 2 h 30 - 3 h 00. Et si l'on prend le temps de prendre une douche, c'est même plutôt 1 h 30 - 2 h 00. Le mardi, il commence à 5 h 35 et termine à 14 h 00. Le mercredi, il commence à 5 h 30 et termine à 13 h 00. Le jeudi, il commence à 5 h 15 et termine à 13 h 30. Le vendredi, il commence à 5 h 35 et termine à 14 h 00. Il a ensuite deux jours pour souffler un peu et, le lundi qui suit, il reprend à 5 h 15 et termine à 13 h 30 suivi d'un jour de répit. Le mercredi, il commence à 7 h 00 et termine à 16 h 00. Le jeudi, il commence à 10 h 10 et termine à 19 h 10 suivi d'un jour de répit. Le samedi, il commence à 5 h 15 et termine à 13 h 20. Le dimanche, il commence à 6 h 15 et termine à 14 h 25.

Comment peut-on vivre cette situation de stress permanent? Rendez-vous compte de la charge psychosociale qui pèse sur celui qui, *in fine*, sera le responsable de milliers de voyageurs!

J'ai pris cet extrait mais il n'est pas le plus symptomatique de tous, il n'est pas le plus affreux, il est moyen. J'en ai toute une série. Vous pouvez vous approcher de moi et on en prend un au hasard, vous verrez alors de quoi est faite la journée de travail d'un conducteur.

Je vous ai montré les heures de prestation. Au-delà de cela, il y a ce qu'on fait dans une prestation. Si on a un horaire de 5 h 30 à 13 h 30 pour aller rouler ses cigarettes et boire son café à la cafétéria, je peux le faire aussi!

Nous allons prendre un exemple qui, à nouveau, n'est pas le plus vilain. J'ai choisi la prestation 138 du dépôt d'Ath. Cette prestation commence à une heure très raisonnable. Le début de prestation est à 11 h 05. Le conducteur est en pleine forme, alerte. Que fait ce brave homme dans sa prestation?

Il part "haut le pied", c'est-à-dire qu'il va monter dans un train en tant que voyageur de Ath à Grammont. Ce trajet dure de 11 h 21 à 11 h 44. À Grammont, il va relayer un conducteur. Il va donc simplement prendre les commandes de la machine de son prédécesseur à 11 h 44 pétantes.

Ensuite, il va conduire de Grammont jusque Ath. Départ à 12 h 16, arrivée à Ath prévue à 12 h 39 suivant l'horaire. Il est inutile de vous dire qu'on ne respecte pas cela tous les jours!

Arrivé à Ath, il accouple du matériel. Il accouple deux automotrices pour faire un train plus long. Cela prend un certain temps car il faut que ce soit bien accroché, il faut vérifier que toutes les conduites soient bien liées les unes aux autres. Cela prend trois minutes. Il est arrivé à 12 h 39, l'accouplement est réalisé à 12 h 42 ou 12 h 45.

Ensuite, il repart de Ath jusqu'à Anvers-Central. Départ à 12 h 49, arrivée à 14 h 25. Si vous regardez, notre homme est parti de Grammont à 12 h 16 et il arrive à Anvers à 14 h 25. Il n'a pas eu une minute pour souffler; il a conduit non-stop pendant deux heures et neuf minutes.

Ce n'est pas tout! Quand il arrive à Anvers-Central, il ne va pas faire un tour chez les diamantaires ou au zoo! Il doit d'abord mettre sa machine "à plat", donc notamment arrêter les alimentations. Il doit changer de front: il était devant et puisqu'il doit repartir dans l'autre sens, il doit faire le tour. Il doit faire cela à pied mais, comme on a accouplé deux automotrices, il y a neuf voitures. Il faut un certain temps, comme pour le fût du canon, et c'est prévu dans la réglementation de la SNCB. Pour mettre à plat, changer de front et faire un parcours pédestre de neuf voitures, c'est exactement 5 minutes 45 secondes. C'est chronométré!

Il arrive de l'autre côté, il doit faire ce qu'on appelle des annonces Alaska avec son gsm de service pour dire qu'il est là; voilà qui prend 45 secondes, mais c'est prévu dans la réglementation. Ensuite, il rédige ce qu'on appelle pompeusement la "fiche suiveuse"; cela dure 45 secondes. Il met ensuite en fonction sa radio ou GSM-R, ce fameux GSM-R dont vous vous avez entendu parler; il introduit les données via ce GSM-R. Tout cela est répertorié: 45 secondes pour ceci, 1 minute pour cela et 30 secondes pour cela. Si vous faites le total, l'ensemble de ces petits machins prend 8 minutes 30 secondes.

Il est donc arrivé à 14 h 25 et sont prévues par la réglementation 8 minutes 30. Que se passe-t-il? Il doit redémarrer d'Anvers-Central avec son train pour Ath à 14 h 35: de 14 h 25 à 14 h 35, il a eu 10 minutes de battement pendant lesquelles on lui a fait réaliser des tâches administratives et techniques durant 8 minutes 30. Il n'a toujours pas eu 2 minutes à lui, notre gars! Il n'a pas intérêt à devoir aller faire pipi! Il part d'Anvers-Central, il arrive à Ath, il est 16 h 11.

Que fait-il à Ath? Il découple le matériel: 3 minutes de 16 h 11 à 16 h 14. Puis il repart avec un train d'Ath vers Courtrai. À 16 h 18, il redémarre, il arrive à Courtrai à 17 h 07. Si vous faites le compte, depuis le début à 12 h 16, notre bonhomme a 4 heures 51 minutes sans deux minutes complètes d'arrêt de vigilance. Et il a parcouru Grammont-Ath, Ath-Anvers, Anvers-Ath et Ath-Courtrai.

Il a fait 4 heures 51 minutes, ce qui n'est pas la mer à boire. Que va-t-il faire à Courtrai? On ne va pas lui f… la paix: il devra changer de front, aller faire un petit tour, manœuvrer à la formation, revenir, rechanger de front et, ensuite, il doit à nouveau assurer un train à 17 h 52 pour revenir à Ath à 18 h 42; il termine sa prestation à 18 h 55.

Voilà une prestation tout à fait classique d'un conducteur du dépôt d'Ath, prestation de 11 h 05 à 18 h 55. vous me direz que cela ne fait que 7 heures 50 minutes de prestation: nous sommes dans les limites respectées. Oui, bien sûr, mais dites-moi si, sur ce temps-là, vous êtes en aptitude d'être *full time* vigilant. Je ne le crois pas un seul instant!

On vous dira aussi que – et M. Descheemaeker a fait un effort pour vous le montrer – les prestations moyennes des conducteurs n'étaient pas si terribles que cela et qu'il fallait arrêter de nous plaindre. Je vous montre un autre graphique qui indique des bâtonnets rouges et des bâtonnets jaunes; ils sont répertoriés d'année en année depuis 1981 jusqu'en 2008. Nous partons de 4 750 qui est le cadre prévu de conducteurs en janvier 1981: 4 750 conducteurs pour arriver en janvier 2008 à 3 500 conducteurs, approximativement. C'est le cadre prévu. De 4 750, on aboutit autour de 3 600 environ.

Le nombre de services de conducteurs, c'est-à-dire le nombre de fois qu'un conducteur doit effectuer une prestation comme celle que je viens de vous décrire tout à l'heure, était de 3 500 en 1981 (ce sont les bâtonnets rouges). Cette donnée augmente légèrement, diminue ensuite pour osciller aujourd'hui autour de 2 250. Vous avez le cadre et le nombre de services.

Si vous faites un rapport, vous constaterez qu'environ deux conducteurs sur trois sont toujours occupés à rouler. Mais il faut bien que certains se reposent. N'oubliez pas qu'on travaille 365 jours par an 24 heures sur 24! Vous avez le

cadre, l'effectif et cette évolution qui chute manifestement. Bizarrement, le graphique joint fait état du nombre de trains/kilomètre moyen par service pendant les mêmes années. Si on démarre en 1981 avec 450 trains/kilomètre par service moyen, on arrive aujourd'hui à 850 trains/kilomètre par service, ce qui signifie pratiquement 1,7 fois le nombre de trains/kilomètre par service par rapport à 1981. Néanmoins, on nous dit qu'il y a une baisse de productivité. Vous avez ici la démonstration inverse! Les chiffres ne viennent pas de moi, mais de la direction train. J'ai presque dû les monnayer très cher pour pouvoir me les procurer!

Au fil du temps, on constate que le nombre de conducteurs a diminué tandis que le nombre de trains/kilomètre a augmenté. Évidemment, la vigilance, la productivité, la charge psychosociale, le risque d'accidents n'ont fait que s'accroître.

J'en termine avec ma petite démonstration, car je voudrais laisser du temps pour les échanges. De plus, mes collègues ont assurément beaucoup de choses à dire.

Je voudrais vous livrer quelques pistes de réflexions. Tout d'abord, vous l'aviez constaté comme moi, entre l'accident d'Aalter et celui de Pécrot dans les années 1990, il y a eu manifestement un manque évident de proactivité en matière de sécurité. Cela n'avait échappé à personne. Je tiens à le signaler aussi.

Il faut se rappeler aussi que dans ces années-là, le concept était le "tout à la route". En outre, nous sommes dans un développement européen. Qui dit développement européen dit des standards européens normatifs. On chipote: TBL1?, TBL2?, TBL4?, on ne sait pas très bien! Par ailleurs, nous vivons à Bruxelles où se trouve le siège de la Commission, et nous savons que toutes ces familles de lobbyistes tournent autour de la Commission pour tenter d'acquérir leurs normes et voir leur processus reconnu comme le normatif, le standard européen. Cela prend du temps. N'oublions pas toute la libéralisation! Qu'est-ce? L'apport de la concurrence. La concurrence, c'est le marché. Et le marché, c'est le rapport coût/prix.

En matière de transport, deux concurrences se joignent. Tout d'abord, la concurrence extra-modale. Notre principal concurrent, c'est la route. Lorsqu'on évoquait le problème du fret ferroviaire, vous savez que la concurrence n'est pas très loyale entre la route et le rail. Ensuite, il y a la concurrence intra-modale avec les nouvelles entreprises entrantes, qui ne se réfèrent pas aux mêmes standards, aux mêmes réglementations que nous. Si nos réglementations paraissent drastiques, vous voyez ce qu'on peut en faire en termes de productivité. Imaginez donc le danger que représentent les autres!

Dans la recherche du meilleur prix du marché, une des variables d'ajustement la plus facile à faire jouer reste la masse salariale: on joue sur les conditions de travail. Il ne faut pas être détenteur d'un diplôme de sciences supérieures ou de sciences économiques pour le savoir!

Une seule solution s'offre à nous: il faut légiférer sur le matériel qui parcourt notre réseau. Aujourd'hui, les firmes privées présentes chez nous, telles Crossrail, etc., ne sont équipées d'aucun système TBL et elles n'ont pas l'intention de s'équiper de quoi que ce soit, en attendant l'implémentation obligatoire de l'ETCS.

Quant aux conditions de travail variables, ne serait-il pas temps de mener véritablement des enquêtes sérieuses? Je n'ai pas "sucé de mon pouce" les courbes d'activité, de rétroactivité, etc. Il serait temps qu'une vraie enquête soit réalisée sur la charge psychosociale du travail et sur la monotonie des services. Faire Braine-le-Comte/ Louvain en omnibus trois fois par jour aller-retour, par exemple, est un parcours monotone. C'est d'ailleurs le cas qui nous préoccupe dans l'accident de Buizingen.

Il faut se pencher sur les problèmes de la fatigue, des temps de repos accumulés et de la pyramide des âges. Les cheminots ont plus de quarante ans. Ils sont vieillissants. J'en suis un parfait exemple! Il faudrait légiférer en vue d'une concurrence meilleure. Pourquoi ne pas instaurer un standard? Des commissions paritaires existent pour tout sauf pour la branche ferroviaire. Les autres ressortissent des conditions paritaires de la logistique. Il est temps de légiférer.

Tout le monde sait également qu'il faut accélérer tous les investissements. Il faut mettre des balises, les implémenter dans les infrastructures et, surtout, embarquer le matériel sur les engins moteurs pour que celles-ci puissent servir à quelque chose. En attendant, puisque cela ne saurait se faire en un tournemain, il faut miser sur l'humain. Il est grand temps d'humaniser les prestations des conducteurs, d'améliorer leurs conditions de travail, de leur donner plus de formations ainsi que du coaching. Il faut réviser une réglementation visant à attirer leur attention sur les dangers et diminuer la pression exercée

sans arrêt sur eux, notamment avec l'augmentation de la durée des services et du temps de conduite, comme j'en ai fait la démonstration précédemment.

Quant à la chasse aux retards, notre réseau étant saturé, les conducteurs essaient toujours de pallier les retards. On leur prépare des séries ne leur permettant pas de se retourner. Laissons-leur des temps régulateurs déstressants plutôt que de se lancer, non pas dans la chasse aux chômeurs, mais dans la course aux retards.

Limitons les changements de série! Vous avez pu constater la succession des services dans une série. Ceux-ci sont modifiés une fois par an, juste avant les réveillons de fin d'année, de manière à ce que vous ne puissiez rien prévoir. C'est le minimum! Il arrive que les séries soient modifiées jusqu'à six fois par an! Comment voulez-vous planifier quelque chose et ne pas être stressé?

Enfin, quoi qu'on fasse, misons d'abord sur l'humain! Le parcours, quel qu'il soit, ne sera jamais à risque zéro mais il faut tout faire pour qu'il tende vers zéro, en investissant sûrement dans le matériel mais, surtout, dans l'aspect humain. Soyez convaincus que, jamais, un cheminot ne dépassera volontairement un signal à l'arrêt!

Le **président**: Merci, monsieur Gelmini. Soyez assuré que nous essayerons de trouver des solutions, de formuler des recommandations. Tout le monde devra venir autour de la table pour trouver une solution à la hauteur des navetteurs, des voyageurs et du pays. Nous accueillons à présent MM. Dominique Dalne et Luc Piens.

Dominique Dalne: Mesdames et messieurs, merci pour votre invitation. Lors de la préparation de ces travaux de commission, je tiens à souligner la qualité du travail de M. Gelmini sur le plan technique. Il était très important d'éclairer les membres de la commission sur les conditions de travail. Nous n'avons pas voulu reprendre les mêmes thèmes pour ne pas lasser les membres de la commission. Nous avons donc essayé de nous partager le travail. Pour ma part, je vais vous présenter un lien d'un cadre général avec la tutelle, les moyens d'investissement du passé et les réalisations de la SNCB.

Dans un deuxième volet, mon collègue Luc Piens abordera certains problèmes beaucoup plus sociaux, beaucoup plus illustrés sur la sécurité du travail, l'élaboration des séries et la formation. Nous avons voulu être complémentaires dans notre travail devant cette commission.

Ce lundi 15 février à 8 h 28 commence l'horreur pour les passagers du train Louvain–Bruxelles–Braine-le-Comte et ceux du train Quiévrain–Bruxelles–Liège. C'est d'abord vers ces victimes meurtries dans leur chair et dans leur esprit et vers leur famille que les affiliés de la CSC-Transcom et leurs dirigeants orientent leurs pensées. Ensuite, la CSC-Transcom remercie tous les sauveteurs pour leur mission exécutée dans des circonstances pénibles et ô combien éprouvantes sur le plan psychologique. Un grand merci aussi aux anonymes qui ont apporté leur aide et leur soutien aux victimes et à leurs proches.

Aux premiers instants de la catastrophe, la CSC-Transcom a adressé un message à ses affiliés et à ses militants pour éviter les déclarations intempestives devant les médias, tout simplement pour ne pas diffuser d'informations non vérifiées, pour ne pas créer la confusion. Ce souci de prudence avait pour but de préserver la présomption d'innocence. Même si un faisceau de présomptions convergeait vers une seule personne, est-il utile de rappeler ce que Sherlock Holmes disait dans ses enquêtes: "Aussi invraisemblable et incroyable que puisse paraître la vérité, après avoir vérifié toutes les hypothèses, écarté les fausses pistes, les évidences non prouvées, c'est cette solution qui est la bonne." Même si les conclusions de l'enquête judiciaire devaient établir une ou des responsabilités individuelles, faut-il que seuls le ou les lampistes paient pour les vrais responsables éventuels?
Ou est-ce la faute à "pas de chance"?

La CSC-Transcom ne veut pas se poser en tribunal ni réclamer des têtes pour se donner bonne conscience. Ce qu'elle attend de cette commission, c'est un devoir de vérité à l'égard des victimes, de la population et de tous les cheminots qui ont aussi été très marqués par cette situation.

La CSC-Transcom remercie M. Bellot, président de cette commission, et tous les parlementaires qui recherchent d'éventuels dysfonctionnements pour y remédier au plus vite.

Pour la bonne marche des travaux de la commission, il serait intéressant de jeter un œil sur le passé car il a sans doute un lien direct avec la situation actuelle. Je pense notamment aux sous-investissements dont la SNCB a souffert pendant toute une période.

Tout le groupe SNCB Holding: Infrabel, la SNCB

et le Holding veulent un maximum de sécurité. Mais l'entreprise a-t-elle souffert de ses moyens financiers limités ou d'un manque de moyens humains?

Chaque jour, l'entreprise essaie d'améliorer la sécurité avec l'aide de ses ingénieurs, de ses agents de maintenance des voies, de ses techniciens, du personnel des ateliers et du matériel, du personnel des cabines de signalisation, des conducteurs et des accompagnateurs.

Je voudrais insister, comme l'a fait M. Gelmini, sur la préoccupation permanente de la SNCB en matière de sécurité, même si des facteurs peuvent jouer contre le rail comme nous avons pu le constater ces derniers jours. En effet, nous sommes exposés à un risque permanent qui doit être combattu mais ce n'est malheureusement pas suffisant.

C'est en examinant ces politiques de l'emploi, les dotations financières allouées par l'État au groupe SNCB Holding que pourrait être établi un premier diagnostic. À partir de la lecture de ces faits historiques, il sera nécessaire d'examiner les engagements pris par les organes de gestion.

Les budgets ont-ils été prévus et consommés à due concurrence? Nous estimons à cet égard qu'il est important d'examiner cet aspect car nous pensons, à la CSC-Transcom, que tout n'a pas été fait au niveau des organes de gestion. Des budgets ont été programmés et il faut demander à l'entreprise si ces budgets ont été respectés et consommés dans le cadre de la politique de sécurité.

Il faut aussi savoir qu'il y a eu un certain nombre de mouvements d'action sur le rail. Celui qui a été organisé ce lundi a mis en avant un fait inacceptable pour les conducteurs de trains: une automotrice complètement rénovée, à laquelle on a donné une durée de vie supplémentaire de 15 ans, est sortie des ateliers de la SNCB - après environ trois mois d'immobilisation – sans l'équipement de sécurité de la TBL1. Il faut mettre en perspective les finances publiques et les décisions des organes de gestion, mais aussi regarder l'exécution réelle des décisions prises.

Si, dans cette commission, M. Descheemaecker a voulu donner l'impression que tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, je vous réponds que ce n'est pas vrai. Mon collègue Gérard Gelmini l'a dit également. Il existe des tensions permanentes avec la direction sur le plan du dialogue social. Les travailleurs cheminots auraient le motif de faire grève tous les jours, mais il faut quand même tenter de concilier les intérêts de l'entreprise, qui est confrontée à des impératifs commerciaux et aux exigences des voyageurs, et la sécurité qui doit être la plus grande, mais aussi les conditions de travail qui sont parfois pénibles. Gérard Gelmini a montré la pénibilité, la monotonie et le caractère répétitif de ce métier. Mais cela concerne aussi d'autres catégories professionnelles dans l'entreprise.

La CSC-Transcom remercie une fois encore cette commission de l'autoriser à aborder la question du dialogue social, qui sera abordée plus en profondeur par mon collègue. Mais on s'interroge aussi sur les raisons pour lesquelles le pouvoir politique s'est peu penché, dans le passé, sur le malaise des cheminots, notamment à l'occasion de grèves récurrentes. C'est vrai: nous avons été montrés du doigt à de nombreuses reprises, parfois à juste titre, parfois injustement. Cette commission nous permettra de vous éclairer sur les conditions de travail des cheminots. Malheureusement, nous déplorons au niveau syndical que la seule réponse à leur malaise a été l'encadrement d'un droit de grève et la mise en place d'un service minimum garanti.

Nous sommes heureux de pouvoir être présents pour réhabiliter un petit peu notre profession et expliquer aux parlementaires ce qui s'est produit dans le passé. Ce n'étaient pas des coups de gueule pour se faire plaisir ou pour déranger la population, mais parce qu'il y avait réellement des problèmes au sein de l'entreprise. Nous espérons que les travaux de cette commission permettront de mettre en lumière cette pénibilité.

Je le répète, monsieur le président, le but syndical n'est pas de se poser en tribunal, mais de mettre en œuvre une politique coordonnée des investissements entre les entités du groupe SNCB Holding. Quand nous entendons, dans cette commission, de la bouche de M. Lallemand que seulement 25 % des installations de signalisation sont équipées d'un système de sécurité TBL1+, le facteur de risque d'accident est beaucoup plus proche de un que de zéro. Pour nous, en tant que cheminots, c'est inacceptable. Le travailleur conducteur, qui n'est jamais à l'abri d'une erreur humaine, est exposé au péril de sa vie.

Pour nous, c'est un des points d'urgence auxquels il faut remédier, dans une politique coordonnée mais aussi dans des choix techniques, comme l'a dit Gérard Gelmini. J'y reviendrai.

Il faut savoir que lorsque la durée de vie du matériel est prolongée de 15 ans – je viens d'illustrer ce qui vient de se passer –, c'est inacceptable. Il y a des mesures à prendre au sein des organes de gestion.

Il y a aussi tout un débat technique. J'ai entendu dans cette commission des tergiversations, Gérard Gelmini l'a rappelé. Lors d'une réunion européenne, il y a quelques jours, M. Karel Vinck a déclaré qu'effectivement, si le système ERTMS est le nec plus ultra aujourd'hui, il est clair que ce système nécessite avant tout des choix des États mais nécessite aussi des moyens financiers importants. Il y a un élément qui n'est pas dans la note mais qu'il a expliqué: le coût de l'équipement de l'infrastructure pour un kilomètre d'une double voie coûte 600 000 euros. Il y a donc des coûts importants ainsi qu'une réflexion à l'Europe afin d'évaluer les possibilités de cofinancement des systèmes au niveau des États.

Pour nous, il est clair qu'il est temps d'arrêter de tergiverser, il faut définir un standard technique pour qu'on puisse avancer sur ce choix et investir tant dans le matériel que dans l'infrastructure. Là aussi, Gérard Gelmini l'a rappelé, il y a parfois des conflits ou des impératifs au regard des intérêts industriels nationaux. On a encore l'illustration aujourd'hui d'une commande de locomotives qui ne sont pas fournies à la SNCB dans les délais requis alors qu'elles devaient être équipées de ce système TBL1+. Elles n'ont pas encore été homologuées, cela tarde. Cela pose des problèmes car, petit à petit, on peut tendre vers cette sécurité mais, à nouveau, on est coincé.

Il y a des exigences d'augmentation sensible du pourcentage des voyageurs qui sont reprises dans les contrats de gestion. C'est une très bonne chose du point de vue de l'outil ferroviaire, de sa promotion, mais est-ce compatible avec la sécurité?

Si, demain, des choix sont posés au sein de l'entreprise pour remettre du matériel en atelier afin de l'équiper du système de sécurité, il faut être conscient qu'aujourd'hui, tout le matériel est occupé en ligne grâce à la croissance que nous avons connue ces dernières années. Il y aura donc un impact sur l'offre et sur les voyageurs.

Dans les décisions, il y a des avantages et des inconvénients. Il faut en être conscient dans les choix posés.

Pour nous, aucune entreprise n'a l'ambition de développer ou d'intensifier la production d'un produit sur un marché, alors que ce produit n'est que semi-fini.

Sur le plan social, il sera nécessaire d'évaluer toutes les conditions de formation, de recrutement, d'accompagnement des jeunes conducteurs, l'humanisation des prestations et tout cela sera exposé par mon collègue.

Avant tout, je voulais revenir un peu sur l'histoire, qui est mon histoire, de 30 ans de témoin et d'acteur dans l'entreprise, puisque je suis entré en 1980 à la SNCB.

Qu'ai-je essayé de faire dans le descriptif qui vous est remis? Rechercher les différentes brochures que j'ai accumulées en tant qu'archiviste, au fil du temps, pour essayer de fournir un fil conducteur, regarder à travers l'histoire de 30 ans les liens entre les ministres de tutelle et le conseil d'administration, l'implication du pouvoir politique par rapport aux décisions des organes de gestion.

Ensuite, il y a eu des engagements pris dans les organes de gestion. La question qui se pose aujourd'hui: en a-t-on fait suffisamment? Est-ce que tout cela a été suffisamment coordonné?

Là, j'ai essayé de mettre en balance diverses décisions politiques et carcans budgétaires, mais aussi, pour équilibrer le débat, il faut avoir le courage de dire qu'il y a des choses très positives qui ont été faites à travers ces choix politiques, à travers ces choix budgétaires. Il ne m'appartient pas de juger, mais je trouve que, s'il y a une émotion intense par rapport à cet accident, il faut reconnaître que beaucoup d'éléments sont positifs dans l'entreprise, et surtout si nous devons travailler sur les choses qui ne vont pas.

En ce qui concerne les tutelles, au début des années '80, le ministre était le président du conseil d'administration. En 1991, avec la loi d'autonomie, l'indépendance a été un peu plus grande entre le pouvoir politique et les organes de gestion, d'ailleurs réclamée par l'Europe dans la directive 91/440; et l'État a rendu cette autonomie à des organes de gestion. Le ministre avait une implication beaucoup moins grande, sauf celle d'un contrat de gestion.

Puis, la loi du 22 mars 2002 a à nouveau remis en selle la ministre de tutelle avec des systèmes de feu vert, où il y avait des bilans annuels sur tous les investissements organisés au niveau de l'entreprise. Après le départ de la ministre, une indépendance est revenue avec des organes de

gestion et des contrats de gestion.

Au niveau des carcans budgétaires – je vous laisse le soin de cette lecture –, vous verrez notamment (p. 5) que, "pendant la période de 1983 à 1988, les dotations et les crédits alloués à la SNCB en exploitation étaient passés de 36,728 milliards à 34,102 milliards". Cela signifie une baisse en valeur réelle, tout cela malgré une hausse de l'index de 17 %.

Pendant le même temps, les investissements publics ont été ramenés de 12,5 à 6,4 milliards.

Cela dit, il y a eu des projets d'envergure. En ma qualité de cheminot, je suis, tout comme les affiliés de la CSC-Transcom, fier de la réalisation du TGV. En effet, l'exécution du TGV a permis aussi de progresser en termes de sécurité. Il s'agit non seulement de lignes équipées de systèmes de sécurité, mais aussi du matériel roulant. Aussi, le facteur risque est-il devenu quasiment nul.

Il reste un certain nombre de choses à entreprendre: il y a eu un plan Star 21, un plan Spoor 2000. Quelques avancées, quelques investissements ont été effectués en matière d'infrastructures. Aujourd'hui, ce que nous déplorons au niveau de la CSC-Transcom, c'est le manque de coordination. Est-il normal qu'une ligne Welkenraedt-Ostende ne soit pas équipée partout de la TBL au niveau de la signalisation? Dans les cas où la signalisation est équipée du système, le matériel roulant ne l'est pas nécessairement. N'est-il pas temps de remettre en place une coordination entre l'utilisation du matériel et les infrastructures équipées pour réduire, au moins sur ces lignes-là, le risque d'accidents et essayer de progresser au niveau des investissements dans le réseau en étoile vers Bruxelles pour commencer et, ensuite, dans les lignes périphériques. Ne sont-ce pas là des conseils de sagesse qui auraient dû être pris par des organes de gestion, par des personnes qui sont diplômées, qui ont effectué de hautes études, qui ont des compétences de gestion inqualifiables?

Il faut savoir également qu'aujourd'hui, la plupart des investissements consentis par la SNCB sont malgré tout en lien avec la sécurité. On a parlé, au sein de cette commission, de l'équipement notamment de cabines de signalisation sur des commandes de très longue distance. Cela contribue à l'amélioration de la sécurité. Aujourd'hui, chaque fois qu'un signal est franchi, ce fait est indiqué en cabine. La technologie est améliorée en vue d'une meilleure prévention.

Ce qu'il faut essayer de mettre en place aujourd'hui, c'est un certain nombre de pistes, qui dépendent du législateur, comme une loi de sécurité, une réflexion sur une commission paritaire ferroviaire pour essayer d'imposer les mêmes conditions techniques, les mêmes conditions sociales. Il y a aussi des responsabilités qui appartiennent à l'entreprise dans le dialogue social.

L'illustration de Gérard Gelmini visait à montrer aussi la déficience au niveau du dialogue social, parce que l'entreprise est très coincée par ses soucis commerciaux. Et les bonus des grands patrons de la SNCB sont établis sur les impératifs commerciaux, non sur la sécurité.

N'y a-t-il pas là matière à certaines réflexions? Voilà donc des pistes de réflexion pour alimenter le débat. Je passe la parole à mon collègue Luc Piens qui vous donnera quant à lui d'autres pistes.

Il faut savoir que pour nous, au niveau syndical, le travail continue. Tous les jours, nous rencontrons des gens, nous avons des commissions techniques dans les différentes catégories professionnelles pour essayer de faire progresser les choses. Le problème aussi, et c'est une réflexion que nous avons déjà menée avec les organes de gestion de l'entreprise, est le suivant: n'y a-t-il pas lieu d'aménager un lieu ou une instance où débattre sérieusement, avoir le sentiment d'être écouté et surtout que la discussion est suivie d'effets.

Je ne veux pas paraître nostalgique à certains ici mais il faut tout de même rappeler que du temps où les conseils d'administration accueillaient les représentants syndicaux, il y avait de réels débats sur la sécurité. Aujourd'hui, où dans l'entreprise débat-on de cette sécurité? Quand en débat-on dans les conseils d'administration? On a créé des organes pour faire plaisir aux syndicats à certains moments: un comité de pilotage, un comité stratégique. C'est bien gentil mais ils n'ont aucun pouvoir de décision, ils ne servent pas de contrepoids par rapport aux organes de gestion.

Nous avons abordé cette question avec l'entreprise pour avoir des organes qui sont utiles et qui peuvent redonner la confiance aux travailleurs. Si aujourd'hui 90 % des choses vont relativement bien dans l'entreprise, dont les travailleurs sont fiers des choix d'investissement, il reste 10 % de problèmes qui empoisonnent la vie des travailleurs et qui conduisent à des risques énormes en matière de sécurité.

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, 15 februari 2010, het was alsof de spoorwegwereld bleef stilstaan, een dramatisch ongeval met doden en gewonden, families die ook geraakt zijn en met dat leed moeten leven, ook later. Dat heeft bij het spoorwegpersoneel uiteraard ook beroering doen ontstaan.

Veel van onze treinbestuurders zijn in de pen gekropen of hebben zich achter het klavier geplaatst en hebben tal van opmerkingen, hun visie op wat bestaat, hun visie op wat zou moeten gebeuren, naar ons gestuurd. Wij hebben geprobeerd om al die opmerkingen een beetje te catalogeren in een aantal hoofdstukken: de treinbeveiliging, het veiligheidsbeheersysteem, de werkdruk, het opleidingsbeleid, de veiligheidscultuur, de discipline. Tot slot willen wij zelf ook ons inzicht geven over het beleid van de spoorweggroep.

Wat treinbeveiliging en treinsystemen betreft, treinbestuurders zijn vragende partij om de plaatsing van de technische systemen om seinvoorbijrijdingen te verhinderen, te versnellen. Die versnelling moet uiteraard gebeuren zowel door Infrabel, de infrastructuurbeheerder, als de NMBS, die een spoorwegoperator is van de vele spoorwegoperatoren die de toelating krijgen om op het Belgische net te rijden. Zij vragen dus ook dat ook andere spoorwegoperatoren, met name privéspoorwegoperatoren, verplicht worden om die veiligheidssystemen te installeren.

In elk geval zegt men dat er een absolute prioriteit moet gegeven worden aan de vervanging van het gongfluitsysteem door nieuwere systemen, want bij het gongfluitsysteem ontbreekt elk middel van memorisatie wanneer men een waarschuwingssein is voorbijgereden.

Bij de inplanting van de seinen moet aandacht uitgaan naar de zichtbaarheid vanuit de bestuurderspost. Wij hebben in de inleiding van de heer Gelmini ook reeds gezien hoelang het kan duren vooraleer een aanpassing van een sein wordt gerealiseerd, als het ondertussen reeds gerealiseerd is.

Bepaalde hindernissen zoals bochten, struiken, schuilhokjes kunnen de zichtbaarheid vanuit de bestuurderspost beïnvloeden. Treinbestuurders die een opmerking maken in verband met de inplanting van de seinen, vragen uiteraard dat er rekening mee wordt gehouden, alsook dat zij feedback krijgen. U kunt zich wel voorstellen dat, wanneer een treinbestuurder een bepaalde hindernis op een document signaleert en dat wordt niet gehoord of het duurt jaren voor er werk van wordt gemaakt, denkt u dat dezelfde treinbestuurder of zijn collega in de toekomst nog iets zal signaleren? Er moet dus feedback komen.

De veiligheidsbeheerssystemen is de organisatie en het geheel van regelingen die ofwel door de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming tot stand worden gebracht om de activiteiten veilig te laten verlopen. In een veiligheidsbeheersysteem is wettelijk voorzien.

De uitwisseling van de gegevens inzake veiligheidsbeheerssystemen gebeurt enerzijds tussen de infrastructuurgebruiker, de spoorwegonderneming, en anderzijds de dienst Veiligheid van de FOD Mobiliteit. Dat wordt niet openbaar gemaakt, want de interne veiligheidsvoorschriften binden alleen de onderneming die ze uitvaardigt.

Wat de werkdruk bij het treinbesturingspersoneel betreft, wij hebben al gezien dat het treinbesturingspersoneel in zeer wisselende ploegen elk uur van de dag en de nacht de arbeid moet aanvangen. Daarom moet het verloop van de reeksen dusdanig worden opgebouwd dat geen ernstige problemen met het bioritme van het personeel rijzen.

CPS heeft hierover al een studie gemaakt. Wordt ze toegepast? Er wordt gesuggereerd om de diensten aan te passen, zodat tussen het derde en het zesde uur in een onderbreking van de rijtijd kan worden voorzien. Het is dus geen verplichting.

Men vraagt ook om de diensten, die vóór vijf uur aanvangen, in prestatieduur te beperken. Het aantal uren prestatie dus verminderen.

Paritaire bespreking van de diensten en de reeksen. Wij ervaren spanningen tijdens het overleg over de inhoud van de diensten en het verloop van de reeksen. De gesprekspartners van het personeel, met andere woorden de plaatselijke vertegenwoordigers van onze organisaties, ervaren vaak dat hun voorstellen geen gehoor vinden bij de centrale diensten. Daarom moet vaak, na het afsluiten van de besprekingen, nieuw overleg georganiseerd worden om de spanning weg te werken. Ter info: er blijft nog altijd spanning, dus alles raakt niet opgelost.

Geen commercialisering maar humanisering van de arbeidsprestaties. De concurrerende markt van het goederenvervoer geeft directe aanleiding tot het commercialiseren van de arbeidsregeling van

de treinbestuurders. Het management voert rechtstreeks druk uit om de huidige arbeidsprestaties te verlengen tot elf uur. Dit is nefast voor het behoud van de concentratie. Er is daarstraks ook nog gezegd dat men bij die elf uur ook nog eens de verplaatsingstijd moet rekenen die de mensen moeten afleggen van thuis naar de werkzetel en terug. Ook CPS heeft hier een studie gedaan en een risicoanalyse gemaakt. Gaat men die gebruiken bij de NMBS?

De controle van de prestaties. Regelmatige controle op de arbeidsprestaties van al de treinbestuurders, maar ook van de andere spoorwegondernemingen en de infrastructuurgebruiker, moet worden uitgevoerd door een neutraal en extern organisme.

Vertragingen. Vertragingen verhogen de werkdruk. Defecten aan de infrastructuur, uitvallen van het materieel en vertraagd vertrek hebben onmiddellijk hun impact op het fijne raderwerk van de dienstregeling. De aanhoudende vraag om stiptheid te garanderen, is een bijkomende stressfactor voor de treinbestuurder.

Het vaak doorrijden van moeilijke en ingewikkelde spoorcomplexen, hierbij denk ik aan de Noord-Zuidverbinding, vermeerderd met de vertraging die men ondertussen heeft, kan aanleiding geven tot een verhoging van de werkdruk. Samen met de onregelmatige aanvangsuren en de invloed ervan op het bioritme geeft dit alles aanleiding tot een gevaarlijke cocktail.

De toekenning van de vrije dagen kan de werkdruk verminderen. U hebt daarjuist gezien hoe een reeks verloopt. Men moet de vrije dagen correct toekennen. Meestal zijn er in de reeks geen problemen, maar soms vragen de mensen ook verlof om zelf eens te kunnen uitblazen, omdat zij ervaren dat zij het niet aankunnen om bepaalde reeksen van diensten na elkaar te doen. Zij vragen verlof. Zijn vragen om thuis te zijn en een vrije dag te hebben. Dat lukt niet altijd. Deeltijdse arbeid wordt door oudere bestuurders ervaren als een tussentijdse verademing om de job te blijven aankunnen.

Wij kregen ook een aantal opmerkingen van ander veiligheidspersoneel. Zo meldt men vanuit de goederensector dat er soms internationale goederentreinen rijden waarvan men de juiste samenstelling, of de inhoud van gevaarlijke producten, niet kent.

Om de veiligheidssystemen versneld te kunnen installeren, moet men op dit ogenblik al in leerplannen voorzien voor de technici die er zijn en voor de technici die aangeworven moeten worden, om die nieuwe technieken op dit ogenblik al te kunnen aanleren, te kunnen installeren en te kunnen onderhouden.

Ik kom daarmee tot het opleidingsbeleid. Voor de reglementering in haar totaliteit vraagt men een harmonisering van de veiligheidsmaatregelen en minder wijzigingen aan de reglementering. Wanneer de reglementering gewijzigd wordt, moet men die becommentariëren voor ze op papier verschijnt.

In 2009 werd de opleidingsduur van 250 dagen verminderd tot 200 dagen. Men vraagt dat het nieuw leerplan, dat eigenlijk de resultaten zal geven of waaronder de treinbestuurders afgestudeerd zullen zijn halfweg 2010, geëvalueerd wordt. Er moet goed gezorgd worden voor de treinbestuurders in begeleiding bij de praktische uitoefening van hun job.

We willen wel opmerken, daar waar met het koninklijk besluit van april 2009 het leerplan is teruggebracht naar 190 dagen, dat met een ministerieel besluit in 2008, een jaar eerder, op vraag van Treinsport, het aantal te geven lesdagen al is verminderd tot 190. Er is dus onwillekeurig een commerciële druk om de opleidingsduur te beperken.

Ook inzake rijden zonder lijnkennis is er commerciële druk, om de bestuurders zonder lijnkennis bepaalde trajecten te laten rijden. Wij hebben op basis van veiligheidsoverwegingen negatief geadviseerd.

Dan kom ik tot de monitoring of de mentor van de nieuwe bestuurder die pas van de schoolbanken afkomt, de NMBS-schoolbanken wel te verstaan. Die nieuwe treinbestuurder zou steeds een en dezelfde persoon als monitor moeten hebben. De tijdsduur van de begeleiding van de nieuwe treinbestuurder moet op maat aangepast worden. De monitor zelf moet vooraf gescreend worden. Men mag niet om het even wie mee krijgen in opleiding. Ook de monitor moet worden voorbereid en begeleid in zijn opdracht.

Ik kom tot de veiligheidscultuur. Men stelt vast dat de relatie met de lokale chef in hoofde van de werking van de arbeidsveiligheid — daar is een comité voor, het comité voor preventie en bescherming op het werk, het comité PBW — op punt gesteld moet worden. Immers, al te veel blijkt, volgens onze treinbestuurders, dat de lokale chef, die wel voorzitter is van een comité PBW,

van zijn centrale diensten onvoldoende verantwoordelijkheid krijgt.

Ik kom tot de discipline. De naleving van de veiligheidsvoorschriften moet door alle spoorwegoperatoren op een even consequente wijze worden toegepast. TVIS, een dienst van de FOD Mobiliteit, moet daarin meer tussenkomen. Belangrijk in het veiligheidsdebat is ook de persoonlijke discipline. Door vertragingen komt het personeel onder druk te staan. Dit heeft invloed op de veiligheidsvoorzieningen. Er moet die personeelsleden, via begeleiding, herhalingslessen en de nodige veiligheidsdiscipline worden aangeleerd.

Nog een zeer belangrijk punt in verband met het beleid, is het volgende. De vakbonden zetelen niet in de raad van bestuur sinds begin 2000. Zij hebben derhalve geen toegang tot de beleidsdocumenten van de raden van bestuur noch van de directiecomités. Zij worden ook niet betrokken bij de genomen of te nemen beslissingen. Zij nemen in geen geval deel aan het opstellen van bedrijfsplannen, investeringsprogramma's en de uitvoering van beheerscontracten. Het sturingscomité is bevoegd voor de begeleiding van de nieuwe structuren en de problemen in verband met het operationeel beheer, maar er worden geen investeringsdossiers of opvolgingsdossiers voor investeringen inzake veiligheid voorgelegd en evenmin documenten inzake het veiligheidsbeheersysteem.

Het strategisch comité krijgt maar een adviesbevoegdheid en ook daar worden geen dossiers in verband met de veiligheidsbeheersystemen voorgelegd of besproken. Het sturingscomité noch het strategisch comité worden betrokken bij de opstelling van het veiligheidsbeleid en de uitvoering ervan. De betrokkenheid is dus onbestaande. Nochtans krijgen onze leden dagelijks te maken met exploitatieveiligheid en het veiligheidsbeheersysteem, maar zij worden niet gehoord. Ik dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter**: Het woord is nu aan de heren Vermeulen en Africano.

Roland Vermeulen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren van de bijzondere commissie, het is uiteraard niet gemakkelijk en eenvoudig om u als derde spreker nog te boeien met een aantal zaken in verband met TBL1, TBL1+ en PTC en de investeringen die bij de NMBS worden gedaan. Ik zal mijn uiteenzetting over die punten dus inkorten. Ik wil u wel wijzen op een aantal andere zaken.

Als vertegenwoordiger van de liberale vakbond bij de NMBS-groep wil ik in eerste instantie onze welgemeende gevoelens van medeleven uitdrukken met de familieleden die familie hebben verloren en met de reizigers met lichte of zware verwondingen. Onze gedachten gaan ook uit naar de spoorwegmensen die bij het ongeval zijn overleden of zwaargewond zijn geraakt.

Wij hopen dat dergelijke drama's zich in de toekomst niet meer herhalen. Wij zullen er bij de NMBS-groep ook op aandringen om de nodige veiligheidswerken aan de infrastructuur en de tractievoertuigen onmiddellijk uit te voeren.

Wij wensen niemand met de vinger te wijzen voor het ongeval, doch talmen mag en kan niet langer.

Het VSOA Spoor heeft in zijn organisatie een commissie Treinbestuurders en een commissie Treinbegeleiders, die op geregelde tijdstippen samenkomen en van gedachten wisselen en hun klachten en verzuchtingen aan ons bezorgen. Wij hebben die in het verleden ook altijd aan de maatschappij bezorgd, omdat de veiligheid en de humanisering van de prestaties voor ons de twee belangrijkste items zijn, die vatbaar zijn voor discussie en verandering.

Helaas worden wij als aangenomen organisatie niet altijd of niet bij het overleg betrokken, omdat de huidige reglementering zodanig is opgevat dat alleen de organisaties, zetelend in de nationale paritaire organen, recht hebben op spreken, een wetgeving die spijtig genoeg nog van 1926 dateert.

Mijn Franstalige collega en ikzelf weten waarover we praten, want wij hebben in ons vorig leven – dat is wel al 20 of 25 jaar geleden – zelf deeluitgemaakt van het rijdend personeel. Wij hebben dus aan den lijve ondervonden wat het is om dienstprestaties uit te voeren op alle uren van de dag en de nacht.

Trouwens, in onze organisatie behoort meer dan 30 % tot het rijdend personeel, de treinbegeleiders en treinbestuurders.

U weet dat die mensen in bepaalde reeksen werken. De reeksen van de treinbestuurders zijn zodanig opgevat dat ze welbepaald tractiemateriaal besturen en de lijnen waarop ze regelmatig rijden, grondig kennen. Zij weten dus niet alleen de seinen staan en kennen de

moeilijkheidsgraad, maar zij kunnen ook de stations, stopplaatsen en gevaarlijke plaatsen, de sein- en wisselcomplexen, terdege inschatten.

Helaas moeten wij vaststellen dat er in werkelijkheid nog een aantal gevaarlijke toestanden bestaan, zoals het vertrek van een trein aan een perron dat niet is uitgerust met een stopsein, bijvoorbeeld in Buizingen. Wij denken dat het niet moeilijk kan zijn om via een zogenaamd herhalingseis die toestand uit de wereld te helpen en dat de vertrekprocedure in een station uitgerust met Aanwijzers Verrichtingen Gedaan, anders moet worden geregeld.

We hebben onze presentatie voor een deel ingekort, opdat wij u enkele voorbeelden zouden kunnen geven van dienstprestaties van treinbestuurders verspreid over het hele land. Daaraan kan worden gezien hoe moeilijk het is en hoeveel en lang die mensen steeds meer rijden.

Ik geef u het voorbeeld van het depot Poperinge, dat treinen bedient, bijvoorbeeld ’s nachts vanaf 05 u 15. Men rijdt van Poperinge over Kortrijk, Zottegem, Brussel en Dendermonde naar Sint-Niklaas. Men keert 8 minuten later terug naar Dendermonde. Men heeft daar 5 minuten de tijd om een trein over te nemen om naar Kortrijk te rijden, men neemt dan een trein over naar Poperinge, men keert van Poperinge terug naar Kortrijk en van Kortrijk nog eens naar Poperinge.

Een ander depot is Braine-le-Comte, waartoe trouwens een van de treinbestuurders behoorde. Men rijdt van Braine-le-Comte naar Antwerpen en keert terug naar Braine-le-Comte, met stoptreinen of lokale treinen. Men rijdt nog eens naar Antwerpen en nog eens terug.

De spoorwegdirectie zal u ongetwijfeld binnenkort de uitleg geven dat treinbestuurders – het gaat dan over die 3 600 – eigenlijk 200 000 tot 250 000 uren te kort presteren per jaar, wat ongeveer 5 % uitmaakt en dat het eigenlijk sterk overdreven is vanuit de organisaties om daarop in te spelen. Ze zullen u ook zeggen dat de gemiddelde prestatie 8 uur en 8 minuten bedraagt en dat de effectieve rijtijd eigenlijk slechts 3 uur en 48 minuten bedraagt, inbegrepen de commerciële rit, de losse rit en het rangeren. Ze zullen u ook proberen duidelijk te maken dat een treinbestuurder gemiddeld slechts 219 kilometer per prestatie rijdt en dat het dus sterk overdreven is om te beweren dat de treinbestuurders vermoeid zijn. Ik vind het op zijn minst laakbaar om zulke verklaringen af te leggen. Met cijfers bewijst men alles en niets.

De jongste tijd stellen wij vast dat er hoe langer hoe meer seinoverschrijdingen zijn. Infrabel geeft op regelmatige tijdstippen, wekelijks en zelfs dagelijks, intern een aantal documenten uit. Daarin lezen we, bijvoorbeeld, het volgende.

Ik neem de recente cijfers. "Niet naleven, ongeoorloofde seinoverschrijding op 3 maart". Er was er ook een te Sint-Genesius-Rode op 5 maart. Op dezelfde dag was er ook in Landen een seinoverschrijding. Dat zijn er dus al 3 op twee dagen tijd. En ga zo maar door. Ik spreek nog niet over de problemen die rijzen door het niet naleven van haltes en het voorbijrijden van stations waar men moest stoppen, enzovoort.

Die mensen staan inderdaad onder een voortdurende druk. Zij staan onder stress. Door het systeem en de reglementering is het eigenlijk onmogelijk tot rust te komen.

Wat hebben wij in het verleden gedaan? Wij hebben gevraagd de nachtprestaties – tussen 23 uur en 5 uur ’s morgens – te reduceren tot diensten van maximaal 6 uur. Het is al aangetoond door mijn collega van de ACOD dat de nachten de meeste kans geven om in de problemen te geraken, doordat de vermoeidheid toeslaat.

Gezien de opleiding van het personeel, de moeilijkheidsgraad van hun beroep en de aantasting van hun bioritme, de stress die het beroep met zich brengt, hoeft u het effect op het sociale en familiale leven in huisgezinnen waar beide partners werken zeker niet verder worden uitgelegd.

Laten wij het even hebben over de reglementering. Daarvoor laat ik het woord graag aan collega Africano, die u de situatie zal uitleggen van de overgangen. Dat is immers ook een oud zeer, waar men alle kanten mee uit kan.

Filoteao Africano: Je voudrais revenir quelques jours avant la catastrophe de Hal. Notre commission nationale des conducteurs de trains affiliés au SLFP s'était réunie et pour la énième fois ces dernières années, et même depuis des dizaines d'années, les conducteurs ont de nouveau mis l'accent sur la sécurité, les prestations et la formation. Au niveau de la sécurité, les conducteurs exigent la mise en place la plus rapide possible d'un système de sécurité agréé et adéquat, quel que soit son nom.

Au niveau des prestations, il est temps de

considérer à nouveau les cheminots et les conducteurs de train en particulier comme des êtres humains et non comme des machines. Un humain, comme mon collègue de la CGSP vous l'expliquait tantôt, a des droits et des devoirs et pour assurer ses prestations au mieux, il doit être bien reposé. Mon collègue a été gentil en prenant des prestations moyennes mais quand on parle des "petits matins" pour les conducteurs, cela peut commencer à 0h45, à 1h30, à 2h15, à 2h45 et vous pouvez en faire sept d'affilée, avec une prestation qui peut être de neuf heures maximum.

Comme on l'a dit aussi, aucune loi, aucune réglementation ne limite aujourd'hui le temps de conduite. Voyez les conséquences pour un conducteur de train qui doit être actif et attentif à tout moment. En effet, il a la signalisation mais il a aussi le contrôle de sa locomotive, de son engin. Il a donc plusieurs paramètres à vérifier continuellement. Nous insistons donc pour qu'on replace le cheminot, le conducteur, l'humain au centre. C'est une catastrophe de trop, c'est intolérable pour la population comme pour les cheminots. Cela ne peut plus durer comme ça!

Pendant les années 1980, 1990, il y a eu plusieurs plans de restructuration imposés par le politique. À ce moment-là, la SNCB a opéré des choix. Ces choix étaient-ils judicieux? Il ne nous appartient pas de le dire mais nous pouvons tout de même constater un manque d'investissements dans la sécurité. Les restructurations ont eu comme effet la suppression de plusieurs ateliers de traction. Maintenant, si on doit installer un dispositif de sécurité quel qu'il soit, il faudra prévoir plusieurs journées pour son installation sur le matériel roulant, sans compter l'installation en ligne.

Les ateliers sont réduits, donc imaginez-vous le temps que cela prendra en plus. Mais n'oublions pas qu'il existe encore un atelier dans la région de Mons, l'atelier central de Cuesmes, qui pourrait faire ce genre de boulot si on le lui demande. Heureusement qu'il nous en reste encore un de temps en temps. C'est grave et il est grand temps de réagir.

Nous, syndicalistes, comme l'a rappelé mon collègue, qu'attendons-nous de tout cela? Il vous parlait "d'alternement". En effet, quand on vient avec des chiffres et des tableaux indiquant que le conducteur de train ne travaille pas assez, qu'il n'est pas assez productif, on leur fait dire ce que l'on veut aux chiffres! Il faut aussi savoir qu'entre deux prestations, c'est-à-dire une prestation qui se termine, par exemple, vers 23h00 ou 23h15 et que, le lendemain, on recommence à 8h et quelques, si l'intervalle n'est pas bon, on accorde un "alternement" au conducteur de train.

Qu'est-ce qu'un alternement? C'est un cadeau empoisonné: on rattrape les heures et cela fait diminuer les heures de prestation, alors que le conducteur n'a pas presté ce jour-là, si vous voulez. Comme l'intervalle n'est pas suffisant, ils appliquent un alternement.

Ce sont tous ces systèmes qui font qu'on donne raison aux chiffres. Je pense plutôt qu'on pousse actuellement la productivité à outrance et qu'on crée, qu'on le veuille ou pas, un dumping social organisé. Là, stop: nous, organisations syndicales, nous devons dire: "Stop, c'est assez". Il faut réfléchir sérieusement à mettre sur pied un plan d'installation pour tout ce qu'on vient de vous dire, tant au niveau de la sécurité qu'au niveau des prestations des conducteurs, donc des séries.

Il faut revoir les séries en profondeur. Il ne s'agit pas de dire: "Oui, oui, nous allons regarder, nous allons essayer." C'est cela qu'on répond à nos délégués, à chaque fois, sans en tenir compte davantage. Il convient de les revoir fondamentalement, qu'elles soient refaites de telle façon que l'intervalle et les repos soient bons.

Alors, peut-être par une loi s'il le faut, qu'on vienne à limiter le temps de conduite, comme cela se fait sur la route: il faut imposer qu'après deux heures ou trois heures, ou que sais-je, un temps de repos au conducteur de train qui est, je le répète, un humain. Il a aussi des besoins pour se restaurer ou aller aux toilettes, notamment. Quand on commence ses prestations à 0h45, il faut tenir compte du temps de parcours.

Pour prendre mon cas personnel, quand j'étais conducteur de train, je travaillais au dépôt de Monceau et j'habitais la région de Mons: aller-retour, cela fait 100 km. Si l'on commence à 2h00 du matin, il faut partir de chez vous à 1h00 du matin. Vous devez donc vous lever à minuit. Vous êtes déjà "en service" deux heures plus tôt. Et ainsi de suite.

En notre qualité d'organisations syndicales, nous avons tiré le signal d'alarme à plusieurs reprises. Nous espérons que c'est la dernière fois. Nous souhaitons un suivi réel par les politiques, par le gouvernement. Il ne s'agit pas de décider d'une installation en trois ans, à l'instar de l'Italie, mais d'en assurer le suivi avec, pourquoi pas, des sanctions à la clef. Vous avez le contrôle pour ce faire. C'est ce que tous les cheminots et, bien entendu, les populations attendent fermement.

Roland Vermeulen: Ik zou het nog even willen hebben over de opleiding van de treinbestuurders. Vroeger kregen treinbestuurders achttien maanden opleiding. Dat werd gereduceerd tot vijftien maanden en thans twaalf maanden. Er wordt gewerkt in modules en met de simulator.

Na het beëindigen van iedere module van de opleiding wordt er van de aspirant-treinbestuurders een examen afgenomen. Zij worden onderworpen aan een ondervraging. Slagen zij niet, dan krijgen ze nog een tweede kans. Slagen zij wel, dan gaan zij over naar de volgende module.

Zij leren tijdens de opleiding de seininrichting kennen, het type van tractievoertuigen en motorstellen waarmee zij zullen moeten rijden en het materiaal dat zij moeten slepen met hun trein. Zij zullen ook de snelheid met remproeven van de verschillende types aanleren.

Nadien volgt de lijnkennis, wat impliceert dat zij de theorie omzetten in de praktijk en dus de trajecten inschatten waarop zij later zullen rijden.

Zij worden daartoe begeleid door een instructeur die soms zelf maar een aantal jaren dienst heeft. Misschien weet u het niet, maar van zodra een treinbestuurder enkele jaren dienst heeft, kan hij deelnemen aan examens. Als hij slaagt, kan hij zich instructeur noemen, en dan moet hij als dusdanig opleiding geven aan nieuwe treinbestuurders. Dat gegeven speelt zeker mee. Die mensen hebben nog niet de ervaring.

Na de beëindiging van de opleiding krijgt men het Europees brevet als treinbestuurder. Dan wordt men bekwaam geacht te fungeren als volwaardig machinist.

Wat kan er dan eigenlijk nog fout gaan? Welnu, verschillende zaken.

Ten eerste, de treinbestuurder heeft weet van het feit dat hij, als enige in vergelijking met de ons omringende landen, voortdurend geconcentreerd moet zijn, omdat hij weet dat er geen stopsysteem bestaat. Een stopsysteem zou de trein automatisch doen stoppen als er zich een incident voordoet, als hij op een moment onachtzaam is, als hij verstrooid is. In Nederland, Duitsland en Frankrijk bestaat dat systeem wel.

Ten tweede, hij kan tijdens zijn rit ook worden opgeroepen door Traffic Control, door de treinchef, door een privé-gsm, zodanig dat zijn aandacht enigszins verslapt.

Ten derde, er moet ook eens worden gedacht aan het EBP -systeem, dat langzamerhand de oude relaissystemen vervangt. Ik zal het er hier nu niet verder over hebben, omdat dat eigenlijk voer is voor gespecialiseerde ingenieurs en technici, maar wij moeten ons afvragen of het systeem wel zo veilig is als wordt gedacht.

Ik denk dat een treinbestuurder vooral begaan is met de veiligheid van de reizigers. In de moeilijke werkomstandigheden en met het systeem van rust- en compensatietijden en reeksen, waarmee ik de begin- en eindtijden bedoel, probeert hij er het beste van te maken.

We zullen nooit kunnen uitsluiten dat er menselijke fouten worden gemaakt of dat er technische fouten gebeuren.

Toch wil ik zeker niemand overladen met verwijten of met de vinger wijzen als er zich incidenten voordoen. Ik denk niet dat wij, noch de maatschappij u garanties kunnen geven dat zulke drama's zich nooit meer zullen herhalen. Wij hopen dit uit de grond van ons hart. Wij hopen dat de NMBS uiteindelijk werk maakt van een versneld invoeren van het veiligheidssysteem.

Le **président**: Puis-je inviter les trois responsables syndicaux de bien vouloir rejoindre leur place.

Je voudrais vous préciser que nous avons reçu les deux organisations syndicales reconnues et l'organisation syndicale agréée. La semaine prochaine nous accueillerons des groupements plus corporatistes et peut-être moins connus.

Je propose maintenant aux commissaires de poser leurs questions

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, zoals veel collega's heb ik ook veel vragen, maar ik zal beginnen met een wat formele, principiële vraag die zowel aan de commissieleden als aan de vertegenwoordigers van de vakbonden is gericht. Wij zullen hen vragen stellen over de arbeidsdruk, de arbeidsomstandigheden, enzovoort. Twee van de drie vakbonden zitten hier echter in een dubbele hoedanigheid. Zij zitten hier als instituut, maar ook als persoon, als vertegenwoordiger van de vakbond. Twee van de drie vakbonden hebben in de raad van bestuur gezeten, in de periode van desinvestering.

Op het einde van de jaren '80 en in het begin van

de jaren ’90 hebben twee van de drie vakbonden bestuurdersverantwoordelijkheid gedragen. Mijn vraag is: zullen wij hen alleen vragen stellen als vertegenwoordiger van “het instituut vakbond”, over de arbeidsdruk, de arbeidsomstandigheden, enzovoort, of zullen zij ook vragen beantwoorden als ex-bestuurder tijdens de cruciale periode in het bestaan van de NMBS, waarin gedesinvesteerd werd in veiligheid? Dat is mijn vraag aan u, als voorzitter, aan de commissieleden en aan de vertegenwoordigers van de vakbond. Zullen wij hen vragen stellen in hun hoedanigheid van bestuurder tot medio 2002? Als dat niet het geval is, dan neem ik aan dat wij degenen die de vakbonden vertegenwoordigden in de raad van bestuur zullen oproepen.

Le **président**: Je souhaite intervenir sur cette question précise. Y avait-il parmi vous des représentants de vos organisations à l'intérieur du conseil d'administration jusqu'en 2002? Si tel n'était pas le cas, la commission est libre de convoquer les personnes qui en faisaient partie à l'époque. C'est à elle d'en décider!

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je réponds avec plaisir à la question de M. Van Campenhout. Le sujet ne pose véritablement aucun problème. Depuis la création de la SNCB en 1926, des organes de gestion existent.

Depuis 1926, il y a des conseils d'administration, avec des administrateurs qui, en leurs titres et qualités, pourvu qu'ils soient encore là, peuvent évidemment être interrogés et rendre compte de ce qu'ils ont fait au titre d'administrateurs. À l'époque, deux d'entre eux représentaient le personnel. Il s'agissait des deux présidents des organisations reconnues. Ils peuvent être appelés au même titre que tous les administrateurs.

Cela dit, je pense aussi qu'il faut savoir dans quelle pièce on joue. La loi du 21 mars 1991 créant les entreprises publiques autonomes leur a confié un certain nombre de missions de service public pour lesquelles une certaine rémunération était prévue, comme le montre le contrat de gestion. Cette loi accorde donc une certaine autonomie, mais qui est liée aux décisions prises à un autre niveau, c'est-à-dire au niveau politique. Chacun doit pouvoir assumer le rôle qu'il tenait à l'époque dans sa sphère d'influence Il m'est facile de le dire, puisque je n'étais plus au secteur "cheminots" en 2000, parce que j'avais ouvert une petite parenthèse. Ce ne sera donc pas moi qui viendrai répondre à vos questions, monsieur Van Campenhout, mais c'eût été avec plaisir.

Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier les trois organisations syndicales qui sont venues ici pour répondre à nos questions.

Nous avons entendu en premier lieu les trois dirigeants de l’entreprise. Ensuite, lundi, nous avons entendu des techniciens qui ont axé leur présentation sur les systèmes de sécurité et de freinage mais aussi sur les prestations du personnel. Nous avons été interpellés par ce que nous avons entendu lors des deux premières séances et ce que je viens d’entendre aujourd’hui me conforte dans les interrogations que nous avions déjà depuis les deux premières auditions. Ce que nous avons entendu est transversal car tous les intervenants ont mis l’accent sur les mêmes problèmes: à côté des systèmes matériels à prévoir pour améliorer la sécurité se trouvent aussi, au centre de tout, les conducteurs, les cheminots, le facteur humain. Nous pouvons ainsi recadrer le débat.

On a évoqué l’arrêt de la mise en œuvre du premier système de freinage qui était le plus sécurisant, le TBL1, dans les années 80 et le vide sidéral, le manque de politique jusque dans les années 1999. Des discussions pour le choix de différents systèmes ont eu lieu parmi les ingénieurs et les techniciens, mais des problèmes ont probablement surgi. Comment expliquer cela?

On a aussi parlé de coordination entre les équipements de sécurité de l’infrastructure et du matériel roulant.

Un autre problème est posé par les autres opérateurs qui ont bénéficié de la libéralisation du rail. Je ne reviendrai pas sur les épisodes douloureux de cette décision mais il important de se rendre compte que cette libéralisation a eu un impact sur la sécurité puisque les opérateurs étrangers ne sont pas obligés d’utiliser le même système de sécurité que le nôtre. De plus, cette libéralisation a conduit à une demande d’augmentation de la productivité des cheminots. S’il faut faire face à la concurrence, il faut avoir un meilleur rendement, grâce à certaines rationalisations dans les ateliers et à des efforts des cheminots. Ces mesures ont aussi eu un impact sur la sécurité et causé une déshumanisation du travail du conducteur.

e temps d'intervention entre le moment où un problème est détecté sur le terrain et la réponse apportée par les gestionnaires nous interpelle également. Il faudrait au moins entendre l'inspection principale du service des trains et les

inspecteurs des accidents à ce propos. Comment est-ce possible, alors que les faits sont actés? Nous devons nous pencher davantage sur ce point et éclaircir pourquoi cela se passe ainsi.

L'accent a été mis sur la formation des jeunes. Lors d'auditions, il nous a été expliqué que la diminution du temps de formation était liée au fait que les formations concernaient une machine et une ligne. En cas de changement de série, une formation complémentaire est dispensée. Êtes-vous unanimes pour nous dire que les jeunes doivent être mieux formés et mieux accompagnés au moment du passage à la pratique? En effet, les simulateurs, quels qu'ils soient, ne vous mettent jamais véritablement en situation. En tant qu'enseignante, je peux vous dire qu'il en est ainsi. On peut faire n'importe quel stage, même dans des classes, le véritable enjeu n'intervient que lorsqu'on se trouve seul face à une classe. Il faut du temps pour devenir un bon enseignant et il faut sûrement du temps pour être un bon cheminot!

Il nous faut trouver des solutions, soit, en augmentant la formation plus pratique, soit, en prolongeant l'accompagnement. Cette commission s'est déjà interrogée sur l'opportunité d'avoir un deuxième cheminot en cabine pendant un certain temps.

Nous sommes également interrogés sur les rythmes biologiques. Lundi après-midi, nous avons reçu les techniciens de la SNCB et il nous a été présenté une fiche de prestations. Mes collègues commissaires se souviendront de ma réaction. Si je devais vivre une telle journée, je serais tout à fait déconcentrée au moment le plus difficile de la journée. Par exemple, pour un cheminot ayant commencé à 8 h du matin, le moment le plus difficile intervient en fin de journée, car il s'est vu attribuer le trajet le plus long plutôt que d'aller au car wash à Forest. Nous nous doutions qu'il y avait un problème à cet égard, ce qui a été confirmé par les trois organisations. Il faudra approfondir ce problème et en revenir, comme cela a été dit, à la prise en compte des rythmes biologiques et à une humanisation des prestations.

Le dialogue social au sein de l'entreprise existait par la force des choses quand vous siégiez au conseil d'administration, étant donné que vous aviez accès aux documents et que tout était dit, avec une certaine responsabilité, faut-il aussi le dire! En effet, quand on siège en tant qu'administrateur, on participe aussi à la gestion. C'est de la cogestion.

Cela dit, par la suite, il semblerait que le dialogue social se soit effrité, qu'il n'y ait plus eu de lieu où pouvoir réellement s'exprimer. En tout cas, on n'a pas toujours accès aux documents de prise de décision du conseil d'administration.

Après avoir entendu votre exposé, je voudrais préciser qu'il faut davantage vous écouter. Vous avez présenté les feuilles relatives aux horaires. Vous avez expliqué l'absence de dialogue. Votre audition nous a fait penser à Georoute pour les facteurs. On a l'impression qu'un logiciel vous dit quoi faire à chaque minute. À moins que le responsable du bureau de roulement travaille au cas par cas? Est-ce ainsi que l'on procède? Y a-t-il un logiciel? Parce que si vous fonctionnez à l'instar de Georoute, je ne suis nullement étonnée qu'il y ait des incidents!

Après avoir recadré le débat, j'espère que les propos entendus aujourd'hui ne resteront pas sans effet. Vous l'avez souhaité de la part des gestionnaires de la SNCB, de la part des politiques et du gouvernement. Nous avons déjà en tête de nombreuses présentations à faire ce sujet.

Le **président**: Chers collègues, je vous informe que quatorze orateurs sont inscrits. Si chacun prend six à huit minutes, je n'y vois aucune objection, mais dans ce cas, on supprime la commission Infrastructure de cet après-midi où la ministre doit répondre à 160 questions. Excusez du peu! Aussi, soyez aussi concis que possible!

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, over de vorm, het volgende.

Ik neem aan dat wij de vragen stellen aan de huidige vakbondsvertegenwoordigers en dat wij de vragen aan de bestuurdersvakbondvertegenwoordigers dan stellen aan zij die bestuurder waren? Dat is een formele vraag of vaststelling. Wij kunnen onze werkzaamheden misschien in die zin organiseren.

Le **président**: Nous déciderons lundi quelles personnes du conseil d'administration nous convoquerons.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik ga over tot de inhoudelijke vragen. Er was vertegenwoordiging in de raad van bestuur tot medio 2002. Nu is er het sturingscomité. Ik zal eindigen met de vragen daarover, want die rol wordt nu wat geminimaliseerd, terwijl Karel Vinck die rol nogal maximaliseerde. Er is wat divergentie

tussen de interpretatie van de invloed van het sturingscomité tussen vakbonden en beleid.

Ik heb hier een brief van medio 2002 van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, de gelijknamige FOD dus. Ik lees dat zeer snel voor: “In opvolging van de tekortkomingen vond een overleg plaats te Hasselt tussen afgevaardigden van werkgever en werknemers en de interne en externe preventiedienst van de bedrijfseenheid treinen van de NMBS”. Ik zou willen weten wat juist de rol is van de interne en de externe preventiedienst van de bedrijfseenheid treinen. “Door alle partijen werd deze problematiek van de stuurposten aangeklaagd als zijnde zeer schrijnend. Er was een zeer groot ongenoegen en een zeer grote wrevel door het jarenlang aanslepen van deze klachten, zonder dat men hieromtrent enige relevante verbetering merkte. Naast een groot discomfort en reële gezondheidsrisico’s voor de treinbestuurders, signaleerde men hierdoor acute veiligheidsproblemen voor de treinreizigers. Ook een brief aan X bracht geen verbetering in deze problematiek”.

Verder vraagt de FOD Tewerkstelling en Arbeid naar een risicoanalyse en een globaal preventieplan. Ik wil weten hoe een interne en externe preventiedienst functioneert en of die risicoanalyse en het globaal preventieplan ondertussen gemaakt zijn. Men zegt mij dat dit nog altijd niet gemaakt is. Dat is een belangrijke vraag. Dat is toch een belangrijke waarschuwing van de FOD Tewerkstelling en Arbeid in 2002. Ik neem aan dat u als vakbond toch bij de preventiedienst bent betrokken of van op de hoogte wordt gehouden.

Belangrijk en een terechte bekommernis van de syndicaten: de gemiddelde rijtijd en afstand per dag. Men zegt mij dat de gemiddelde rijtijd per dag 3.48 uur zou zijn en de gemiddelde afgelegde kilometers 219. Mijn vraag is ook – dat is misschien een opdracht die de commissie kan geven – om die werkduur te objectiveren en te benchmarken met andere Europese landen. Wanneer ik die rapporten bekijk, ligt de werkdruk lager in ons land dan in alle omringende landen.

Vaak wordt er gewezen naar de liberalisering inzake veiligheid. In landen als Nederland en het Verenigd Koninkrijk liggen de ongevallen lager per miljoen kilometer. In België is dat 2,7, in Nederland 0,19 en in het Verenigd Koninkrijk 0,2. De band die vaak wordt aangehaald tussen liberalisering en veiligheid gaat dus misschien zelfs in de andere richting.

Op pagina 3 van de tekst van de christelijke vakbond staat over de Europese systemen: “Il reste un obstacle pour définir le standard européen au regard des intérêts industriels nationaux”. Ik zou u willen vragen te specificeren wat u met die zin juist bedoelt.

Ik heb een specifieke vraag voor de heer Piens. U zegt dat memorisatieproblemen vaak het probleem van de seinvoorbijrijdingen zijn. Ik heb deze vraag reeds gesteld, maar men heeft mij doorverwezen naar de personen van tractie. TBL1+ zou in 2013 actief moeten zijn. Men zegt mij dat het plaatsen van een Memosysteem niet zoveel kost, ook voor de drie jaar daartussen. Er zitten immers nog drie jaar personen op die treinen. Vindt u het plaatsen van het Memosysteem in afwachting van TBL1+ nog een goede investering?

Thans kom ik tot het Sturingscomité. Zijn rol wordt door u geminimaliseerd. Ik citeer uit een boek: “Karel Vinck wacht niet. Hij beseft dat de vakbonden nauw bij de strategie en zelfs bij het dagelijks bestuur moeten worden betrokken. Hij laat de algemene vergadering op 28 mei 2004 een Sturingscomité goedkeuren, waarin drie gedelegeerd bestuurders zitten en drie vakbondsleiders aangeduid door de nationale paritaire commissie”. Ik weet niet of het relevant is, maar er staat nog bij: “zonder liberaal”.

Er staat ook nog: “Om alleszins de vakbonden opnieuw structureel bij de ondernemingsplannen te betrekken, richt Vinck een sturingscomité op met de twee grote vakbonden en de NMBS-directeurs, eerst informeel” – eerst dus informeel, maar het heeft waarschijnlijk vergaderd – “later formeel via een beslissing van de aandeelhoudersvergadering”.

Wat is nu echt het statuut van het sturingscomité? Volgens Vinck is het zeer belangrijk, maar wij kunnen hem dat nog vragen. U minimaliseert het, maar misschien ligt het in het midden. In ieder geval, het bestaat, het is formeel opgericht.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, messieurs, je vous remercie pour vos exposés. Nous avons retenu les aspects humains mis en évidence. Nous nous doutions bien que la version que nous avions eue de la direction des trois composantes de la SNCB n'était pas la vôtre. Il est important que nous puissions connaître tous les points de vue avant de tirer quelque conclusion que ce soit.

J'aurais un certain nombre de questions à vous poser mais je ne sais pas si vous pourrez y répondre aujourd'hui.

On a parlé de la concurrence et des différences de sécurité entre opérateurs. Qu'en est-il des conditions de travail, des conditions salariales notamment? Certains ont parlé de la possibilité de créer une commission paritaire. Avez-vous des renseignements sur les conditions de travail de cette concurrence au niveau des horaires, des conditions salariales, de l'organisation?

Vous nous avez expliqué les séries et nous voyons un peu comment cela se passe. Qu'en est-il si les conducteurs tombent malade ou demandent des congés? Comment ce système est-il adapté? Y a-t-il une réserve de conducteurs? C'est une question pratique mais nous en avons besoin pour comprendre.

Les conditions de travail des conducteurs, dont vous nous dites qu'elles sont stressantes, ce que je ne mets pas forcément en cause, entraînent-elles un taux d'absentéisme plus important que pour d'autres catégories de travailleurs à la SNCB ou ailleurs?

En matière de congés, le système qu'on appelle les congés de maladie de fin de carrière existe-t-il au sein de la SNCB? Ce système existe dans la fonction publique mais a été supprimé dans l'enseignement. Cela pose-t-il des problèmes d'organisation?

Enfin, on nous dit parfois qu'il y a des problèmes disciplinaires avec les conducteurs. Je vais être très clair car je pense que tout le monde a peur d'en parler: l'alcoolisme. Certaines personnes ont soulevé ce problème en disant qu'on n'ose pas en parler au sein de la SNCB. C'est un problème grave et je tiens à avoir votre avis sur la question. En tant qu'organisation syndicale, vous défendez des affiliés et vous êtes peut-être mieux informés au sujet des dossiers disciplinaires. Il faut aussi pouvoir parler de ce genre de choses.

J'ai également été étonné par le problème de la communication au sein de l'entreprise et j'aimerais avoir votre avis à ce sujet.

Lorsque l'on relate des faits comme M. Gelmini l'a fait, comme par exemple des panneaux qui ne sont pas visibles, je m'étonne qu'il faille organiser une réunion qui fait partie de la concertation sociale. Il n'y a pas eu de communication structurelle. Le panneau est mal mis, il faut le changer de place. Faut-il une concertation syndicale pour prendre cette décision? C'est le syndicat qui assume le flux de communication au sein de l'entreprise! N'existe-t-il pas un système permettant de communiquer par la voie hiérarchique? Le syndicat assure-t-il le rôle de porteur de message? Ce travail me semble anormal.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers die hier een aantal interessante elementen en denkpistes naar voren hebben gebracht voor onze verdere werkzaamheden.

Ik zal kort een aantal vragen — een beetje van links naar rechts — naar voren brengen. Eerst en vooral, een beetje aansluitend bij de vraag van de heer Van Campenhout met betrekking tot het gongfluitsysteem. Kunt u ons een indicatie geven over hoeveel treinen op het totaal er nog enkel zijn uitgerust met het gongfluitsysteem en of een tijdelijke vervanging door het Memor-systeem — tot TBL1+ wordt veralgemeend — nog een zinvolle investering zou zijn?

De tweede vraag sluit wat aan bij de opmerking van collega Lavaux, met betrekking tot de procedure wanneer treinbestuurders met bepaalde problemen worden geconfronteerd, bijvoorbeeld seinen die slecht zichtbaar zijn en dergelijke. Ik zou vanuit een simpele redenering denken dat men dit meldt aan Infrabel en dat Infrabel dit nakijkt en oplost, maar blijkbaar is daaraan toch wel een zeer zware procedure gekoppeld.

Daarbij aansluitend een vraag voor de vertegenwoordiger van CGSP. U gaf een heel frappant en wraakroepend voorbeeld, met name dat men er vier jaar over doet om een sein over twintig meter te verplaatsen. Naar mijn mening kan dit niet en volgens mij delen mijn collega's die mening. Is dit een uitzonderlijk gegeven of is dat een algemeen voorkomend gegeven? Misschien zou het toch goed zijn om een overzicht te krijgen van het aantal procedures dat hangende is en hoeveel tijd deze in beslag nemen.

Er werd een aantal keren verwezen naar de studie van CPS met betrekking tot de werkdruk en de dienstregelingen voor het personeel. Als ik mij goed herinner, werd tijdens de eerste hoorzitting verwezen naar die studie en dat zij bijna klaar zou zijn. Mijnheer de voorzitter, dit is misschien veeleer een vraag aan u. Kunnen wij namens de bijzondere commissie bij CPS vragen om snel over deze studie te kunnen beschikken?

Met betrekking tot het sociaal overleg en de concurrentie, het volgende. Er is hierover al een aantal keren gesproken. Ik heb inderdaad ook wel wat het gevoel, zoals de heer Lavaux daarnet ook al aangaf, dat een gebrek aan sociaal overleg bij andere spooroperatoren er mee voor zorgt dat er een grote commerciële druk komt op de historische operator, de NMBS, om bepaalde arbeidsvoorwaarden te gaan verslechteren. Ik denk dat een globaal sociaal overleg voor de sector dan ook noodzakelijk zal worden want er werd een aantal keren gevraagd naar wettelijke initiatieven maar ik denk dat de wetgever in deze erg beperkt is door de concurrentieregels die Europa ons oplegt. In die zin denk ik dat wij naar andere wegen moeten zoeken. Misschien is het ook goed om binnen het Europese regelgevende kader een aantal pistes aan te reiken om tot een meer gelijk level playing field kunnen komen inzake de sociale regels.

Er is ook verwezen, door de heer Piens geloof ik, naar de toekenning van vrije dagen, waar er een probleem zou zijn met verlofdagen die opgevraagd worden. Kunnen wij enige indicatie krijgen of er bijvoorbeeld een opeenstapeling is van verlofdagen die niet opgenomen kunnen worden? Statistieken daarover kunnen verhelderend zijn.

Er werd ook verwezen naar deeltijdse arbeid voor oudere bestuurders. Dat werd gemeld maar het werd niet echt aangekaart als een probleem. Is het effectief een probleem voor mensen die dat aanvragen om dat ook effectief toegekend te krijgen?

Ik heb nog een vraag in verband met de opleiding. Maandag heb ik hier ook de vraag gesteld over de kwaliteit van de opleiding, of die op een voldoende hoog niveau ligt. Is die kwaliteit even goed gebleven sinds de reductie van 250 naar 200 dagen? Het is moeilijk om dat nu reeds te evalueren, aangezien de eerste leerlingen pas half 2010 de eerste opleidingstracés van 200 dagen zullen doorlopen hebben. De directie beweerde hier echter maandag toch dat men in die 200 dagen een even kwaliteitsvolle opleiding kon bieden als in 250 dagen, onder andere dankzij het inschakelen van moderne technieken en dergelijke. Misschien dat het goed is om daarover toch even meer inzicht te krijgen van uw kant.

Mij verwondert een beetje de commerciële druk die werd gesignaleerd om bepaalde trajecten te laten rijden zonder lijnkennis. Wij zijn gisteren met een aantal leden van de commissie in de werkplaats van Mechelen geweest, waar wij ook de simulator hebben gezien. Als wij dat zien, dan denk ik dat een rit rijden zonder lijnkennis toch een heel gevaarlijk precedent zou zijn. Omdat het over commerciële druk gaat, gaat het hier louter over het goederenvervoer of gaat het ook over personenvervoer?

Er was een concrete suggestie van het VSOA, van de heer Vermeulen, die pleitte voor een herhalingssein achter het perron, moest er zich een perron bevinden tussen twee seinen in. Misschien is het goed dat ook de andere vakbonden hier aanwezig daarover even hun mening geven. Zou dit effectief een nuttige investering zijn om de veiligheid te bevorderen?

Over de seinoverschrijdingen, er werd hier aangegeven dat jonge bestuurders heel wat meer seinoverschrijdingen doen dan oudere bestuurders, 5,8 % ten opzichte van iets meer dan 2 %. Is dit louter te wijten aan een gebrek aan ervaring? Gaat het over te weinig praktijk en misschien te veel theorie in de opleiding? Gaat het over een gebrek aan terreinkennis? Met andere woorden, zoeken naar de dieperliggende redenen van die cijfers zou interessant zijn.

117 op 13 miljoen is uiteraard relatief, maar ik denk dat het ook jullie stelling is dat het er 117 te veel zijn.

Er bestaat vandaag een bepaalde aanpak van die bestuurders. Vinden jullie dat een goede aanpak? Het gaat om het intrekken van de rijvergunning en een bijkomende opleiding, dacht ik, waarna ze stilaan mogen herbeginnen te rijden. Hebben jullie nog bedenkingen daarover?

Over een uitspraak van de heer Vermeulen wil ik wat meer uitleg vragen. Hij stelde de vraag of het EPB-systeem wel zo veilig is als wordt gezegd. Verder gaf hij daarbij geen commentaar. Vanwaar de suggestie dat daarmee toch bepaalde problemen zijn?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais, à mon tour, remercier les différents intervenants pour leur contribution au débat, bien nécessaire et bienvenue après l'audition des trois administrateurs délégués. Vous avez eu l'occasion de les citer à diverses reprises et nous avions été plusieurs, à ce moment-là, à privilégier une confrontation de leurs interventions avec d'autres points de vue, afin de mieux objectiver la situation, notamment en matière de conditions de travail. Vos interventions de ce jour nous permettent déjà de mieux objectiver la situation et de dénoter une série de nouveaux problèmes. Il sera sans doute souhaitable et utile

de vous revoir ultérieurement suivant le déroulement de nos travaux, pour refaire le point et pouvoir vous poser d'autres questions.

J'ai apprécié, en tout cas, les aspects très concrets abordés par certains d'entre vous, les contrepoints par rapport aux informations dont cette commission pouvait disposer ainsi que les éléments plus généraux et plus historiques qui permettent de remettre en perspective la situation dans laquelle nous nous trouvons.

Vous avez notamment évoqué, lors de ces rappels historiques, la nécessité de mieux coordonner les politiques des investissements entre les différentes entités du groupe SNCB. À cet égard, j'aurais aimé disposer d'éléments plus concrets qui montrent d'éventuels dysfonctionnements entre les entités du groupe en matière de politique de sécurité. Nous sommes ici dans des questions de gouvernance, sur lesquelles il va falloir nous pencher particulièrement.

Un autre élément de gouvernance, c'est le lien ente le ministre de tutelle et les organes de gestion. Nous sommes passés par différents modes de tutelle, différents modes de communication et de collaboration entre le ministre de tutelle et les organes de gestion. Il y a sans doute des modèles qui ne sont, aujourd'hui, plus possibles, mais sans doute le modèle actuel pourrait-il être amélioré en vue d'une meilleure collaboration entre le pouvoir politique et les organes de gestion. Voilà les quelques remarques préliminaires que je souhaitais faire!

Quant à mes questions, je vais essayer d'être bref. Je voulais évoquer d'abord la formation et cette diminution de la durée de formation qui passe de 250 à 200 jours. Lundi, les intervenants nous ont dit que cela n'avait pas beaucoup d'importance, que la qualité restait identique mais qu'on était passé de l'apprentissage de deux engins moteurs à celui d'un engin moteur, de deux lignes à une ligne et on a supprimé une unité d'apprentissage concernant la conduite qui est donnée dorénavant dans le poste de conduite, quand l'apprenant est sur le terrain. Pour ce qui est de l'apprentissage d'autres lignes et d'autres engins moteurs, il s'agit alors de formations complémentaires données au fur et à mesure des exigences des séries et des prestations.

Je voulais comparer cette affirmation – on a diminué certains apprentissages mais cela n'influe pas sur la qualité –avec votre point de vue. Que pensez-vous de cette question? J'ai entendu l'un d'entre vous abonder dans le sens de M. Van den Bergh en disant qu'il était possible de conduire sur une ligne dont on n'a aucune connaissance. Est-ce pour le transport de marchandises ou celui de voyageurs, je ne sais pas vraiment. C'est en contradiction avec ce qu'on nous a dit lundi, à savoir qu'il y a toujours apprentissage préalable de la ligne sur laquelle on travaille. J'aurais voulu que vous nous apportiez quelques éclaircissements sur ce point.

J'ai noté aussi les liens très forts entre la politique de ponctualité et la politique de sécurité, le stress apporté par l'exigence de ponctualité. Pouvez-vous donner des exemples plus précis de la manière dont ces deux objectifs principaux (sécurité et ponctualité) vont de pair ou au contraire entrent en conflit. Je pense à une situation de retard important sur une ligne: parfois, le conducteur est tellement en retard qu'il arrête là sa prestation! Ce sont des choses dont on entend parler: il n'y a plus de conducteur pour terminer le voyage.

Un dernier élément: la médecine du travail. Il y a obligation légale pour la médecine du travail de rendre un rapport annuel. Avez-vous des informations sur la manière dont les problèmes soumis par les conducteurs sont pris en compte dans les rapports de la médecine du travail? Comment ces éléments sont discutés? Il doit également y avoir discussion du rapport de la médecine du travail au sein des instances qui s'occupent de prévention et de protection au travail. Comment ces informations sur les conditions de travail, sur le stress au travail sont présentées dans les rapports et dans les discussions dont les rapports sont l'objet? Y a-t-il eu des décisions (symboliques, symptomatiques, concrètes, réelles) à la suite d'éléments mis en exergue par ces rapports?

Autre élément: le manque de conducteurs.
Nous avons entendu ces dernières semaines, mais c'était déjà le cas avant, des chiffres selon lesquels, par exemple, il manque 20 % de conducteurs. Dans vos exposés, nous n'avons pas de telles affirmations.

Vous évoquez, monsieur Gelmini, le cadre et le service, pour lesquels nous voyons la diminution, et, par ailleurs, l'accroissement du train/km par service moyen.

Au-delà de l'absence de longue durée qui pose problème – les représentants du SLFP l'ont soulignée –, avons-nous aujourd'hui une carence, théorique et pratique, en nombre de conducteurs?

Ou bien la politique actuelle engendre-t-elle une diminution, consentie ou exigée, du nombre de conducteurs? Les deux positions sont différentes et j'aurais voulu avoir votre éclairage à ce sujet.

Enfin, je voulais apporter un petit commentaire sur ce que M. Dalne a dit sur ces engins de traction qui sortent des ateliers centraux, après révision et/ou modernisation, sans avoir été équipés d'un système de sécurité. Hier, nous étions en visite aux ateliers centraux de Malines: il est vrai que j'ai été un peu surpris, sans vouloir en tirer des conclusions, lorsqu'on nous a présenté dans l'atelier les missions et le travail de l'atelier. Il y a été évoqué les changements de pièces, l'entretien, la rénovation complète de la voiture, mais il a fallu qu'on pose la question, par l'intermédiaire de mon collègue Van den Bergh, sur les systèmes de sécurité. À ce moment-là, il nous a été répondu: oui, aussi les systèmes de sécurité.

J'ai alors posé la question de savoir à quel moment cela se faisait, lors de la révision ou de la modernisation. La réponse fut nettement moins claire. Cela nous a quelque peu surpris, tout comme la question des Euro- Sprinters type 18. La situation est assez symptomatique: on peut moderniser le matériel et l'équiper des systèmes de sécurité, on a commandé voilà trois ans du nouveau matériel roulant équipé des plus hautes technologies, mais aujourd'hui il n'est pas disponible pour des raisons qui restent à déterminer. Jeudi dernier, en plénière, j'ai eu l'occasion d'interroger la ministre à ce sujet.

Voilà mes quelques questions et remarques.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen het zeer kort te houden. Ik heb een aantal gerichte vragen. In de eerste uiteenzetting van de ceo's hebben we gehoord dat er op korte termijn maatregelen zullen worden genomen met het aanbrengen van veiligheidssystemen. We hebben gisteren Mechelen bezocht. In die werkplaatsen bleek dat er toch een probleem is met het op korte termijn effectief aanbrengen van die veiligheidssystemen. Een voorbeeld dat hier is aangehaald, is dat een trein drie maanden in een werkplaats stond vooraleer er een veiligheidssysteem aangebracht werd. Mijn concrete vraag is dan of de wensen die men hier uit om op korte termijn veiligheidssystemen aan te brengen, realistisch zijn of niet. In welke mate kunnen die effectief aangebracht worden op korte termijn?

Ten tweede, in commissie heeft de minister gezegd dat we niet zouden wachten op de conclusies van de commissie om een aantal maatregelen op korte termijn te nemen in het kader van het sociaal overleg. Is dat sociaal overleg begonnen? Welke resultaten zijn er naar voren geschoven die binnen de vier maanden zichtbaar zullen zijn?

Ten derde, wat de opvolging van de gesignaleerde problemen betreft, collega Van den Bergh heeft het voorbeeld aangehaald dat het verplaatsen van een sein over twintig meter maar liefst drie jaar geduurd heeft. Hoe kan men die trage besluitvorming verklaren? Er is nog een element inzake trage besluitvorming. Hier werd aangehaald dat CPS een aantal jaren geleden een studie heeft uitgevoerd omtrent de werkdruk. Ik meen dat het de spreker van het ACV was die dat naar voren heeft gebracht. Is die studie er inderdaad geweest? Wat waren de resultaten? In de commissie werd gezegd dat de minister CPS zou belasten met een onderzoek naar de werkdruk. Blijkbaar is er in het verleden al een onderzoek geweest. Graag duidelijkheid daarover.

Ten vierde, in 2006 is er blijkbaar een interne audit geweest van de holding om te komen tot veiligheidbeheerssystemen. Blijkbaar is er met die conclusies niets gedaan en is die studie bij de NMBS operator in de kast blijven liggen. Klopt dat? Hoe komt dat? Ik stel vast dat de NMBS-operator een extern consultancybureau de opdracht heeft gegeven om de veiligheidbeheerssystemen opnieuw te onderzoeken. Men zegt mij dat er in 2006 reeds een studie was uitgevoerd. Dat lijkt me toch onlogisch.

Ten vijfde, er wordt ook gezegd dat DVIS meer zou moeten ingrijpen en dat er te weinig betrokkenheid is. Als men dat zegt, hoe kan men dat dan staven met een aantal voorbeelden? Op basis van welke elementen wordt dat gezegd?

Er is een element in verband met de seinoverschrijding, dat ook door de andere collega's is aangehaald, met de cijfers van seinoverschrijdingen door jonge bestuurders ten opzichte van oudere.

Als men dat vaststelt, welke maatregelen moet men dan nemen? Men kan dat wel vaststellen, maar men kan dat ook blijven vaststellen.

In de kranten werden er her en der wat maatregelen naar voren geschoven. Kunt u wat toelichting daarbij geven? Wat gebeurt er met het voorstel voor een tweede bestuurder in de cabine

op lijnen die alleen met een gongfluit uitgerust zijn? Gisteren werd er gezegd dat dat geen goed voorstel is. Anderen zeggen dat dat wel een goed voorstel is. Kunt u daarover duidelijkheid geven?

Hoe verloopt de inzet van bestuurders op nieuwe lijnen? Ik heb dat maandag ook gevraagd. Men zegt mij dat jonge bestuurders ingezet worden op de minst complexe lijnen. Klopt dat? Hoe gebeurt de verdeling? Wie doet welke lijn?

Een jonge bestuurder krijgt drie maanden begeleiding op twee jaar. Is dat voldoende? Een ander voorstel is het doen verdwijnen van de gongfluit op korte termijn. Andere sprekers hebben daarover gezegd dat dat niet veel uithaalt. Wat is jullie visie daarop?

Wat het werkregime zelf betreft, de spreker van het VSOA zei dat men eigenlijk met een vaste shift zou moeten werken, een vroege shift, een late shift en een nachtshift. Ik veronderstel dat u dat vroeger al hebt aangehaald. Wat zijn de argumenten die men heeft gebruikt om die vaste shift niet in te voeren? Zou dat een beter systeem zijn of niet? Werd dat bestudeerd?

Wat de vertrekprocedure betreft, wij hebben ons in onze commissie nogal op de seinen toegespitst, omdat het ongeval door factoren die daarmee te maken hebben, gebeurd is. Ik heb vandaag, en ook gisteren tijdens de uitleg over de simulator, gehoord dat ook in de vertrekprocedure een aantal hiaten zitten.
Dat zijn maatregelen die men op korte termijn kan nemen. Als dat wordt vastgesteld, waarom wordt dan, bijvoorbeeld door de invoering van het herhalingssein, niet op korte termijn ingegrepen? Veel geld kan dat niet kosten. Dat is een maatregel die budgettair verwaarloosbaar is.

Het volgende element betreft de communicatie tussen de treinbestuurder en Traffic Control. Ik heb daar maandag een vraag over gesteld. Voor mij blijft de werking onduidelijk. Wat is uw visie daarop? Maandag zei men, betreffende de kennis van de lijnen, dat men een lijn regelmatig moet doen. Als men gedurende zes maanden niet op een lijn gereden heeft, dan wordt men geacht om dat te melden, omdat dat niet regelmatig is. Die regelmatigheid is echter blijkbaar niet gedefinieerd en verschilt van depot tot depot. Waarom hebben de vakbonden geen gestructureerde regeling naar voren geschoven?

In de tekst stelt men de vraag of het EBP-systeem wel zo veilig is als men denkt. Collega Van den Bergh heeft dat aangehaald.

Gisteren werd in de simulator gezegd dat het een zeer veilig systeem is. Vandaag wordt gevraagd of het wel zo veilig is als wordt gesteld. Dat roept natuurlijk vragen op. Op welke basis zegt u dat?

Mijnheer de voorzitter, ik besluit met een laatste element, waarmee ik hoop binnen de spreektijd van drie minuten gebleven te zijn.

Er werd door de ceo's ook gezegd dat al het nieuwe materiaal uitgerust zal zijn met TBL1+. Ik stel vast dat bijvoorbeeld de locomotief T18 niet uitgerust is met TBL1+. Klopt dat?

Zijn er nog andere zulke dingen? De sprekers halen hier technische elementen aan die geen probleem vormen in de toekomst voor nieuw materieel. Dat wordt hier gezegd, terwijl ik 's avonds informatie krijg van mensen op het terrein die zeggen dat we bij onze neus genomen zijn, want T18 is bijvoorbeeld niet uitgerust met TBL1+. Zijn er nog andere voorbeelden die misschien een probleem vormen in de informatie die we gekregen hebben?

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun uiteenzetting.

Ik heb kort een aantal vragen.

Bij de eerste uiteenzetting heb ik vernomen dat in juni 1987 een nota al wees op het gevaar van de eventuele stopzetting van het project TBL. Als ik mij niet vergis, kwam die nota er in reactie op een nakende beslissing die eventueel genomen zou worden. Dit betekent dus dat enkele technici en misschien ook de vakorganisaties op de hoogte waren dat de voortzetting van dat project misschien wel stopgezet zou kunnen worden. Uit wat werd dat afgeleid? Zijn er daar concrete gegevens over? Hoe kwamen die signalen bij de technici en eventueel ook bij de vakbonden terecht? Dat is toch een vraag die ik graag beantwoord zou zien.

Wat mij ook heeft gefrappeerd, gisteren, waarover ook de heren Balcaen en Van den Bergh al hebben gesproken, is de opmerking dat er daar inderdaad ook de veiligheidssystemen geïnstalleerd worden. Dat kwam over als een soort van bijkomstigheid. Ik verneem hier vandaag dat bij revisie, bij groot onderhoud of bij herstellingen, krachtvoertuigen die niet over het TBL-systeem beschikken, niet altijd met dat systeem worden uitgerust. Sinds gisteren weten wij dat op basis van tijd, laat me zeggen tien jaar, en op basis van miljoen aantal kilometers, al die

voertuigen binnen moeten komen. Wij hebben ons laten vertellen dat dit allemaal zeer goed en nauwgezet wordt bijgehouden. Er bestaat een planning, die ook zeer nauwgezet door de mensen van de werkplaatsen opgevolgd wordt. Dat zouden dus allemaal voorzienbare, regelmatige en, mijns inziens, dus ook budgetteerbare zaken moeten zijn.

Hoe is het dan toch nog mogelijk dat krachtvoertuigen de werkplaatsen van Mechelen en andere plaatsen verlaten zonder dat ze dat TBL-systeem of een ander systeem ter verbetering hebben? Dat is een fundamentele vraag en wellicht ook een fundamenteel probleem. Misschien is het een budgettair probleem. Ik weet het niet, maar u zult mij dat willen uiteenzetten.

Ik sluit mij aan bij de vraag omtrent de studie naar de arbeidsomstandigheden. De treinbestuurders zouden al sinds 2004 vragende partij zijn voor die studie, waarvan de arbeidsstressanalyse een onderdeel is. Sinds 2009 zou men er effectief werk van hebben gemaakt. Ik laat mij vertellen dat de resultaten blijkbaar al in het bezit zijn van de bevoegde instanties, maar dat de vakbonden nog niet op de hoogte zouden zijn van die resultaten. Daarover zou ik ook graag wat meer uitleg krijgen.

Uit de presentatie van de heer Gelmini heb ik vernomen dat er blijkbaar helemaal geen probleem is met de productiviteit van de treinbestuurders, die integendeel gestegen is. Wij hebben uit de slide ook kunnen vernemen dat er een daling is van het aantal treinbestuurders, maar ik lees in de presentatie van de heer Vermeulen dat er eigenlijk geen gebrek is aan treinpersoneel. Is dat geen contradictie? Zijn de vakbonden het daarover eens? Is er een probleem, ja of neen?

Op dat vlak wordt terecht over de werkdruk gesproken, maar ik heb mij gisteren ook door een aantal mensen laten inlichten over de manier van bezoldiging. Treinbestuurders komen binnen. Ze moeten hoger middelbaar onderwijs hebben gedaan, als ik mij niet vergis, maar zij gaan als treinbestuurder buiten, als gegradueerde hoger onderwijs. Zij vallen dan onder een bepaald barema. Het zal het probleem van de werkdruk niet oplossen, maar is het, gelet op de enorme verantwoordelijkheden van treinbestuurders – we hebben er gisteren een goed beeld van gekregen – een rechtvaardige bezoldiging? Is er een wanverhouding tussen de bezoldiging en de verantwoordelijkheden of is er volgens u op dat vlak geen probleem? Op welke manier denkt u dat de trend van het dalend aantal treinbestuurders kan worden omgebogen? Waarom zijn er nu minder treinbestuurders dan in de jaren ’80?

Een aantal collega’s heeft ook het woord gevoerd over de opleiding. Die opleiding volstaat niet. Dat heb ik althans verstaan. Hoe moet zij dan opnieuw gebeuren? Moet zij opnieuw langer worden? Of worden er in de opleiding verkeerde klemtonen gelegd? Graag had ik wat meer informatie daarover.

Tijdens het bezoek aan de werkplaatsen in Mechelen kwam heel duidelijk tot uiting dat, sinds men in een geliberaliseerde markt werkt, ook de werkplaatsen, het onderhoud, de revisies en de herstellingen op een marktconforme manier moeten gebeuren. Er moet dus een bepaald evenwicht ontstaan tussen het budget dat eraan wordt gespendeerd en het totale budget dat de NMBS gebruikt.

Is er volgens u op dat vlak – en dit is een heel belangrijke vraag – een fundamenteel probleem? Is er inderdaad een wanverhouding of dreigt er een wanverhouding te komen tussen investeringen in veiligheid en onderhoud, dat toch ook tot het veiligheidsaspect behoort, en het globale budget van de NMBS? Hebt u signalen daarover of kunt u ons daarover meer vertellen?

Ik heb nog één vraag. Er wordt gesproken over hulpuitrusting en hulpbesturingssystemen, enerzijds, en veiligheidssystemen, anderzijds. Heeft het herkwalificeren van hulpuitrusting naar veiligheidsuitrusting een positieve invloed op de veiligheid, en zo ja, op welke manier? Ik ben niet vertrouwd genoeg met die materie, maar u zult mij dat toch willen uitleggen.

Patrick De Groote (N-VA): Heren vakbondsafgevaardigden, ik dank u voor de heel degelijke uitleg, die ons een beeld heeft gegeven. Wij hebben het nog niet gehad over de toenemende werkdruk bij de treinbestuurders. Dit moet mij nog van het hart. In een voorgaande commissie heb ik duidelijk gezegd dat een treinbestuurder meer en meer verantwoordelijkheid krijgt, meer en meer druk. Dat komt allemaal op die persoon terecht. Ik vind uiteindelijk dat de verantwoordelijkheid bij het beveiligingssysteem zou moeten zitten, niet bij een persoon maar bij een systeem.

Da mag volgens ons niet bij een persoon liggen, maar bij een systeem. Ter zake blijft een en ander in gebreke.

Er zijn er al heel veel vragen gesteld. Jullie

hebben overleg met bestuurders op paritaire basis. Zijn er in het verleden eisenpakketten met betrekking tot veiligheidsaspecten door jullie aan de commissie overhandigd? Waar kunnen wij terecht om inhoud en data te bekijken?

Sommige vakbonden hebben kritiek geuit op de opsplitsing van de vroegere NMBS in NMBS-reizigers en Infrabel, als verplichting van Europa. Kunt u voorbeelden geven van situaties waarbij de nieuwe structuur een verslechtering van de veiligheidssituatie met zich mee zou brengen? Wat zijn de bevindingen met die speler op het terrein? Europa verplichtte een aparte speler voor het vervoer en voor de infrastructuur, maar er is ook de holding als derde speler. Dat werd niet verplicht door Europa. Zijn daar volgens jullie gevolgen aan? Zijn er voorbeelden waarvan jullie zeggen, los van de tweeledigheid, dat er een verslechtering is van de veiligheid en de communicatie?

Een aantal vakbonden heeft destijds gesteld dat de concentratie van de seinhuizen een redelijk negatieve invloed zou hebben op de veiligheid. Kunt u toelichten wat u daarmee bedoelt? In welke mate heeft die concentratie van de seinhuizen meer onveiligheid gecreëerd bij de bestuurder of bij beide?

Over de werkdruk hebt u het uitvoerig gehad. Ik vind het inderdaad niet kunnen wat allemaal op de schouders van de bestuurders wordt gelegd. Welke voorstellen verdedigen de vakbondsafgevaardigden om de werkdruk van treinbestuurders te verminderen? Zijn daar concrete voorstellen voor ingediend?

Ik veronderstel dat jullie ook vertegenwoordigd zijn in de Europese transportfederatie. Wat zijn jullie bevindingen inzake de veiligheid van België als we dit vergelijken met Europa? We hebben hier de problematiek van de vertrekprocedure, waarover ik al verschillende malen in de commissie heb gevraagd naar een stand van zaken. Wanneer ik hier een aantal collega's hoor, blijkt dat dat nog altijd op de lange baan wordt geschoven en niet opgelost. In Nederland daarentegen rijdt men al sinds jaren op een heel veilige manier.

Een opmerking die wij ook vaak krijgen, is dat nogal wat verantwoordelijkheden weerom op de treinbestuurder worden afgeschoven.

Is er een sein kapot, dan had de bestuurder dat maar moeten zien aan de borden; staat er een werk niet goed of gewoon niet aangeduid, dan hadden ze dat maar moeten zien aan de hand van het orderboek. Zo wordt die druk altijd maar opgevoerd. Dat zijn toch gegevens die men zou moeten kunnen vergelijken met de werklast en de verantwoordelijkheid van een treinbestuurder in het buitenland. Wat zijn uw bevindingen? Zou het voor de commissie niet interessant zijn om eens een Franse of een Nederlandse treinbestuurder uit te nodigen om een vergelijking te kunnen maken op het vlak van werk en verantwoordelijkheid.

Ik hoor ook veel dat treinbestuurders zich onvoldoende kunnen uiten of dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met hun eisen. Er zijn comités voor preventie en bescherming op het werk die onderverdeeld zijn in regio's en ook natuurlijk een nationaal comité, maar bestaat er ook een comité voor seingevers afzonderlijk, voor treinbegeleiders afzonderlijk en voor treinbestuurders afzonderlijk? Zo niet, houden de vakbonden in hun vertegenwoordiging in de comités voor preventie en bescherming op het werk eigenlijk voldoende rekening met die categorieën personeelsleden? Is er bijvoorbeeld een gegarandeerde vertegenwoordiging van de treinbestuurders? Ik heb in een of andere nota van u gelezen dat er bij een bepaalde syndicale groep ongeveer 30 % van de treinbestuurders deel uitmaakte van hun ledenbestand.

Heel kort over de opleiding. Ik heb serieuze vragen bij de opleiding. Wordt er eigenlijk in de opleiding voldoende aandacht besteed aan risicoanalyse, aan ongevallenanalyse in de praktijk en wordt dit voldoende overgebracht naar de treinbestuurders? Ik heb met een aantal treinbestuurders gesproken en zij zeggen bijna allemaal hetzelfde. Ze zeggen dat ze goed onderlegd zijn in technische zaken maar dat, wanneer er een ongeval gebeurt, dat bestudeerd wordt maar dat zij er niet echt de resultaten van krijgen. Zij krijgen eigenlijk geen feedback. Men heeft op een bepaald moment gesteld dat er analyses gemaakt worden en dat er conclusies teruggekoppeld worden. De vraag is of die wel voldoende teruggekoppeld worden naar de treinbestuurder zelf. Naar verluidt gaat men bij een wijziging van de reglementering gewoon de reglementswijziging deponeren in het bakje van de treinbestuurder. Dat heb ik daarnet van een van u gehoord. That's it. Men ondertekent het papier dat men ervan op de hoogte is. Is dat echter voldoende qua begeleiding? Kan dit zomaar? Ik ken geen enkele privé-organisatie waar men op een dergelijke manier te werk gaat.

Ik heb ook een vraag over het implementeren van de veiligheidssystemen.

Ik ben gisteren helaas niet naar Mechelen geweest. Ik had die vraag echter vroeger al gesteld. Ik heb ernstige twijfels over de haalbaarheid van het implementeren van het veiligheidssysteem. Wij zien wat wij in het verleden hebben meegemaakt en wij zien dat de spoorwegcapaciteit maximaal benut wordt. Er zijn enorm veel meer reizigers en alle toestellen moeten worden ingezet, zodat er geen meer in reserve staan. Hoe gaat u dat dan oplossen? Hoe gaat u telkens voertuigen uit circulatie halen om de implementatie van de veiligheidssystemen te doen? Ik heb daar ernstige vragen bij.

Mijn laatste vraag is kort, voorzitter, want ik vermoed dat u grote honger hebt.

Zijn herhalingsseinen op het perron geen goede voorlopige oplossing? Ik heb dit in de vorige commissie al aangehaald. Zou het tijdelijk geen goedkopere oplossing zijn? Ik dank u alvast voor uw antwoord.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de vertegenwoordigers van de vakbond voor hun uitleg.

Er zijn al heel wat vragen gesteld en bedenkingen gemaakt. Ik zal kort zijn.

Ten eerste, wij hebben vooral de bevestiging gekregen van de klachten over werkdruk, van de mensen op het terrein. De diensten zijn lang en in de praktijk is men niet in staat om pauzes te nemen. Twee weken geleden heb ik die opmerking tegenover de ceo's ook geformuleerd. Er zijn regelingen voor rij- en rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs en buschauffeurs. Ik vind het onbegrijpelijk dat zulks niet voor treinbestuurders bestaat want zij moeten ook uur na uur en minuut na minuut aandachtig zijn. De ceo's vergeleken hen met piloten, maar dat laat ik voor hun rekening.

Het is belangrijk om daaraan aandacht te besteden. Dat moet op Europees vlak worden aangepakt.

Ten tweede, het voorbeeld over het signaleren van een gevaarsituatie vind ik opmerkelijk. Het zou drie jaar duren om daar iets aan te veranderen. Dat hoor ik ook van mensen op het terrein. Er wordt te weinig naar hen geluisterd. Het duurt veel te lang. Ik weet van het bestaan van een veiligheidscomité en van preventieadviseurs die met veiligheidsaspecten bezig zijn. Die rapporten en adviezen bestaan.

Mijnheer de voorzitter, wij moeten als commissie een overzicht krijgen van alle adviezen en verslagen die door de veiligheidscomités en preventieadviseurs over zulke problemen zijn gemaakt, om na te gaan welk gevolg er wordt aan gegeven, hoelang het duurt en wat de oorzaken zijn van die eventuele lange duur. Dat moeten wij in onze lijst van op te vragen documenten opnemen. Het is belangrijk dat wij dat mede onderzoeken.

Wij spraken over de opdeling van de NMBS in drie entiteiten. Het is bijzonder belangrijk dat de samenwerking en de communicatie zeer goed verlopen. Heeft die opsplitsing volgens u een impact op de veiligheid op het terrein?

Betreffende de werklast toonde u cijfers uit de jaren tachtig en schetste u de evolutie van het aantal bestuurders en van het aantal uren en kilometer dat er gemiddeld wordt gereden. Wat hebben de vakbonden de laatste jaren gedaan om dat probleem aan te kaarten? Hebt u concrete voorstellen gedaan? Hebt u rond de tafel gezeten? Wat was de reactie van de werkgevers?

Werken de bestaande veiligheidssystemen goed? Ik heb het dan specifiek over Memor. Krijgt u signalen van uw mensen dat er in de praktijk problemen zijn bij de werking van de bestaande veiligheidssystemen? Ik geef het volgende voorbeeld. Wanneer de zon verkeerd naar binnen schijnt dan ziet de treinbestuurder het lampje van het Memorsysteem niet branden. Zulks is al gerapporteerd. Dat is gekend. Hebt u dat al op tafel gelegd? Wat zegt de NMBS daarop? Wordt er iets aan gedaan? Zal de inrichting van de stuurcabine worden gewijzigd om dat probleem te vermijden? Wat werd hieraan concreet gedaan?

Kreeg u nog andere signalen van treinbestuurders over problemen met de reeds bestaande veiligheidssystemen? Ik heb het niet over de ideale systemen die nog moeten komen, maar over de systemen waarover ze vandaag beschikken.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zou graag enkele zaken nog eens punctueel onderlijnen of voorleggen aan onze experts, met hun ervaring in de maatschappij en met werknemerscontacten.

Ik begin met de slide over de reactietijden. De reactietijden zouden, naargelang de positie waarin men zich bevindt in de shift, oplopen tot ongeveer 1/5de seconde. Is in diezelfde studie een risicoanalyse gedaan over wat dat concreet

betekent aan gevaar en in welke situatie de bestuurder, de reizigers en het treinpersoneel worden gebracht? Ondermijnt dat de alertheid om te reageren op een sein? Hoe is de methodiek geweest van deze studie? Wat zou volledig rechtvaardigen dat er zeer hard wordt gewerkt aan veiligheidssystemen of aan arbeidstijden opdat een en ander zou gehypothekeerd worden door die verhoging van 1/5de seconde? De tabel is duidelijk maar de methodiek en de finaliteit worden niet helemaal toegelicht.

Dan is er de analyse van seinvoorbijrijdingen. Het werd reeds een paar keren vermeld. Er is daar een belangrijke rol weggelegd voor de mentor en de instructeur. Men heeft ook gezegd dat het dezelfde persoon zou moeten zijn als bij de opleiding. Volgens mijn informatie is het zo dat het beroep, de kwalificatie van instructeur te weinig aantrekkelijk is en dat er heel wat vacante plaatsen zijn. Is dat zo? Zijn die opengesteld? Is er daar een beperking? Is er daar een achteruitgang? Is er daar een probleem van human-resourcesbeleid, omdat er in de verloning voor de inspanningen die de instructeurs doen naar begeleiding toe, eigenlijk niets voorzien is? Het is misschien goed om daar wat ervaringen te kennen van die persoonlijke gesprekken na een seinvoorbijrijding, na een incident. Dat zou ons toelaten om heel wat informatie te hebben waaruit wij kunnen leren. Men blijft daar wellicht een beetje op zijn honger zitten.

Dat geldt ook voor de follow-up van de veiligheidsadviezen. Verschillende collega's hebben dat aangehaald. Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad zeer belangrijk om over die documenten te beschikken. Het zou heel goed zijn mocht het panel van vandaag nog eens exact aanduiden op welke niveaus, op welke schakels binnen de brede organisatie die adviezen worden geformuleerd, met welke input en naar wie ze overgezonden worden binnen het management. Op die manier kunnen wij op de respectieve niveaus mensen uitnodigen om een en ander te verifiëren na het stellen van kritische vragen.

Waar geschiedt dat? Wat gebeurt er met de feedback? Ik hoor immers heel wat negatieve klanken met betrekking tot de feedback en dus ook grote frustraties niet alleen van individuele personeelsleden, maar ook van de erkende vakorganisaties.

Ten slotte, het lijkt mij dat de werkdruk serieus is toegenomen, dat men verschillende functies gaat combineren. Men heeft dat eerst bij het goederenvervoer gedaan, waar de concurrentiedruk natuurlijk hoger lag; ik denk aan de functies van bestuurder, rangeerder, schouwer, enzovoort. Als dat model zou worden overgenomen voor een stukje bij het reizigersvervoer, ik meen toch dat er daarover wordt nagedacht, zou die werkdruk nog meer verhogen. Het lijkt mij dat er nu reeds een cumul is van functies, naar koppelingen enzovoort. Kunt u misschien even schetsen hoe dat de laatste jaren binnen het reizigersvervoer is geëvolueerd en wat u daar vreest voor de toekomst? Of zegt u dat een deel van de oplossing voor de werkdruk een opnieuw loskoppelen van deze functies kan zijn als het gaat over schouwingen, koppelingen, rangeringen? Dat is interessant voor het verdere debat.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, bien évidemment, je m'associe à tous mes collègues pour vous remercier de votre exposé. Nous sommes tous frappés par l'une des premières explications selon laquelle, dans les années '80, il y a eu un véritable déficit d'investissement, avec comme impact une carence en sécurité. Vous avez fait état de votre présence dans le conseil d'administration jusqu'en 2000.

Nous sentons bien que nous allons devoir concentrer nos travaux sur ce défaut d'investissement dans les années '80. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir, mais j'aurais voulu savoir si, à l'époque, il en avait été question. Ceux d'entre vous qui étaient là ont peut-être des souvenirs à nous communiquer.

Pour les conditions de travail, on nous a dit que la France et la Suisse avaient investi beaucoup plus rapidement dans des systèmes de sécurité. J'aurais aimé obtenir une comparaison plus internationale des conditions de travail dans le monde du rail. Les règles sont-elles les mêmes dans les autres pays? Existe-t-il une étude européenne? Je suppose que les syndicats en parlent entre eux. Il serait intéressant de voir si la pression et la productivité sont les mêmes. Par exemple, le temps de pause que vous réclamez ici existe-t-il ailleurs?

S'agissant du graphique qui a été commenté par le premier orateur, au niveau du CPS, on a souligné le triplement des consultations. Je ne vous ai pas beaucoup entendu sur les motifs. Pourriez-vous être plus explicite? Que va-t-on dénoncer dans ce service?

Le cadre des conducteurs a été évoqué. Un problème se pose-t-il en termes de volume total et de recrutement, à tel point qu'une pression

s'exerce sur les conducteurs afin qu'ils prestent des heures supplémentaires? Des obstacles les empêchent-ils de prendre les jours de congé auxquels ils ont droit? Vous l'avez peut-être dit, mais je ne l'ai pas tout à fait saisi. Doit-on encore recruter des conducteurs pour pouvoir assurer un service plus efficace?

Au niveau des séries, on nous a expliqué que c'était le service du roulement qui définissait les séries de travail. Comment cela se passe-t-il concrètement? Un modèle informatique gère-t-il les horaires? Comment définit-on des séries?

Au niveau de la formation, on nous a dit qu'on était passé de 250 à 200 car, avant 2009, on formait les conducteurs pour deux engins sur deux lignes. Aujourd'hui, on se spécialise sur une machine et sur une ligne. Cela a-t-il des conséquences?

En ce qui concerne le recyclage, compte tenu de l'évolution technologique des machines, y a-t-il suffisamment d'heures de recyclage? Ne compense-t-on pas ce déficit de 50 jours dans les recyclages au niveau des conducteurs?

J'aurais voulu encore connaître votre avis sur le déficit de 150 ingénieurs qui doivent implémenter les systèmes de sécurité sur le réseau et sur la machine. Confirmez-vous cette analyse qui nous a été présentée?

Linda Musin (PS): Messieurs, je voudrais à mon tour vous remercier pour vos exposés clairs, détaillés et très interpellants. Je ne vais pas reprendre les propos très pertinents de ma collègue Camille Dieu, propos que je partage entièrement de même que son sentiment, après avoir entendu, d'une part, les dirigeants de l'entreprise et, d'autre part, les techniciens lundi et vous aujourd'hui.

J'ai quelques questions à vous poser. Tout d'abord concernant le nombre de conducteurs. Pour certains, il y en a assez. Aujourd'hui vous parlez d'une surcharge et du fait qu'il en manque apparemment. Pourrait-on connaître le nombre d'heures de récupération que devraient prendre les cheminots, les conducteurs, afin de mesurer exactement cette surcharge dont on parle?

Ensuite, l'un d'entre vous a parlé de conducteurs de train pouvant circuler sur des lignes sans les connaître. Lundi, on a entendu exactement l'inverse de la part des intervenants qui nous ont expliqué que les conducteurs ne pouvaient circuler sur une nouvelle ligne qu'après une formation avec une procédure très stricte. Pouvez-vous nous confirmer ou non qu'un conducteur peut se retrouver sur une ligne qu'il ne connaît pas vraiment?

On sait que l'installation du GSM-R a été une véritable priorité pour l'entreprise après Pécrot, je voudrais que vous puissiez nous dire très concrètement le rôle que joue le GSM-R pour les conducteurs. J'imagine que le GSM-R ne sert que là où le matériel est équipé du système TBL1+. Est-ce exact?

Vous avez décrit ce qu'est une série. C'est très interpellant et très intéressant à entendre. Ma collègue Camille Dieu a parlé de l'élaboration de ces séries. La question que l'on se pose est la suivante: est-ce que c'est fait comme le Géoroute? Comment ces séries sont-elles élaborées? À quoi correspondent-elles? J'aimerais pour ma part connaître également l'évolution de cette élaboration. Vous avez parlé d'un changement six fois par an. Cela a-t-il toujours été le cas? Comment voit-on évoluer l'élaboration de ces séries? J'aimerais avoir des précisions.

Enfin, toujours en ce qui concerne l'élaboration de ces séries, qui se trouve au cœur du travail des conducteurs de trains, vous avez dit que, de façon optimale, cette élaboration pourrait se faire en fonction de l'horaire biologique. Cela me paraît évident. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui. D'où ma question: depuis quand parle-t-on de faire ces séries en fonction de l'horaire biologique? J'imagine que les syndicats ont déjà abordé ce point. Si on en parle, depuis quand? Et où en est la discussion à ce sujet?

Le **président**: Comme vous l'avez souligné, nous entendons un certain nombre d'interlocuteurs qui, bien entendu, partent de critères, d'objectifs, d'actions ou d'analyses bien différents. Permettez-moi de vous poser les questions suivantes.

Une des mesures qui nous est présentée par les responsables de la SNCB, c'est celle de la productivité, c'est-à-dire du nombre de trains kilomètres parcourus par conducteur. Or, je dispose de ces chiffres depuis 1980. Si je prends, par exemple, les chiffres de 2000, je vois qu'il y avait 4 603 conducteurs, ce qui représentait 3 504 équivalents temps plein qui parcouraient, à l'époque, 96 millions de kilomètres. Cela faisait donc un nombre de kilomètres train par conducteur de 27 460 par année. Si je prends les derniers chiffres connus, ceux au 01.01.2009, le nombre total de l'effectif conducteurs est de 4 271,

le nombre d'équivalents temps plein de 3 861, le nombre de kilomètres total parcourus en Belgique sur les voies ferrées est de 90 millions de kilomètres, soit un nombre de trains kilomètres par conducteur par année de 23 410 kilomètres, soit 4 000 kilomètres de moins.

Dans une autre note, on m'indique qu'il y a 3 700 conducteurs, dont 700 pour les marchandises, et que parmi l'ensemble des conducteurs, 260 ont déclaré exercer une activité complémentaire. Je dis bien qu'ils l'ont déclaré parce que d'autres ont également des activités accessoires, pas nécessairement commerciales, mais parfaitement légitimes.

Quand on fait le calcul, on constate que:
- la durée de travail serait en moyenne de 3 jours par semaine,
- la prestation moyenne est de 150 heures par mois,
- la durée maximum de prestation par jour est de 9 heures pour les voyageurs et de 10 heures pour les marchandises – vous l'avez souligné,
- le trajet moyen par jour est de 220 kilomètres.

Donc, comme vous l'avez indiqué tout à l'heure dans votre slide, cela représente, sur une journée de 8 heures, en moyenne 4 h 42 de temps de conduite. À cela, il faut ajouter ce que vous avez indiqué dans votre slide. Il n'y a pas de temps de pause officiel.

J'aurais donc voulu vous demander votre commentaire, sachant que sur le réseau français, par exemple, sur le site officiel de la SNCF, on annonce un temps de conduite – il faut évidemment voir si l'on ne compare pas des pommes et des poires, si on n'intègre pas à ces chiffres la préparation de la machine – de 5 h 20 par jour.

Le premier constat est donc le suivant: la mesure prise de la productivité par conducteur, qui est un nombre de trains kilomètres, divisé par le nombre de conducteurs, a diminué de l'ordre de 15 % par rapport à 2000.

Le deuxième élément que je voulais soulever concerne votre tableau "franchissement de signaux". Je suis né dans un village où, sur 2 000 habitants, il y avait 450 travailleurs aux chemins de fer. Je n'allais pas leur poser des questions quand j'étais gamin, mais aujourd'hui, il y a tout de même un certain nombre de ces personnes, retraitées, qui peuvent m'expliquer certaines choses.

Ce tableau sur les statistiques du franchissement de signaux rouges, je lui accorde une confiance toute relative. Je vais vous expliquer pourquoi.

J'ai été interpellé parce que dans un rapport, on annonce, en 1990, 187 franchissements de signaux. Puis, je vois qu'en 1998, il y en a eu 41. Qu'a-t-on fait pour passer de 187 à 41?

Y -a-t-il eu une modification de l'interprétation de ce qui constituait le franchissement d'un feu?

Ensuite, il faut avoir le courage de dire les choses telles qu'elles sont. Dans le temps, les postes de signalisation étaient très disséminés sur le territoire et on tenait une statistique de franchissement des feux dans un catalogue. L'explication qu'on m'a donnée, était la suivante: le feu était franchi, pour être en ordre, on l'indiquait au crayon et s'il n'y avait pas d'accident, on l'effaçait. Je pense qu'il faut avoir la correction de demander si on a changé les règles de statistique de franchissement de feu pour ne pas que nous, commissaires, nous partions sur une façon incorrecte de l'analyse des choses. Nous devons pouvoir aller au cœur des choses. Et ce n'est pas un drame de le reconnaître; si c'était une réalité, nous avons besoin de le savoir pour ne pas fausser le travail que nous devons effectuer.

J'ai une question en ce qui concerne les formations. Nous avons eu une réponse partielle lundi, mais elle ne me satisfait pas. Au départ, il y avait 250 jours de formation, puis 240 et on est passé à 200. Et on nous explique qu'avant, on formait au moins sur deux machines et au moins sur deux lignes et que maintenant, on ne forme plus que sur une machine et, en général, une ou peut-être deux lignes. On justifie en disant qu'on passe d'un système à un autre, mais que la formation à la conduite a la même qualité. Quelle est votre réflexion par rapport à cela?

En Allemagne, le nombre de jours de formation est de 114, sur deux trains et deux lignes. Mais, en Allemagne, quand on forme sur deux trains, on forme sur tous les trains, parce qu'il n'y a que deux modèles de cabine de commande. Chez nous, il y en aurait 8. Donc, il paraît que quand on passe d'une machine à une autre, il y a un nouvel apprentissage. Peut-être que d'un côté, la manette se trouve à gauche et, d'un autre, elle se trouve à droite, … N'y a-t-il pas un besoin de cohérence du matériel dans la cabine? Je veux dire, ne serait-il pas nécessaire qu'on place les manettes au même endroit, … Est-ce que vous estimez qu'il faut aller vers une uniformisation du poste de conduite qui irait dans le sens de la qualité du

travail du conducteur et dans le sens d'une meilleure sécurité?

Autre élément: l'équipement du matériel existant. D'un côté, on entend que la SNCB a toujours été une société qui voulait faire un maximum de choses elle-même, en ce compris concevoir du matériel roulant et donner des plans, alors que dans d'autres pays, on lance un appel d'offres et on achète un matériel-type; on a parlé de Siemens.

Est-ce que les organisations syndicales et représentatives verraient un inconvénient à ce que, pour pouvoir accélérer l'implémentation des matériels à la fois sur les machines et sur les voies, on recourre à la sous-traitance? Il est quand même un peu vexant, choquant de constater que c'est une société dont le siège est en Belgique – qui a remporté un marché public - qui est allée équiper la Suisse et en partie l'Italie dans des délais relativement courts, alors qu'on nous annonce des délais de 7 ou 8 ans. Auriez-vous des états d'âme si on devait confier ce travail-là en sous-traitance? Ce seront peut-être les travailleurs d'une entreprise, et pas ceux de la SNCB, mais ce seront tout de même des travailleurs qui effectueront le travail!

J'ai entendu l'un ou l'autre intervenant parler de l'alcool. Jusqu'à présent, on n'a pas entendu dire que c'était un problème. C'est peut-être caché. Mais si cela devait être ainsi, nous avons décidé, dans notre commission, de pouvoir placer des alcolocks dans les cars ou dans des camions. C'est un équipement qui pourrait facilement être installé dans les trains.

Autre question: avez-vous connaissance du nombre de sanctions appliquées à des conducteurs? Je suppose que lors des concertations que vous avez avec les représentants de l'entreprise, ce point est abordé. Avez-vous quelque part une statistique qui donne les sanctions appliquées et pour quelles raisons? Est-ce en cas de franchissement d'un feu, est-ce pour un problème de comportement, est-ce pour non-respect de l'horaire de début de travail?

Deux conducteurs m'ont signalé – mais je ne sais pas si c'est général – que sur un certain nombre de lignes, on changeait régulièrement de signalisation, en ce sens que les panneaux ne se trouvaient pas toujours au même endroit et que sur certaines lignes, on aurait changé l'emplacement de la signalisation à trois reprises en deux ans. Cela pose-t-il un problème? Pour quelles raisons a-t-on fait ces changements? Disposez-vous d'informations à cet égard?

Les séries et les grilles. Je dois bien avouer que circulent un certain nombre d'informations qui méritent d'être recoupées en matière de modification des séries. Si je comprends bien, au mois d'octobre, le service central de la SNCB établit les séries sur base de critères standards. Ces séries sont communiquées aux conducteurs en fin d'année. Quelqu'un a dit que c'était juste avant les fêtes … pour qu'on puisse se tracasser pendant les fêtes! Et puis, au niveau local, il y a des gens qui ont des communions, des vacances ou que sais-je, il faut trouver un accord pour que les gens puissent modifier les grilles et avoir leurs congés au moment où ils le souhaitent.

Et c'est là que, apparemment, certaines grilles seraient adaptées pour pouvoir satisfaire les demandes de gens qui doivent être en congé et qu'on accentuerait une certaine pénibilité dans le travail d'un certain nombre de conducteurs. On me dit que c'est souvent vers les plus jeunes qu'on va parce qu'on se dit qu'ils sont en meilleure santé, que les aînés ont déjà assez donné. Quelles sont les règles existantes? Sont-elles purement locales ou sont-ce des règles liées à une espèce de philosophie communément admise entre l'ensemble des acteurs.

Les moniteurs. Comme vous, j'ai rencontré sur un plateau TV un ancien instructeur qui m'a expliqué qu'avant, pour devenir moniteur, il fallait pendant trois, quatre, cinq ans, aller à un jour de cours par mois, ensemble, où il y avait des super-instructeurs qui donnaient des instructions à des moniteurs. Maintenant, on deviendrait moniteur après six mois ou un an de bons et loyaux services sans avoir d'infraction. N'y a-t-il pas là une espèce de tolérance? Et ces moniteurs n'auraient plus de cours spécifiques. Avant, il paraît qu'il y avait un cours par mois et qu'il fallait au moins quatre, cinq ans de conduite pour devenir moniteur. Maintenant, il y a des dépôts où rapidement des gens qui paraissent très sérieux deviennent moniteur.

Par rapport aux activités complémentaires des conducteurs, que ceux-ci demandent ou pas l'accord de l'autorité, je suppose que c'est celui qui veut avoir une activité complémentaire avec le statut d'indépendant à titre complémentaire ou autre statut, peu importe. Mais j'observe des conducteurs qui, dans ma région, prennent des parts de bois. Je sais que certains font du vélo, de la natation, de l'aviron mais celui qui fait des parts de bois pendant huit heures – moi qui essaye de temps en temps deux heures de bois –, je peux

vous dire que c'est très fatigant. Même s'ils ont sans doute une meilleure forme que moi, j'imagine que pour eux cela doit être difficile.

Enfin, sur l'accident de Glons, si mes informations sont bonnes, le conducteur qui est dans la machine à l'arrière est un conducteur de Crossrail qui est habitué, là où il travaille sur les lignes en Allemagne, à avoir un autre dispositif de signalisation à l'arrière du train quand on rattrape. On m'a parlé d'une signalisation très simplifiée de feux, d'un simple feu rouge et vert mais qui n'avait pas les deux jaunes, etc. Il paraît que c'est une signalisation relativement simplifiée. La question que je vous pose est donc de savoir si vous avez connaissance de grandes différences de signalisation de ce type de choses entre la Belgique, la France, l'Allemagne. Dans ce cas-là, il paraît que le conducteur a dit qu'il était mal informé. C'est ce qu'on dit parce que, moi, je n'ai pas reçu de rapport d'enquête et je ne le recevrai pas. On me dit qu'en cas de rattrapage sur la même ligne d'un convoi en route, il y a une procédure de signalisation qui n'est pas une procédure utilisée en Allemagne et que cela aurait pu induire le conducteur en erreur.

Je pense qu'il y a là des questions pertinentes et d'autres sans doute impertinentes auxquelles vous ne pourrez peut-être pas répondre dans leur ensemble. Cela balaye pas mal de choses et ceci est en complément de toutes les questions posées. Je vous cède la parole. Vous vous organisez entre vous.

Jos Digneffe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren…

Le **président**: Attendez, je voudrais vous dire ceci. Cette salle doit être libérée au plus tard à 14 h 10, c'est-à-dire dans trois quarts d'heure. Si vous estimiez que, par rapport aux questions posées, il y a des éléments techniques dont vous disposez, des écrits, etc. ou des compléments d'analyse, vous pouvez nous les faire parvenir au secrétariat, nous les diffuserons parmi tous les membres. Maintenant, je vous passe la parole.

Jos Digneffe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal proberen snel een aantal zaken te bespreken waarvan wij hier al hebben afgesproken dat ik erop zou terugkomen.

Ten eerste, wat de seinoverschrijding in Glons betreft, is er geen sprake van een ander systeem. De treinbestuurder heeft een automatisch sein overschreden, hij heeft een overschrijdingsbevel 421 genomen en hij moet daarmee rijden. Desalniettemin is er achteraan op de trein ingereden. Meer wil ik daar niet over kwijt. Dat heeft dus niets te maken met seinsystemen. Het heeft te maken met de niet-goede toepassing door een privé-operator van het systeem op zich.

Ik wil snel overlopen wat mij is bijgebleven.

Ik heb opmerkingen gekregen over de opsplitsing van de maatschappij. Heeft die opsplitsing bijdragen tot wat er in Buizingen is gebeurd? Zeer zeker niet. Het heeft er niets mee te maken. De maatschappij is opgesplitst in een infrastructuurbeheerder en een exploitant, terwijl de Holding daarboven staat. Als een van de drie in de huidige context niets met veiligheid te maken heeft, dan is het de Holding.

Welke opmerkingen zijn wel terecht? Dat zijn de twee snelheden die worden toegepast bij de implementatie van veiligheidssystemen. Als ik zie dat bij Infrabel tot 90 % van de budgetten voor veiligheidssystemen zijn aangewend tussen 2005 en 2009, terwijl de NMBS niet eens de helft haalt, dan stel ik daar vragen bij.

Iemand heeft gevraagd hoeveel procent van de rijtuigen met welk systeem is uitgerust. Ik wil nog even iets verduidelijken. We moeten hier niet over veiligheidssystemen praten. Zolang we niet over Europese veiligheidssystemen spreken, spreken we ook in het geval van TBL1+ nog altijd over hulpsystemen. Ook met TBL1+ kan men een sein voorbijrijden en schade veroorzaken. Laat dat duidelijk zijn. Ik wil u dat naderhand wel eens technisch uitleggen, maar ik ga dat hier niet doen. Het zijn dus hulpsystemen en geen veiligheidssystemen die de trein stopzetten.

Wat de uitrusting betreft: 11 % is met een gongfluit uitgerust, 63 % met Memor, 7 % met TBL1, 13 % met TBL2 – op de hst-lijn tussen Leuven en Luik – en 2 % met TBL1+. Voor homologatie gaat het om 4 %. Dan hebt u een idee. Laten we eerlijk besluiten dat het Belgische spoorwegnet nog voor 75 % is uitgerust met de meest primitieve hulpsystemen, waarbij de machinist ofwel op de fluit moet reageren, ofwel op het lampje.

Ik heb een vraag gekregen over de concentratie van seinhuizen. Ik heb het daarover zo-even gehad, maar ik heb het nooit gehad over minder veiligheid bij concentratie van seinhuizen. Ik heb gezegd dat de stiptheid vermindert bij concentratie van seinhuizen. Als men een heleboel seinhuizen in een groot seinhuis concentreert, vergroot de afstand tussen de uiterste punten en dat

geconcentreerd seinhuis.

De wissels in Zaventem worden bediend door het seinhuis van Leuven.

Wanneer er vroeger in Zaventem een defect was aan een wissel, dan was daar iemand ter plaatse en kon die dat ter plaatse oplossen. Nu moet er iemand uit Leuven komen om dat probleem op te lossen. De mensen van Zaventem die het vroeger konden en mochten oplossen, mogen dat nu niet meer. Dat is nog zo'n zot gevolg van de opsplitsing tussen exploitant en infrastructuurbeheerder. Wij moeten daar toch eens een denkoefening over maken. Uiteindelijk heeft het niet veel teweeggebracht, maar u begrijpt dat wie met de auto van Leuven naar Zaventem moet komen gauw een halfuur onderweg is, terwijl de trein staat te wachten en de vertragingsketen groeit.

Waar wil ik het nog over hebben? Ik heb een vraag gehoord over de copiloot. Ik hoor dat vele mensen daarmee lachen en dat niet zien zitten, maar ik wil daar toch iets over zeggen. Wanneer ik dat idee zelf geventileerd heb, was dat niet omdat ik 's morgens opstond en dacht: "Ik ga om een copiloot vragen." Ik ben niet over één nacht ijs gegaan. Er zijn elementen die de stelling die ik inneem ondersteunen.

Zo rijden de goederentreinen in Italië bijvoorbeeld nog altijd met twee treinbestuurders. Wat willen de statistieken? In Italië is het aantal voorvallen dat zich met goederentreinen voordoet merkelijk lager dan in andere landen. Toeval? Ik weet het niet.

Professor Soetens van de Vrije Universiteit van Brussel heeft een studie gemaakt waaruit blijkt dat twee mensen die bijeen zitten elkaar niet noodzakelijk afleiden. Het kan ook zijn dat zij, wanneer zij met dezelfde activiteit bezig zijn, elkaar precies alert houden. Ik wil u een voorbeeld geven. Rijd als autobestuurder eens met iemand mee als passagier. 999 999 keren zult u hem dingen zeggen die hij ook gezien heeft, maar die miljoenste keer zegt u misschien iets wat hij niet gezien heeft, en daar gaat het om in dit geval.

Ten slotte, wat de trajecten betreft, laten wij er geen geheim van maken: één derde van de seinvoorbijrijdingen – want seinoverschrijdingen is geen juist woord in deze context, men moet spreken over seinvoorbijrijdingen – gebeurt op de Noord-Zuidverbinding. Daarmee wordt bedoeld: van de inrit in Schaarbeek tot de uitrit richting Gent.

Men zou kunnen overwegen er iemand bij te zetten, want als het daar zoveel gebeurt, moeten wij ons toch afvragen waarom het gebeurt en hoe het gebeurt. Misschien komen wij dan tot de juiste conclusie.

Wat wilde ik nog zeggen? Ik reflecteer over wat de voorzitter zei. Wij spreken altijd over 197 seinvoorbijrijdingen in 2009. Laat ik duidelijk zijn. Sommige voorbijrijdingen worden vandaag geregistreerd door de elektronische seinhuizen. Als men een halve meter doorrijdt, wordt dat dus geregistreerd. Wat belangrijk is – het zijn er nog 30 te veel, laat dat duidelijk zijn – is dat 30 van die seinvoorbijrijdingen gevaar tot gevolg kunnen hebben. Die komen, zoals men dat noemt, in gevaarlijke punten. Zij komen aan andere wissels.

Kortom, 20 % van de seinoverschrijdingen die wij kennen zijn echt gevaarlijk. Er mag er geen enkele gebeuren, daarover ben ik het met u eens. Men moet al het mogelijke doen om ze te voorkomen. Maar dat wou ik toch nog even meegeven.

Ik meen, voorzitter, dat ik klaar ben met het weinige te zeggen wat ik ervan ken. Ik laat de rest aan mijn collega's.

Luc Piens: Mevrouw Dieu vraagt hoe het eigenlijk mogelijk is dat andere operatoren hun locomotieven niet moeten inrichten met veiligheids- of hulpinstallaties.

Ik was dus wel even verbaasd als u toen ik dat hoorde van de heer Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, die stelde dat dit niet gebeurde bij de private operatoren. Het was om van achterover te vallen.

En hoe is het mogelijk dat een probleem van de inpassing van een sein niet wordt opgelost of zo lang duurt? Dat zijn de vragen die onze mensen dus ook stellen.

Waar wordt dat eigenlijk besproken? Wij hebben geen platform om over het veiligheidsbeheersysteem de nodige opmerkingen te ventileren. We kunnen zelfs geen advies verstrekken. Wel bestaat er een comité van veiligheid, het comité-PBW, maar dat valt niet onder de spoorwegexploitatieveiligheid, de veiligheid van het laten rijden van treinen. Het comité-PBW valt onder de wetgeving welzijn op het werk, wat een heel andere wetgeving is. Die wetgeving heeft alleen een adviserende bevoegdheid.

Le **président**: En principe, dans toutes les

entreprises, on doit faire un plan annuel d'action en matière de sécurité du travailleur. Je dis bien du travailleur. Mais vous dites là qu'on n'intègre pas dans ces données-là, les éléments relatifs à la sécurité du conducteur ou de la voie par rapport… C'est cela que vous expliquez?

Luc Piens: Niet volledig. Wat gebeurt er wel? Men moet inderdaad – en daartoe zou ik net komen – jaarlijks een plan opstellen, een actieplan voor de veiligheid. Dat is geen jaarlijks plan van 1 januari tot 31 december als afsluitingsdatum, maar het is een dynamisch plan. Men moet het ook naar de toekomst richten. Het moet steeds evolueren naar gelang van de nieuwe risico's die kunnen genomen worden door de werknemer.

Het is dus een taak van de preventieadviseur – dat werd hier ook aangehaald in de zaal – om dat dynamisch plan en dat jaarplan op te stellen. Maar – en daarop wil ik nog eens de nadruk leggen – dat behoort eigenlijk tot het welzijn van de werknemer. Dat is een specifieke wetgeving, arbeidsveiligheid. Ter zake heeft de preventieadviseur een adviserende taak. Het is dus altijd mogelijk dat de werkgever die opmerkingen naast zich legt.

Zo gebeurt het dus dat inderdaad in die comités van welzijn de nodige discussie gevoerd wordt over inplanting van seinen – dat hebt u trouwens gezien op de slides –, dat er preventieadviseurs hun advies daarover geven, maar dat het advies niet bindend is. De discussies die gevoerd worden door onze vertegenwoordigers en die comités PBW zijn adviserend. Men hoeft die niet te volgen. In die zin krijgen onze mensen steeds de indruk dat ze niet gehoord worden. Men zegt het wel, maar ze zien geen verandering. Hoe is het mogelijk?

Mijnheer Van Campenhout, het sturingscomité en de taak van het sturingscomité worden geminimaliseerd. Wij hebben enerzijds een auteur die een aantal taken en een aantal evoluties heeft ontwikkeld en zeer veel mensen geïnterviewd heeft, die de woorden van de heer Vinck neergeschreven heeft. Anderzijds is er de wijziging van de statuten van de NMBS Holding, waar het sturingscomité na het informele formeel werd geïnstalleerd en dan heeft men de toepassing. Als het niet de wil is van de verantwoordelijken om bepaalde dossiers ter bespreking te brengen, dan gebeurt dat niet. Als bepaalde zaken aangebracht worden door erkende organisaties en men gaat er niet op in, dan is het dat en gedaan. Er is dus meer mogelijk in het sturingscomité, maar er moet ook wil zijn van de andere kant.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Zijn er verslagen van het sturingscomité? Mijnheer de voorzitter, dan lijkt het mij nuttig dat wij die ook opvragen. Voor mij is het immers onduidelijk. De heer Vinck zegt dat het een grote rol heeft. Hier wordt gezegd dat het een kleine rol heeft. Het is wel nuttig om dat eens na te kijken.

Le **président**: Monsieur Van Campenhout, nous avons demandé à la SNCB de nous communiquer la partie pour la sécurité de tous les comités qui en traitent. Nous avons demandé d'avoir accès, nous ou l'expert, aux procès-verbaux du conseil d'administration, du comité d'audit, du comité de pilotage, du comité de direction, de comités divers.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Het comité de pilotage is het sturingscomité.

Luc Piens: Inderdaad.

Wat is het verschil tussen de interne en de externe preventiedienst. De interne preventiedienst is onder meer ook de preventieadviseur van Technics moet ik ondertussen zeggen, want men wijzigt nogal eens de organigrammen van een bedrijf. Vroeger was dat Treinen.

Men heeft ook een externe preventiedienst. Dat is CPS. Daar zitten onder andere ook de arbeidsgeneesheren in. Zij doen de medische onderzoeken van treinbestuurders, die wettelijk zijn vastgelegd. Waaraan moeten zij voldoen? Welke ziektes mogen zij niet hebben?

Over de risicoanalyse en het preventieplan had de voorzitter al een interventie gedaan.

Wat de werkdruk, rijtijd, gemiddelden betreft, met cijfers slaat men iedereen dood, aan elke kant van de tafel. Men moet dezelfde zaken vergelijken. Men moet dus geen appels met peren vergelijken. Men kan in een bepaalde vergelijking de werkdruk en de rijtijd van treinbestuurders berekenen. Landen zijn anders. De spoorweginfrastructuur is anders. In België kan men bijvoorbeeld korte ritten doen. Het GEN-plan zal er bijvoorbeeld voor zorgen dat er minder kilometers worden gedaan. Alles is hier geconcentreerd op Brussel. Wij hebben een specifieke indeling van ons netwerk. Andere landen zijn groter. Daar doet men grotere afstanden. Het is dus zeer moeilijk om die vergelijking te maken.

Wat de ongevallen betreft, ook ongevallen op overwegen worden in de statistieken opgenomen. Wanneer een auto of een fietser wordt aangereden, wordt dat dus ook in de ongevallenvergelijking tussen de verschillende landen opgenomen. Wij hebben nog veel overwegen. Dat kan een probleem vormen in België.

Op het vlak van de veiligheid moet men dus eigenlijk de vergelijking maken tussen ongevallen waarbij alleen treinen, in de exploitatie van de treinen, betrokken zijn, zoals ontsporingen en botsingen. Dat zou een beter zicht geven op de problematiek.

Wat het memorisatieprobleem of de Memor betreft, TBL1 is een verbetering, het is een betere investering. Het is nog altijd een hulpmiddel. De gongfluit vraagt gewoon een reactie van een treinbestuurder op het ogenblik dat hij een waarschuwingssein, met twee gele lichten, voorbijrijdt. Twee gele lichten betekent dat het volgende sein dicht staat. Ik zal niet over de andere lichtbeelden spreken, want wij moeten het niet moeilijker maken.

Wanneer een waarschuwingssein – dat betekent dat het volgende sein dicht is – wordt overschreden en de bestuurder geen reactie op de gongfluit geeft, dan valt de trein stil. Dat is ons systeem in België. De trein moet stoppen voor een rood sein. Als de bestuurder niet reageert, dan betekent het dat de bestuurder het niet heeft gezien. De stopafstand bedraagt soms meer dan een kilometer. Wat is het probleem? Als men tussenin nog een aantal andere zaken moet verwerken, bijvoorbeeld een stopplaats of een station, dan kan men die vergeten. In die zin is een Memor een hulpmiddel voor de treinbestuurder dat hem eraan herinnert dat er iets is geweest, zodat hij weet dat hij dat seinbeeld heef gekregen en dat hij niet mag optrekken met volle snelheid naar het volgende sein, dat dicht staat.

Als er een probleem is met de Memor en de lichtinval, wordt dat dan verholpen, is een andere vraag. Dat heeft opnieuw te maken met de problematiek van het comité PBW, waar die zaak aangebracht wordt door de vertegenwoordiger van onze treinbestuurders in dat comité en waar het blijft hangen. Het comité is namelijk enkel een adviesorgaan. Het is geen orgaan waarin men verplicht moet ingaan op bepaalde zaken.

De heer Lavaux had een vraag over ziekte bij treinbestuurders. Men kan daarin een opdeling maken. De eerste dag is het normaal onvoorzien. Daarvoor is er in de standplaats een reserve, die de onvoorziene zieke kan vervangen. Als die man langer ziek is, dan moet hij vervangen worden door een andere treinbestuurder. Wanneer men een reeks doorloopt – u hebt daarnet een voorbeeld van een reeks gezien –, dan staat men, afhankelijk van de standplaats, meestal een maand "buiten reeks".

Die “buiten reeks” is eigenlijk voorzien om de voorziene afwezigheden zoals ziekte of verlofaanvragen te kunnen opvangen. Voor het vervangen van voorziene afwezigheden dus. Onvoorziene afwezigheden die de dag zelf gebeuren, dat is een reserve. Let op, die reserve zit daar en die rijdt niet in normale omstandigheden, maar die wordt wel meegeteld voor het berekenen van het aantal gemiddelde uren rijtijd. Dat brengt dat gemiddelde ook naar beneden.

Verhoogd absenteïsme. Het is mij niet bekend dat het zo opvallend is dat treinbestuurders meer afwezig zijn voor ziekte dan anderen. Ik zou zelfs durven zeggen, integendeel. De periode van ziekte op het einde van het jaar. Er bestaat misschien hier of daar wel een aantal systemen, maar dat is niet van toepassing bij de NMBS. Men heeft daar een strenge medische controle. Men mag er zich aan verwachten wanneer men ziek is, dat men soms binnen enkele uren bezoek krijgt van een controlegeneesheer van de NMBS. Zeker ten opzichte van andere bedrijven mogen we stellen dat ons ziektecijfer beduidend lager ligt.

Alcoholisme. Iedereen die in de veiligheid zit weet dat op het ogenblik dat er iets gebeurt, hem een ademtest wordt afgenomen, gevolgd door een bloedtest moesten er bewijzen zijn dat er gedronken is. Bovendien is vorig jaar die maatregel voor het alcoholisme nog verstrengd. Dan, wat betreft het gongfluitsysteem. U hebt het percentage gehoord. Men heeft mij gezegd dat er nog 171 treinen met het gongfluitsysteem zouden zijn uitgerust, dus waar dat toestel nog bestaat. Een tijdelijke vervanging door Memor? Ik zou zeggen: ja, maar liefst nog een veiliger systeem. Maar als men kan, in ieder geval versnel het gongfluitsysteem eruit.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijn vraag was meer in het bijzonder of het nog zin heeft om het Memorsysteem nog te plaatsen voor drie jaar, dus alvorens alle toestellen met TBL1+ worden uitgerust.

Luc Piens: Dat hangt sterk af van de vraag of

men voldoende materiaal heeft om de TBL1+ overal te plaatsen. Wij hebben inderdaad ook gehoord dat een motorstel uit de revisie kwam waarop het gongfluitsysteem bleef staan. Dat kan niet. Bij de bestuurders kwam dat sterk over als het negeren van hun opmerkingen. Als men voldoende materiaal heeft om de TBL1 te installeren, laat men dat dan alstublieft installeren.

Men moet ook naar de levensduur kijken. Bepaalde krachtvoertuigen hebben een levensduur van vijftig jaar, maar gezien het feit dat men liever investeert in andere zaken zoals rijtuigen of motorstellen, laat men die krachtvoertuigen, de locomotieven, nog rijden. Dan moeten wij ons de vraag stellen: als die nog tien jaar rijden, wat moet er dan eerst worden vervangen?

Het gongfluitsysteem heeft geen enkel herinneringseffect. Er staat niets op dat dashboard. Vervang dat eerst en het liefst door moderne hulpsystemen. De maatschappij moet wel het nodige materiaal en goed gevormd personeel hebben om dat te bewerkstelligen.

De externe preventiedienst CPS heeft sedert 2000 al verschillende studies gedaan, zoals een studie over nachtwerk, over het opvolgen van diensten, over de verschillende diensten die elkaar moeten opvolgen. De aanzet werd gegeven door een vorige directeur-generaal Treinen, de heer Robbet. Toen is er gestart met het project humanisering van de prestaties van het treinbesturingspersoneel.

Daar is een studie voor besteld bij CPS. Ondertussen is de man ouder dan 65. Op zijn 65ste is hij met pensioen gegaan. Ondertussen hebben we de liberalisering van het goederenvervoer gekend. Die studie is blijven hangen. Maar ze is er.

Wij hebben een studie gevraagd in verband met de verlenging van de dagprestatie met een pauze van maximum één uur zodat er een dienst is van maximaal tien uur. Toen hebben wij gevraagd om daarin ook een risicoanalyse uit te voeren, ermee rekeninghoudend dat de bestuurder naar zijn werk moet rijden en ervan terug moet komen. Welke impact heeft dat? Het ging vooral om goederenverkeer.

Ik moet u zeggen dat de werkdruk bij goederenverkeer beduidend anders aangevoeld wordt dan werkdruk bij reizigersverkeer. Bij reizigersverkeer is er vooral een druk van tijd, stiptheid, vertraging, alles kort op mekaar, gecomprimeerd in één dienst. Goederenverkeer is vooral een aantal vooractiviteiten die uitgevoerd moeten worden, bijkomende activiteiten, door de treinbestuurder van de goederentrein, voor het vertrek. Het gaat bijvoorbeeld om papieren ophalen of een remproef. Vroeger moest dat niet gebeuren. Een tweede punt van druk bij goederenvervoer zijn langere tijden. Goederenvervoer rijdt vooral ’s nachts. Op de slides hebt u gezien, inzake het verkeer ’s nachts… U moet weten dat de bestuurder daar alleen zit, op sporen die altijd convergeren, twee lichten, lange trajecten, beperkte snelheid. Dat brengt dus een andere werkdrukbelasting met zich mee dan reizigersverkeer.

Wij hebben dus een risicoanalyse gevraagd aan CPS. Ook hebben wij gevraagd om een risicoanalyse uit te voeren in verband met nachtarbeid. Dat geldt niet alleen voor treinbestuurders of treinpersoneel, maar ook voor onderstationschefs, seingevers en operatoren in de seinhuizen. De resultaten van dat onderzoek zijn eveneens gekend.

We hebben ook het volgende gevraagd. Er is druk, commerciële druk, om de arbeidsprestatie te verlengen tot elf uur voor treinbestuurders: een maximumprestatie van negen uur, aangevuld met maximum twee uur pauze. Wij vragen duidelijk dat er een verpozingslokaal zou zijn. Op dit ogenblik is het zelfs niet mogelijk voor de maatschappij om te zorgen voor een deftig verpozingslokaal voor die pauze. Bovendien worden die pauzes regelmatig verminderd omdat er vertraging is of omdat er bijkomende activiteit gedaan moet worden in verband met een goederentrein. Wij hebben gevraagd om daarmee rekening te houden.

Er is ook een studie besteld bij de CPS in verband met de jobbeleving van de treinbestuurder, waaronder de werkdruk. Die bevraging vond plaats op het ogenblik dat de betrokkene bij de arbeidsgeneesheer moest gaan voor zijn medische controle. Dat geeft op dat ogenblik een volledig ander beeld dan mocht men de bevraging vrij kunnen invullen op een ander ogenblik. Die studie bestaat ondertussen, zij is bijna af of af. Die studie is af want wij hebben die aan de overkant van de tafel al even zien opengaan en terug dichtgaan. Wij zijn vragende partij om daarover een discussie te voeren. Een zaak moet u wel weten. Die studie werd besteld vóór het ongeval van Buizingen. Dit is ook interessant om weten.

De arbeidsprestaties. Men probeert elkaar op dit ogenblik te beconcurreren via arbeidsprestaties. Arbeidsprestaties: werkdruk, werkdruk; gebrek

aan concentratie, gebrek aan concentratie; mogelijke vergissingen, mogelijke vergissingen; ongevallen. Wij willen dat voorkomen. Wij vinden dat er toch wel een maatregel moet worden genomen om een aantal zaken op eenzelfde leest te schoeien en arbeidsvoorwaarden gelijk te schakelen. Wij moeten daarbij zeggen dat er op Europees vlak al een eerste initiatief werd genomen. Er is een sociaal akkoord afgesproken tussen enerzijds de werkgevers – CER – en anderzijds de vakbonden – ETF. Dit heeft geleid tot een richtlijn 47/2005 die ondertussen werd omgezet in Belgisch recht. Dat geldt voor treinbestuurders die grensoverschrijdend werken.
Dat is een minimumsokkel. Dat staat ook duidelijk in de richtlijn. Die richtlijn mag dus geen aanleiding geven tot een verlaging van de arbeidsvoorwaarden van om het even welke werknemer van een of ander nationaal bedrijf. Het is dus een minimumsokkel.

Waarom geen deeltijdse arbeid voor oudere bestuurders? Deeltijdse arbeid is voor sommige beroepen binnen de spoorweg geen recht, ook al heeft men een bepaalde leeftijd bereikt. Het is een gunst in die zin dat de leiding dit kan weigeren en niet hoeft toe te kennen. Sommige oudere treinbestuurders zijn echter wel vragende partij om bijvoorbeeld viervijfde te werken, wat maakt dat zij niet altijd die werkdruk ervaren en blijven rijden.

Wat de trajecten zonder lijnkennis betreft, heeft de maatschappij – wij weten niet van waar dat altijd komt – gevraagd om sommige omleidingswegen te berijden zonder lijnkennis. Wij hebben meegedeeld dat dit te gevaarlijk was. Dat is een eerste stap. Een lijn moet goed gekend zijn en een treinbestuurder moet weten waar de seinen staan en waar hij moet remmen. Dat laatste is zeer belangrijk. Ook bij de opleiding van de jonge treinbestuurders heeft dit betrekking op de praktijk van de stielkennis. Wij hebben gezegd dat dit niet kon. Die vraag werd ook gesteld vanuit het DVIS. Zij hebben wettelijk de opdracht om rond bepaalde problematieken de verschillende partners te raadplegen, ook de andere spoorwegoperators. Van die gelegenheid hebben wij gebruik gemaakt om te zeggen dat dit voor ons niet kon om veiligheidsredenen.

Le **président**: Nous n'allons pas avoir matériellement le temps d'en terminer avec les réponses. Je propose que nous puissions commencer la réunion de lundi à 14 heures par l'ordre des travaux pour les jours et les semaines à venir. Ensuite, nous vous donnerons la possibilité – pendant 45 minutes pour les trois organisations – de nous répondre. Cela sera évidemment difficile de répondre par écrit. D'un autre côté, s'il y a l'un ou l'autre élément de précision qui doit être apporté dans le cadre d'une réplique, je vous demanderai d'être assez bref. À mon avis, nous aurons encore l'occasion de nous revoir plus tard. Je vous demande de vous concentrer, sur les 45 minutes que nous pourrions vous consacrer, à répondre à l'ensemble des éléments qui restent encore à aborder dans toutes les questions qui ont été posées par des membres de la commission. Cela vous agrée-t-il?

(…): Ce serait à quelle heure?

Le **président**: Nous allons commencer avec l'ordre des travaux à 14 heures. Nous devrions avoir fini à 14 h 30. Nous commencerions donc à ce moment-là jusque 15 h 15. Cela vous agrée-t-il?

(…): On mettra tout en œuvre.

Le **président**: Je sais que le sujet ne sera pas vidé et que nous aurons l'occasion de nous revoir par la suite. Pour ceux qui doivent y aller, je signale la réunion de la commission de l'Infrastructure. J'invite ceux et celles qui ont des propositions à formuler à le faire pour lundi à la réunion qui fixera l'ordre des travaux.

La réunion publique de commission est levée à 14.04 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.04 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 15 MAART 2010

Namiddag

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 15 MARS 2010

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.53 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.53 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de représentants de la CGSP-Cheminots, de la CSC-Transcom et du SLFP-Rail (continuation)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van ACOD-Spoor, ACV-Transcom en VSOA-Spoor (voortzetting)

Le **président**: Chers collègues, nous avions terminé la séance précédente par M. Piens. Souhaitez-vous ajouter quelque chose, monsieur Piens?

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, ik heb bijna gedaan, in ieder geval. Uiteraard zal ik mijn collega's ook nog iets laten zeggen.

Er zijn nog veel vragen die niet werden beantwoord.

Het laatste dat wij gezegd hebben, ging over de lijnkennis.

Er werd ook een vraag gesteld in verband met de treinbestuurders en de verloning. Het klopt inderdaad dat treinbestuurders, via examens kunnen afstuderen of met pensioen gaan als eerste treinbestuurder, met andere woorden op niveau 2+. Daartoe moet de kennis echter bewezen worden.

Over de preventieadviseurs hadden wij ook al een en ander gezegd. Zij hebben een specifieke taak binnen de wet inzake het welzijn op het werk. In die hoedanigheid moeten zij rapporten opstellen.

Die rapporten zijn niet bindend.

Er was een specifieke vraag over het zonlicht dat zou invallen op het lampje Memor. Dat is aangebracht in een comité van veiligheid. Na lange besprekingen — er staan op dat comité veel punten — wordt daar een oplossing voor gezocht. Men gaat daar een kapje over plaatsen en de productie gaat daar starten, heeft men mij gezegd.

Hoe worden de adviezen opgesteld en overgemaakt aan de hiërarchische overheid? Onze mensen hebben de mogelijkheid om daarin tussen te komen via de comités PBW, maar aangezien het een adviserend orgaan is, is dat veeleer een klaagzang dan een comité waarin men tot beslissingen kan komen. Het blijft altijd een verantwoordelijkheid van de werkgever.

Over de regels in andere landen wat betreft de tijdspauze, het volgende. Elke nationale spoorwegmaatschappij heeft haar eigen regels. Er is een minimumsokkel afgesproken op Europees niveau, die is omgezet in Belgisch recht. Ondertussen is er een wet. De tussenpauze bedraagt 14 uur tussen twee diensten. Die 14 uur moeten dan wel thuis worden genomen.

Voorzitter, ik had bijna gedaan, zoals daarjuist gezegd. Ik denk dat de collega's de andere vragen verder zullen kunnen ontwikkelen.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Piens.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je ne vais pas reprendre les différents commentaires de mes

collègues. Je vais essayer de répondre à d'autres questions, groupées si possible.

Je suppose que si nous avions oublié quelque chose, vous ne manqueriez pas de nous le rappeler, étant entendu que nous ne connaissons pas tout. Nous ne sommes pas omniscients; si nous l'étions, nous serions au CEO, et vous nous auriez déjà entendus.

Plusieurs d'entre vous, notamment MM. Van den Bergh, Balcaen, De Groote et Mme Dieu, avaient soulevé une remarque. Lorsque nous avions donné l'exemple de ce fameux signal de Neufville qui était caché par un poteau caténaire et qu'on n'avait toujours pas décidé de le déplacer en aval au bout de trois ans, vous nous aviez dit, horrifiés, "Osons espérer que cela ne se passe pas souvent comme ça! Comment se fait-il qu'il faille autant de temps?". Je vais tous vous rassurer: non, cela ne se passe pas tout le temps ainsi. Et ce type d'exemple n'est pas légion. Cela peut parfois se produire, mais ce n'est heureusement pas une généralité.

Cette réflexion m'en amène à une autre. Plusieurs intervenants s'étaient demandés si la scission du groupe ferroviaire en trois entités n'était pas une cause de dysfonctionnement en termes de sécurité. Cet exemple du signal AG19 de Neufville peut l'illustrer. Le comité PPT est un organe paritaire, qui dépend du holding, tout comme l'inspecteur des accidents en dépend. Dans la vidéo que nous vous avons montrée, on vous a dit que c'était un délégué des organisations reconnues qui avait constaté ce fait; c'est un conducteur de train. Il relève donc de la SNCB. Ceux qui doivent déplacer le signal dépendent d'Infrabel. Vous avez un magnifique cas où, pour une situation donnée, le déplacement d'un signal nécessite la coordination des trois entreprises. Évidemment, cela ne facilite pas toujours les choses. Je ne veux pas dire qu'il y a des liens de causalité – ne me faites pas dire ce que je ne dis pas! –, mais il est vrai que, factuellement, dès lors que les responsabilités sont partagées entre trois entreprises réputées autonomes, cela peut créer des dysfonctionnements. D'autant plus que, dans la foulée des propos de mon collègue, M. Piens, les responsabilités en matière de sécurité ne sont pas non plus localisées à un seul endroit.

Je m'explique. Le premier responsable en la matière se trouve au niveau européen. C'est au niveau du Conseil et du Parlement européens qu'on adopte et qu'on vote des règlements et des directives. Parfois, la Commission elle-même peut prendre un certain nombre de décisions et adopter des règlements sur proposition de l'ERA en termes de spécificités techniques d'interopérabilité(STI).

Donc, la Commission aussi peut avoir une certaine initiative.

Au niveau des États membres, et plus singulièrement de la Belgique – ce n'est pas à vous que je dois le dire –, c'est le parlement qui transposera en droit national les directives, étant entendu que les règlements, eux, sont d'office applicables sans transposition en droit national.

Le Roi lui-même, sur avis du Conseil des ministres ou du ministre concerné peut prendre des arrêtés royaux d'application. Le ministre de la Mobilité peut prendre des arrêtés ministériels. De ses services sont aussi élus le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (le fameux SSICF) qui a diverses prérogatives, notamment des autorisations de mise en service. C'est lui qui délivre les certificats de sécurité pour les entreprises; c'est lui qui établit le cadre réglementaire national; c'est lui qui veille – et c'est important – à garantir le maintien de la sécurité sur le réseau ferroviaire et, enfin, c'est lui qui délivre les certificats de sécurité au personnel (conducteurs et accompagnateurs de train). C'est aussi maintenant chez lui que se trouve le fameux organisme d'enquête, celui qui devra enquêter et que M. Schouppe a transféré chez lui quelques jours avant la catastrophe de Buizingen; auparavant, les organismes d'enquête étaient sis au sein de la SNCB Holding et ils ont été placés au sein du SPF Mobilité.

Il y a aussi, bien sûr, la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires qui circulent; il y a même Belgorail pour l'interopérabilité.

Ainsi, on voit qu'en matière de sécurité, bon nombre d'acteurs différents, à différents niveaux, ont leur pièce à jouer. Vous remarquerez que, dans tous ceux que j'ai cités et sans vouloir nous exonérer, les travailleurs eux-mêmes ne sont pas directement responsables de la sécurité ferroviaire: ce n'est pas de leur compétence. Tout au plus avons-nous notre mot à dire en termes de sécurité au travail au travers des comités PPT, comme le disait mon collègue Luc Piens.

M. Van Campenhout, il y a une question que je ne voudrais pas passer sous silence et à laquelle vous semblez être fort accroché: le comité de pilotage.
Ce comité de pilotage, selon Karel Vinck et

comme vous le disiez vous-même, est un organe très important. D'après ce que nous avons pu entendre, vous disiez en quelque sorte que nous semblions le minimiser, minimiser son fonctionnement et ses compétences. En tout cas, ce n'est pas moi qui ai pu dire cela: en effet, je pense qu'il s'agit d'un organe d'une grande importance. Mais quel que soit l'organe qui existe, dans quelque société que ce soit, il ne fonctionnera correctement que si l'on veut le faire fonctionner correctement.
J'ai l'impression que Karel Vinck, lorsqu'il a mis sur pied ce comité de pilotage, vu qu'il en était le premier acteur, avait probablement une volonté de le faire fonctionner et de lui donner une importance. Il faut savoir que M. Vinck était, parmi les trois administrateurs délégués des trois entreprisses, celui qui avait une espèce d'aura naturelle hiérarchique sur les deux autres. C'est lui qui avait fait venir Marc Descheemaeker et c'est lui qui avait nommé Luc Lallemand. Il était donc naturellement leur "père" à eux deux, même si ce n'est pas coulé ainsi dans les textes.

Aujourd'hui, force nous est de constater que chacun des trois administrateurs délégués essaie d'avoir un maximum d'autonomie. Dès lors que les textes ne confèrent la supériorité organisationnelle à aucune des trois entreprises, on assiste parfois aussi à des tiraillements.

Je ne vous ferai pas l'injure de vous rappeler que ces trois entreprises sont autonomes en vertu de la loi du 21 mars 1991. Cette même loi donnait l'autonomie à la SNCB, unitaire à l'époque. Depuis 2004-2005, on a créé trois entreprises publiques autonomes qui ressortent de cette loi du 21 mars 1991. Le fait de les faire travailler ensemble en disant qu'elles sont autonomes, ce n'est pas toujours très simple. Peut-être sera-t-il un jour nécessaire de légiférer dans ce domaine puisqu'il n'y a pas de coordination prévue dans cette loi?

M. Balcaen était intervenu et se demandait si, en termes de gestion, il n'y avait pas un certain nombre de choses à faire.

Pour en revenir aux compétences du comité de pilotage, elles sont prévues par la loi. Il a été créé pour accompagner la nouvelle structure lorsqu'elle a été mise en place, fin 2004, début 2005. Chacun sait que cette nouvelle structure n'est toujours pas achevée; le comité de pilotage a donc toujours son rôle à jouer.

Il est également là pour donner des avis concernant le plan d'entreprise, mais l'initiative revient à chacun des conseils d'administration. Mais la raison principale pour laquelle il fonctionne aujourd'hui est qu'il est compétent pour régler les problèmes de gestion opérationnelle. À nouveau, vous verrez que rien, en termes de sécurité, ne figure dans les compétences de ce comité de pilotage.

Je pense que c'est un organe extrêmement important en termes de coordination et de négociation mais pour ce qui nous occupe ici, à savoir la sécurité, ce n'est pas là qu'il faut, aujourd'hui en tout cas, aller chercher les plus grandes responsabilités.

Lors de nos différentes interventions, vous avez pu voir que tout ce qui avait trait à la charge psychosociale du travailleur nous touchait énormément, nous responsables des travailleurs. On a parlé plus d'une fois d'une enquête qui avait été rédigée à l'initiative de la direction du groupe ferroviaire par CPS (*Corporate Prevention Service*). Je vais vous en dire deux ou trois mots, car nous en attendons beaucoup.

D'abord, cette enquête a été réalisée par CPS entre le 1er septembre 2008 et le 31 août 2009. CPS a questionné les conducteurs lors de leur présentation à la visite annuelle. Chaque année, en tant que membres du personnel de sécurité, ils doivent passer une visite devant la médecine du travail et sont donc convoqués chez CPS. C'est à cette occasion qu'on leur a posé certaines questions qui ont servi de base à l'enquête. Je dois dire que la participation fut très positive: 84 % conducteurs convoqués se sont pliés à ce jeu de questions.

À ce stade, nous ne connaissons pas encore les résultats de cette enquête. Cela fait environ trois semaines que j'essaie d'avoir ne serait-ce que le brouillon de cette enquête, car il existe et a d'ailleurs été présenté au début du mois de février à la direction de la SNCB. Mais, manifestement, il y a un embargo. Il est prévu qu'on nous communique officiellement cette enquête. Il serait intéressant que les membres de la commission puissent se la procurer et prendre connaissance des commentaires des auteurs.

Toutefois, je me permettrais de signaler qu'il y a un risque de deux biais. Le premier est que les questions ont été posées lors de la visite à la médecine du travail. Ce n'est évidemment pas un moment neutre, puisque les conducteurs passent à la toise pour voir s'ils peuvent continuer d'exercer leur métier. Des pressions peuvent s'exercer. Le second est que CPS a beau être un organisme externe, c'est quand même le groupe

SNCB qui rémunère tous les gens qui y travaillent. Je ne voudrais pas insinuer une absence de neutralité chez CPS; je dis qu'il faut pouvoir mesurer un certain risque.

Je sais malgré tout par indiscrétions que dans cette étude, certains éléments repris font montre d'une charge mentale quatre fois supérieure pour un conducteur de trains par rapport à un travailleur d'une autre entreprise. On a réalisé un *benchmarking* par rapport à d'autres entreprises sur la base des réponses reçues. Là aussi, il faudrait être extrêmement prudent et voir si on ne compare pas des pommes à des poires.

Je sais qu'on a relevé que les conducteurs souffraient d'un manque d'autonomie. Quand on est dans un train, on ne choisit pas nécessairement ce qu'on veut: en principe, on suit les rails et les signaux et on n'arrive pas quand on veut pour repartir quand on veut. On note un manque de participation et quelque chose d'intéressant par rapport à une des réflexions du président de cette honorable commission: il y a manifestement chez les conducteurs une insatisfaction salariale. Cela explique peut-être pourquoi certains essaient d'avoir un deuxième métier, monsieur Bellot.

Le métier est aussi réputé pour sa monotonie. Je me permets une petite incise: il est d'autant plus monotone qu'il n'est plus ce qu'il était. Jadis, dans les vieux chemins de fer, on circulait tantôt avec des trains de voyageurs (à grande vitesse, à moyenne vitesse, sur de petits omnibus, de temps en temps un petit tortillard) et tantôt sur de beaux grands trains de marchandises sur lesquels on faisait Stockem-Anvers (j'invente) avec 22 talbots remplis de minerai de fer. C'était varié, on voyait du paysage, du matériel.

Aujourd'hui, avec la libéralisation, il a fallu scinder et spécialiser les dépôts de conducteurs. La spécialisation fait que nous avons des dépôts essentiellement axés "marchandises" ou "voyageurs". Il y a donc moins de diversité, ce qui engendre *de facto* la monotonie. Il faudrait voir si cette libéralisation et cette hyper-spécialisation n'influent pas sur la monotonie.

Je vous ai parlé d'un *benchmarking*, c'est un très joli mot qui veut souvent dire qu'on va comparer des choses et souvent, on compare des pommes et des poires. Rien ne ressemble davantage au réseau ferroviaire belge que le seul réseau ferroviaire belge. Ailleurs, on n'est plus du tout dans la même configuration! Vu notre position géographique centrale en Europe, notre réseau est très maillé, très dense et il n'est en rien comparable au réseau français sur lequel on va faire des Paris-Lyon en TGV aller-retour sur une journée sans difficulté. Chez nous, la moyenne sur une prestation de conducteur est de rencontrer un signal tous les 1,5 km ou deux signaux tous les trois kilomètres si vous préférez. Quand les Français arrivent chez nous, ils nous disent: "Ce n'est pas possible, vous avez une forêt de signaux!" Par rapport à chez eux, où le réseau est moins serré, moins densément occupé, où les lignes sont plus longues, chez nous, il y en a tout le temps.

Pour augmenter tout cela sur notre petit réseau exigu, on a rapproché toutes les sections de blocs, celles qui font l'espacement des trains, pour mettre un maximum de trains en même temps sur le même tronçon de ligne.

Chez eux, vu qu'ils disposent de grandes étendues de voies qui traversent toute l'Ardèche, ils peuvent se permettre de placer quatre ou cinq trains sur de longues périodes. Leur réseau est donc moins concentré, peut-être plus diversifié, mais moins dense, ce qui présente moins de risques.

Lorsqu'on fait des comparaisons en termes de circulation, en termes de kilomètres parcourus, il faut voir de quel réseau il est question, avec quelle configuration, et ne pas mélanger pour ne pas comparer des pommes à des poires.

Quand je dis qu'il y a beaucoup de signaux, le fait d'avoir cette signalisation très importante nécessite une étude de ligne très poussée avant d'y envoyer des conducteurs. Ces études de ligne sont extrêmement importantes pour nous. Dès qu'on change la signalisation, dès qu'on modifie l'implantation – c'était une remarque de M. Bellot –, il faut à tout le moins en aviser le conducteur. Comme vous le disiez, pour des raisons de travaux – ce qui est souvent le cas aujourd'hui avec l'implantation des quatre voies RER et les nombreux chantiers de génie civil partout en étoile au départ de Bruxelles –, pour réaliser ces travaux, les entreprises qui sont parfois de véritables génies sont amenées à déplacer les signaux pour y déposer les voies supplémentaires. Tout cela nécessite d'aviser correctement les conducteurs qui seront amenés à circuler sur cette ligne, donc de faire des études de lignes.

Tout cela prend un certain temps non productif. Dans le cadre de la concurrence, les temps non productifs sont à bannir, à proscrire: il y aurait

donc parfois tendance à négliger cette connaissance et ces études de lignes alors qu'il s'agit de situations où l'on change de plus en plus souvent les signalisations.

Pour en terminer à propos de cette enquête, je pense qu'elle serait très importante. Il faudra voir ce qu'elle en dit. Il serait peut-être même utile, puisque vous serez amenés à poser des recommandations, de demander à un organisme extérieur d'effectuer une véritable enquête.

Comme le disait Mme Musin dans son questionnement, "on a décidé de rechanger les rythmes à l'inverse de l'horloge biologique qui aurait tendance à ce qu'on aille de plus en plus tard le matin". Cela aussi, on le fait pour éviter des prestations non productives qu'on appelle dans notre jargon des "alternements".

Tout cela a des raisons purement économiques, des raisons "a-humaines", "a-biorythmiques", abiologiques. Il serait donc intéressant de confier à des organismes sérieux, qui n'auraient pas de pression, des études pour voir pourquoi les conducteurs ont parfois des difficultés.

Si on réalise tout cela et que des recommandations sont formulées, il faudra les suivre. Je suis tout à fait d'accord d'ouvrir, avec le président, la discussion sur l'éventuel deuxième métier. Si on dit qu'il faut respecter des temps de travail très stricts, on ne peut pas se permettre d'exercer un autre métier, peut-être encore plus contraignant, qui empêcherait le repos. Nous sommes tous capables de prendre nos responsabilités.

Une question souvent posée, notamment par Mmes De Bue et Dieu et MM. Lavaux et Bellot, concernait les fameuses séries des conducteurs. Ces séries sont élaborées, en principe, une fois par an. Elles sont changées en décembre. Pas de chance, on les change en décembre. Notre réglementation prévoit qu'avant de les changer, il y a un délai de six semaines pendant lequel les travailleurs et leurs délégués peuvent consulter le projet de séries qui leur est soumis. Il y a ensuite une réunion de concertation au cours de laquelle la direction écoute – et entend parfois – les demandes des travailleurs pour changer ces séries.

Le problème, comme le disait Mme Dieu, est que ces séries sont élaborées par un mécanisme style Géoroute. Par le passé, ces séries étaient élaborées par de braves gens, souvent d'anciens conducteurs déclassés pour raisons médicales, qui connaissaient la musique pour avoir eux-mêmes conduit des trains pendant des années. Ils faisaient cela d'une façon "humaine". Aujourd'hui, nous avons une machine bien programmée pour éviter les temps morts et augmenter la productivité. C'est bien de cela qu'il s'agit!

Le premier effet pervers est le suivant. Aujourd'hui, vous me présentez un projet sorti tout droit de la machine, nous discutons à la réunion de concertation et nous changeons deux trains entre deux séries, avec l'accord de toutes les parties. L'année suivante, on recommence, et comme on n'a pas paramétré les changements voulus par les parties, on retrouve la même proposition!

Je vous l'assure, c'est énervant. Une fois, ça va mais systématiquement, tous les ans, il faut répéter la même rengaine!

Deuxièmement, ce magnifique programme informatique est réalisé par des informaticiens qui ne connaissent pas nécessairement toujours toutes les techniques ferroviaires et qui ne respectent pas un certain nombre de règles, ce qui fait que régulièrement – je ne dirai pas systématiquement mais dans une grande majorité des cas –, dans les séries qui vous sont présentées, vous trouvez des opérations totalement infaisables, réglementairement ou techniquement. Pour faire rouler un train, il ne suffit pas de se mettre aux commandes et de le faire démarrer, il y a des activités qui ne sont pas purement faire rouler un train: préparation de machine, vérification de freins, de GSM-R, de radio, etc. Tout cela prend un certain temps. Et ce n'est pas comme le fût du canon de Fernand Raynaud, ce "certain temps" est calculé dans une réglementation spécifique. Ces séries, fruits d'un magnifique programme informatique, ne respectent pas ce temps!

Je vous avais donné l'exemple du changement de front de neuf voitures qu'il fallait opérer en 4 min 45, si mes souvenirs sont bons. Parfois, l'ordinateur prévoit que ce changement de front soit réalisé en 23 secondes. Cela n'a aucun sens! C'est irréaliste. Et cela, c'est dans le cas où tout est à l'heure. Vous admettrez avec moi que cela n'arrive pas tous les jours que tous les trains soient à l'heure! Aujourd'hui, le taux de régularité à moins de 5 minutes de retard est de 90 %. Cela veut dire tout de même que plus de 10 % des trains n'arrivent pas à l'heure. Si on ne respecte pas le temps quand l'horaire est respecté, par définition, on se casse la figure dès lors qu'il y a du retard!

Donc, ce formidable processus, frustrant parce que répétitif, alors qu'on s'était bien mis d'accord sur son caractère annuel à tout le moins, n'arrive pas qu'une fois par an. D'abord, le moment du changement est fixé de manière internationale, y compris pour les séries qui ne sont pas internationales. Un Mariembourg-Charleroi, qui en Allemagne cela intéresse-t-il? Pas de chance, on changera quand même au mois de décembre! Comme six semaines avant, on reçoit les projets de séries, fin novembre, les conducteurs ne savent toujours pas s'ils seront disponibles pour les fêtes ou s'ils peuvent réserver leur réveillon. C'est chaque année, c'est frustrant, c'est énervant!

Au-delà du fait qu'on les change tous les ans, on s'aperçoit parfois que, surtout à cause des trafics marchandises et à cause des échanges des réseaux voisins, mais aussi en raison de décisions parfois prises dans ce pays, on revoit les horaires, donc on revoit les séries. Alors, au lieu de les changer une fois par an, on les change deux fois, on les adapte.

On les change? On les adapte? Je ne sais pas: il y a une différence sémantique entre les deux mots, car quand on les change, cela signifie que les jours de liberté ne sont pas respectés alors que, quand on les adapte, on tire juste sur la durée des services. Bref, on les change deux fois, trois fois, quatre fois par an. Aujourd'hui, nous avons des demandes en marchandises, je le concède, pour les changer six fois par an minimum. Six fois par an veut dire tous les deux mois, c'est-à-dire que le rythme effréné que je vous avais montré la fois dernière avec mon petit slide, qui permet déjà très difficilement, quand on s'y prend à l'avance, de savoir comment organiser sa vie, il ne tient plus la route. Tous les deux mois, on changerait.

Vous comprenez que c'est de la pression, de la charge psychosociale qui cause, à certains moments, des problèmes et qui peut conduire à divers dysfonctionnements.

Après cela, la chasse aux retards (j'en ai parlé la fois passée), la pression commerciale: plusieurs d'entre vous avaient relevé ce concept. On essaie toujours de faire mieux, de rattraper les retards. Tout cela fait que, nécessairement, nous ne sommes pas toujours sereins, pas toujours enclins … Nous pouvons avoir, hélas, un manque d'attention. Oui, il faudrait pouvoir le constater, il faudrait pouvoir se l'avouer.

M. Lavaux avait posé la question de l'absentéisme. Quand je décris ces contraintes, finalement, est-on plus souvent malade chez nous ou non? Eh bien, malgré tout, figurez-vous que les conducteurs apprécient leur boulot. C'est le cas des cheminots en général. Les cheminots sont peu, relativement peu absents du boulot. Nous avons eu la chance de ne pas pouvoir répondre à tout dès la première fois et nous avons donc eu l'occasion de nous renseigner; j'ai des équipes qui travaillent pour moi.

Vous voyez donc que, si je fais la moyenne de toutes les entreprises belges (source SD Worx), le taux d'absentéisme est de 5,19 jours par an. À la SNCB, pour tout le groupe, on est à 4,79; pour les seuls conducteurs, c'est 5,24. Donc un tout petit peu plus que la moyenne des entreprises, mais il faut aussi mesurer que certaines maladies rendent impossible de venir travailler en tant que conducteur de train. La petite dysenterie: quand vous avez vu les rythmes effrénés, vous pouvez oublier ou alors il faut emporter 4 kg de Pampers …

Franchement, dans certains cas, il y a un absentéisme très légèrement supérieur aux autres.

Il est intéressant de faire la comparaison avec les autres services publics. À la STIB, à la police fédérale et à La Poste, le taux d'absentéisme est respectivement de 7,2 %, 5,22 % et 8 %. Géoroute, madame Dieu!

En réponse aux questions de MM. Lavaux et Bellot relatives à l'alcoolisme, les chiffres disponibles concernent deux cellules techniques de conducteurs de train, Mons et Bruxelles. Depuis 2004, deux cas d'alcoolisme ont été détectés et un seul cas depuis 2008. C'est donc pour le moins marginal! À noter que tous les conducteurs doivent passer une visite médicale annuelle précédée d'une prise de sang. Or, vous savez que l'on trouve dans le sang des marqueurs magnifiques sur l'intoxication alcoolique. Je pense notamment au taux de gamma GT en fonction duquel on peut éventuellement lancer des investigations. L'alcoolisme ne semble cependant pas être un facteur important.

Avant de laisser la parole à mes collègues et au débat, je tiens à répondre à une question qui semble peut-être sortir légèrement du débat et qui concerne la concentration des cabines. La sécurité ferroviaire n'est pas le fait d'une seule catégorie de personnel mais bien de tout un système: l'infrastructure et ceux qui roulent sur

cette infrastructure que sont les conducteurs, les accompagnateurs, etc.

Un large débat concerne aujourd'hui le fait de concentrer toutes les cabines de signalisation, en passant non plus à des cabines tout relais mais à des EBP PLP (Elektronische Bedieningspost – Poste à Logique Programmée). Qu'en est-il au niveau de la sécurité? Le fait d'avoir des cabines EBP PLP est davantage un service octroyé aux desservants des postes qu'une contrainte. En indiquant qu'un train, allant de tel à tel endroit, entre dans ma sphère d'influence – ma cabine de signalisation étant mon espace ferroviaire que je maîtrise en termes de signaux et d'aiguillage –, la machine, dans sa logique programmée, va me proposer un itinéraire judicieux ou non et il m'appartient de l'accepter ou non. C'est là la dimension complémentaire introduite par la logique programmée. Ce n'est rien de plus. Ce n'est certainement pas un facteur de diminution de la sécurité.

Quant à la territorialité, à un endroit où il y avait 4, 5, 6 ou 7 postes, chacun des desservants des postes connaissait l'endroit où se trouvait le moindre aiguillage. Rien qu'à entendre le bruit et la vitesse à laquelle le train tournait, il savait s'il allait y avoir un problème ou non. Lorsque les étendues sont beaucoup plus longues avec des lignes différentes, on ne connaît parfois pas les lieux. On ignore que des gamins viennent y jouer et jettent des boîtes de conserve qui coinceront les aiguillages, ce que l'on sait quand on reste à un niveau local. Il y a probablement un manque de connaissance du terrain et des installations que l'on maîtrise beaucoup mieux lorsque les postes sont beaucoup plus nombreux.

Donc, non, ce n'est probablement pas une diminution de la sécurité mais, oui, parce que les desservants connaissent moins bien leurs installations.

Je voudrais encore dire deux mots sur la formation. MM. Balcaen et Geerts et Mme Dieu sont intervenus sur le sujet. Oui, la formation est très importante pour nous! Oui, nous pensons que c'est une erreur d'avoir réduit cette formation de 250 à 200 jours! Nous ne l'avons jamais demandé! C'est sur base de pressions extérieures, extra-belges, que cela s'est décidé. Cela vient surtout de Crossrail, qui avait une licence allemande et qui a dit qu'il y avait trop de jours de formation en Belgique. Selon eux, cela coûtait trop cher. Nous sommes donc arrivés à un arrêté royal qui a réduit la formation de 250 à 190 jours.

Lors des négociations visant à adopter les plans de formation, nous avons pu pousser la SNCB à garder 200 jours au lieu des 190. Qu'on le veuille ou non, cette réduction du temps de formation est une chose cruciale et dangereuse. Il est singulier – et je vous invite à demander les chiffres à la SNCB car je n'ai pas pu me les procurer – de constater que c'est souvent entre la première et la deuxième année de conduite autonome que les conducteurs ont le plus de risques de dépasser un signal.

C'est un peu la même chose lorsqu'on conduit une voiture ou une moto. Après l'écolage, au début de la conduite, tout le monde fait très attention. Ensuite, on s'aguerrit jusqu'au moment où la vigilance semble pouvoir un peu se relâcher. Cela arrive quand on croit qu'on a pris suffisamment ses marques. Généralement, cela se passe après un an et demi ou deux ans.

Il est singulier de voir que c'est à ce moment-là que le nombre des franchissements de signaux est le plus important, que le risque est le plus important. Il serait donc probablement intéressant de demander qu'à cette période, le conducteur soit régulièrement repris en main par des instructeurs qui connaissent la musique pour adopter ce qu'on appellerait en jargon automobile, de la conduite défensive. Il faudrait pouvoir objectiver cela, ce que j'ai des difficultés à faire.

Il y avait également des questions concernant le cadre. On a souvent posé la question de savoir s'il y avait assez de conducteurs pour faire face. On vous répondra oui, mais un oui tout relatif. La SNCB estime ses besoins en conducteurs en fonction du nombre de trains. Toute la question est de savoir si c'est suffisant! Aujourd'hui, on a une fâcheuse tendance non pas à établir le cadre en fonction de ses besoins mais bien en fonction de l'effectif disponible!

Mme Dieu a l'air de faire de grands yeux. Nous avons aujourd'hui 3 800 conducteurs. S'il en faut 4 000 pour assurer tous les parcours, mais qu'on y arrive avec 3 800, on va dire que c'est suffisant et adapter le cadre à l'effectif disponible. On va nous dire qu'il ne faut pas recruter parce qu'il y en a suffisamment pour tout assurer, même si, idéalement, il faut en avoir plus. Donc, la réponse à la question est affirmative, il y a suffisamment de conducteurs. Nous avons pu faire face à la pénurie de conducteurs qui a eu lieu entre 2001 et 2005. C'est d'ailleurs à ce moment-là qu'on a essayé de nous demander de réduire le temps de formation pour que les conducteurs puissent être

plus rapidement fonctionnels. Nous l'avons toujours refusé, et je tiens à le dire, parce que j'ai entendu et lu des déclarations suivant lesquelles c'était avec l'accord des organisations syndicales que le temps de formation avait été diminué. Je m'inscris totalement en faux: jamais personne ne l'a accepté chez nous! Et, même à l'époque des pénuries, on disait: "Tant pis: sucrez les congés, mais nous ne voulons pas diminuer le temps de formation".

Normalement, nous avons aujourd'hui en théorie suffisamment de conducteurs pour remplir notre cadre, mais le tout est de savoir s'il est correctement déterminé. Nous n'en avons pas la maîtrise, car les organisations syndicales ne le négocient pas.

Pour l'équipement et la sous-traitance, je n'ai aucune difficulté à faire travailler des sous-traitants, mais à la condition qu'ils ne travaillent pas comme des Indiens. Je m'explique: la semaine dernière, deux équipes d'une firme privée qui sous-traite pour Siemens ont été surprises sur une voie en train d'implanter des balises sans même prévenir le personnel des cabines de signalisation. Si vous voulez qu'il y ait des gens qui passent en dessous de trains roulant à 160 km/h, il faut continuer dans ce sens-là!

Donc, pour tout ce qui touche à la sécurité, je tiens absolument à ce que cela reste dans les mains des cheminots. Une autre chose est de faire exécuter d'autres tâches par des entreprises extérieures quand c'est nécessaire. Toutes les études des concentrations des cabines de signalisation ont été confiées à Tuc Rail au lieu d'être l'œuvre intra muros de la SNCB. Dès lors que c'est pour la sécurité, nous n'y sommes pas opposés, mais de grâce que l'on respecte les consignes de sécurité!

Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant. Si vous avez d'autres questions, c'est avec plaisir que j'y reviendrai.

Le **président**: Je ne doute pas que cela va susciter quelques questions complémentaires.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, ik heb hier zes à zeven bladzijden met vragen genoteerd. De meeste zijn al beantwoord en ik zal niet in herhaling vallen. Toch wil ik nog op een aantal zaken antwoorden.

Er werd gevraagd of het niet mogelijk is om het personeel te laten werken in vaste shifts. Ik meen dat dit verkeerd begrepen is. Het was onze bedoeling om te onderzoeken of de mogelijkheid niet bestaat om diensten begrepen tussen 23 uur en 5 uur 's ochtends te plafonneren op maximaal 5 à 6 uur in plaats van diensten die starten om 1 uur 's ochtends waarbij er dan dient gewerkt te worden tot 9 uur of 9.30 uur 's ochtends.

Ten tweede is er gesproken over het gebrek aan treinbestuurders. Ik moet u zeggen dat men eigenlijk jaren aan een stuk inspanningen heeft gedaan en treinbestuurders heeft aangeworven. Er is zelfs een wervingsreserve. Momenteel ligt dat stil omdat er gewacht wordt wat er gaat gebeuren met het overtollig personeel van B-Cargo. Dit zal vanaf 1 juli waarschijnlijk Newco heten en werken met maximaal 1 800 mensen, de treinbestuurders inbegrepen.

Er is ook gesproken over de rust- en rijtijden. Ik meen begrepen te hebben dat de Europese Commissie vorige week nog een voorzet heeft gegeven en gevraagd heeft de rust- en rijtijden te onderzoeken naar analogie met wat er bestaat bij de vrachtvervoerders en in de luchtvaart. Ik meen ook te mogen toevoegen dat er in het Comité Overheidsbedrijven dat thans bestaat en eigenlijk niet zo denderend werkt weinig wordt gesproken over de NMBS. Wij hebben er eigenlijk al een tijd voor gepleit om in het raam van de federale overheidsdienst een soort comité op te richten. Vorige week is hier trouwens al gezegd dat men geen vat heeft op diegenen die ons spoor berijden en van vreemde origine zijn. Het zou dus misschien een mogelijkheid zijn om een specifiek comité op te richten, bestaande uit zowel de NMBS, de vervoermaatschappij, als Infrabel, de infastructuurbeheerder, en alle maatschappijen die geregeld op het net van de NMBS rijden. Dan kan men afspraken maken over de veiligheid. Met andere woorden, zo kan men ook die mensen afspraken doen naleven met betrekking tot het installeren van veiligheidsinstallaties op hun locomotieven. Uiteraard moet er dan gekeken worden naar compatibele systemen. Dat is de evidentie zelf.

Voor de rest meen ik dat er op de meeste vragen geantwoord is. Er was ook nog een vraag over het vervangen van het all relais-systeem door EPB. Ik heb daar vorige week al over gesproken. Gezien mijn collega daar een uitvoerig verslag over heeft uitgebracht meen ik niet dat ik daar nog veel aan moet toevoegen. Er moet enkel eens over gedacht worden om dit te laten opvolgen en de bestaande cijfers op te vragen over de overgang van all relais naar EPB.

Ik meen niet dat ik daar nog meer aan moet

toevoegen. Er is al genoeg gezegd over lijnstudies en overgangen. Ik ben ter beschikking voor eventuele andere vragen.

Linda Musin (PS): Suite à l'intervention de M. Gelmini, je voudrais revenir à cette enquête menée auprès des conducteurs et organisée par le holding. Si j'ai bien compris, un résumé est disponible. Ne serait-il pas intéressant d'en organiser une présentation pour notre commission? Je pense que c'est important au regard des éléments repris dans cette enquête.

Je voudrais également revenir sur le nombre de conducteurs. J'entends bien les explications qui viennent d'être données. Concernant ce manque éventuel de conducteurs, je voudrais connaître le nombre d'heures de récupération de ceux-ci.

On a expliqué les sanctions de l'entreprise envers le conducteur qui brûle un feu: une mise à pied. Nous avons entendu l'aspect répressif mais qu'en est-il de l'aspect préventif? Quelles sont les mesures prises par l'entreprise pour aider et accompagner les conducteurs qui brûlent un feu? Que met-on en place à partir de l'erreur du conducteur jusqu'à son retour au travail? Est-ce suffisant à vos yeux?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leurs réponses aux questions. Dans mon intervention de mercredi dernier, j'avais rebondi sur ce qui avait été dit des TBL1+ qui n'étaient pas installés sur les machines lorsqu'elles passaient à la révision et à la modernisation. L'un d'entre vous, - mais je sais plus qui - avait évoqué la possibilité, pour accélérer les travaux, de faire appel à des ateliers qui, semble-t-il, ne travaillent pas encore en ce domaine. Par exemple, celui de Cuesmes avait été cité.

À votre connaissance, des plages de travail sont-elles disponibles dans ces ateliers pour transférer l'installation des TBL1+ en vue d'accélérer la mise en route de ce programme de sécurité? Existe-t-il un planning bien construit à cet effet? Lors de notre visite à Malines, on n'a pas pu vraiment nous dire si cela se passait au moment de la révision après autant de milliers de kilomètres ou lors de la modernisation. Des instructions précises au sein de la maison permettent-elles de dire quand il faut installer le TBL1+?

Jan Mortelmans (VB): Ik heb nog een vraag over de verloning.

Ik geloof dat het de heer Gelmini was die zei dat er toch wel enige ontevredenheid was over het loon. Dat zou blijken uit de CPS-studie waarvan u voorlopig maar over een kladversie beschikt. U zegt dat u dat kunt zien aan het feit dat de treinbestuurders er zelfs een tweede of een derde job op nahouden.

Klopt dat? Hebt u objectieve gegevens die zulks kunnen aantonen?

Camille Dieu (PS): J'ai entendu quelque chose qui m'a surpris: le comité de pilotage est toujours là pour accompagner la nouvelle structure, qui n'est toujours pas achevée. J'aimerais avoir davantage d'explications à ce sujet. C'est une petite question, mais j'étais vraiment étonnée d'entendre cela.

Avec ma deuxième question, j'en reviens aux séries.
M. Piens dit que, suite à des directives ou des recommandations européennes, on impose des jours de repos obligatoire après des jours de prestation. Ce qui m'intéresserait de savoir dans les séries, c'est si, sur une journée, il existe des temps de pause réglementés prévus, des endroits prévus où quelqu'un qui a commencé à 2 heures du matin, arrivé à mi-journée – on peut voir, d'après les pics de rythme biologique que vous avez faits vous-même –, peut se rendre à un endroit où il peut se reposer durant une demi-heure ou quinze minutes s'il a suffisamment de temps de pause pour ce faire.

C'est un grand manque. On répond sur les jours à domicile, mais on ne répond pas sur la journée elle-même où le conducteur peut, durant un moment, s'abstraire du bruit et de ce qui l'entoure.

J'ai bien entendu que la façon de "négocier", de se concerter pour les séries n'était pas idéale. J'entends bien qu'on vous avertit une première fois des changements possibles, puis que vous recevez les changements fin novembre. Ainsi, les conducteurs se sentent frustrés, car ils ne savent pas s'ils seront libres pour les fêtes de fin d'année. Par ailleurs, on nous dit aussi qu'on change parfois d'horaire tous les deux mois.

Il me semblait qu'il existait une commission spécifique pour les prestations. Est-ce que cette commission se réunit encore? Pourquoi ne tient-elle pas compte de vos desiderata en la matière? Là, il s'agit vraiment de concertation sociale.

Il serait peut-être intéressant, monsieur le président, que l'on reçoive le président de cette commission pour voir ce qui dysfonctionne par

rapport à ce que l'on vient d'entendre.

Au niveau de la formation, vous dites: "Il y a un problème avec les jeunes". M. Gelmini semble dire qu'il serait intéressant que ces jeunes, après un an ou un an et demi, au moment où ils prennent confiance en eux, soient à nouveau suivis par un instructeur, repris en main pour faire le bilan et voir comment conduire de manière plus sécurisée.

Il me semble avoir entendu qu'il n'y a pas d'expérience minimale pour les instructeurs. Peut-être que je me trompe, mais cela m'inquiète.

Voilà pour le problème des jeunes.

Enfin, sur la route, des conducteurs de camion transportent des produits dangereux; c'est la même chose pour les conducteurs de train. Ces conducteurs de train sont-ils avertis de la dangerosité des produits qu'ils transportent? Suivent-ils une formation spécifique? Existe-t-il une conduite spécifique à cet égard?

Pour ce qui concerne les sous-traitants, nous sommes bien évidemment parfois obligés de faire appel à la sous-traitance. On ne sait pas tout faire soi-même! J'ai cependant entendu notre dernière intervenante qui a fait allusion au personnel de B-Cargo qui, à un moment donné, devra réintégrer l'entreprise sur base volontaire, nous a-t-on dit jusqu'à présent. On peut faire appel à la sous-traitance à condition toutefois que le travail de sous-traitance ne soit pas un travail qui peut être pris en charge par le cheminot lui-même. Il ne faudrait en effet pas mettre B-Cargo en difficulté. Je sais qu'il s'agit d'une situation annexe mais ne serait-il pas temps de songer à donner des formations au personnel qui le souhaite, de manière à remplir les cadres, tout en conservant la culture d'entreprise?

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je m'associe à la demande de Mme Musin relative à l'obtention de tous les éléments relatifs à l'enquête qui a été réalisée sur les conducteurs en 2009. Il s'agit d'éléments importants dont la commission doit pouvoir disposer le plus rapidement possible.

De nombreux cheminots nous sollicitent et nous transmettent certaines informations. Parmi celles-ci, une question n'a pas encore été soulevée ici. Peut-être aurons-nous la réponse aujourd'hui ou à un autre moment. Il s'agit de la question des primes. Celle-ci a une influence non négligeable sur la formation, la monotonie, le fonctionnement même des séries et la façon dont les trains sont répartis entre les conducteurs. Je caricature légèrement mais la formation d'un conducteur a été réduite à un train et à une ligne. Dès lors, lorsque celui-ci doit prester un autre travail, il doit suivre une formation complémentaire pour pouvoir aller sur d'autres machines ou d'autres lignes. Cette formation complémentaire génère une prime. La SNCB n'a donc pas intérêt à ce que les conducteurs soient de plus en plus polyvalents car cela engendre des primes supplémentaires qui causent des problèmes de rentabilité. Je voudrais avoir confirmation de cela.

Il semblerait également qu'il y ait des séries plus faciles, plus agréables, générant peut-être plus de primes et des mauvaises séries. Selon un ordre hiérarchique, les "mauvaises séries" seraient systématiquement réparties parmi les jeunes conducteurs tandis que les "bonnes séries" seraient attribuées aux conducteurs les plus anciens. Par conséquent, si les jeunes ont davantage de franchissements de signaux, c'est aussi probablement dû au fait qu'ils ont les parcours les plus difficiles. Ceci nous a été relayé. J'ignore si c'est vrai et je souhaiterais avoir votre avis sur la question. Cela mérite en tout cas une explication.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank het volledige panel voor de antwoorden die reeds zijn aangebracht.

Uit bezorgdheid en voor een goed begrip van de analyse van de seinvoorbijrijdingen had ik graag nog even ingezoomd op het aspect follow up. Mevrouw Musin heeft er ook al op gealludeerd. Misschien dat de commissie op haar honger blijft om exact te weten wat de taak is van de mentor of de instructeur die is aangesteld tijdens de vorming voor men in het beroep actief wordt. Wat is de persoonlijke begeleiding? Stroomt die ook door? Wat is de link met de preventie?

Ik heb vorige week ook gevraagd, alluderend op dit aspect, wat de evolutie van de carrière is. De heer Piens heeft dat vanmiddag geschetst, maar wij hebben nog niet echt ingezoomd op de transitie van treinbestuurder naar instructeur naar mentor. Ik hoor dat er op het terrein toch een aantal problemen is met betrekking tot vacante posten omdat het remuneratiebeleid er niet op is gericht om een voldoende aantal mensen in de rol van instructeur te brengen.

Ik had graag van de bonden, die dergelijke situaties wellicht vaak horen, gehoord of er voldoende instructeurs en mentors zijn. Is er een goede feedback? Heeft men de mogelijkheid om

ook op de psychosociale aspecten te focussen? Aan wie wordt daarover gerapporteerd?

Daarnet is even gealludeerd op de studie van CPS, uitgevoerd tijdens het medisch onderzoek. De bonden zeggen daarover dat er nog geen inzage is geweest, maar er wordt meteen een aantal zaken naar voren gebracht zoals salaris, monotonie. Spreken we dan over dezelfde studie? Zijn dat resultaten van die studie? Dan is er blijkbaar toch enige inzage geweest of is een versie publiek beschikbaar?

Tot slot, de actualiteit loopt verder met de seinvoorbijrijding die er is geweest na de vorige commissie. Zijn er theses die worden geopperd, ik zeg dat met de grootste voorzichtigheid, rond hard disks die niet betrouwbaar zijn, elektronische storingen, problemen op het niveau van het seinhuis die ons vroeger niet bekend waren. Ik had graag geweten, zonder deze of gene incidenten te beoordelen, of deze problematiek nieuw is bij de bonden, of dit niet de eerste keer is dat men hoort over de onbetrouwbaarheid op het niveau van de hard- of software die leidt tot variabele seinen of tot weinig betrouwbare aankondigingen voor het personeel? Is dat een gekend probleem of is dat helemaal nieuw? Wat is de status van dit nieuwe element?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais revenir sur les études de lignes. On nous a expliqué que, lorsqu'un conducteur n'a plus une connaissance suffisante de la ligne, il doit le signaler et donc repasser par un circuit de formation. Qu'en est-il, alors, pour les conducteurs de firmes concurrentes? M. Vermeulen y a fait allusion. Comment contrôler la connaissance du réseau par des sociétés étrangères?

Patrick De Groote (N-VA): Heren, dank u voor de vele antwoorden. Wat betreft de homologatie van de veiligheidssystemen hebben wij in de pers kunnen vernemen dat die er pas waren op 19 januari 2009. De homologatie van de toestellen was er pas sedert 7 september 2009.

Het is zo dat men spreekt van een versnelling van de implementatie van die veiligheidssystemen. Men heeft in deze commissie ook gesteld dat de installatie enkel gebeurt bij onderhoud. Ik stel echter vast dat er geen reservetreinen meer zijn, omdat ze allemaal zijn ingezet om maximale capaciteit te garanderen voor de reizigers. Ten gevolge daarvan kunnen er ook geen herstellingen meer gebeuren en daardoor zijn er ook veel pannes en dergelijke, daarom mijn vraag. Hoe gaat men dat realiseren als zes maanden geleden de beveiliging op slechts één trein per week werd geïnstalleerd? Nu gaat men dat versneld doorvoeren. Hoe ziet u dat? Kan dat wel gerealiseerd worden? Wat stelt u als vakorganisatie voor, zonder dat men van de dienstverlening een chaos gaat maken?

Le **président**: Je n'ai pas entendu de réaction.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): De rol van het sturingscomité is mij nog altijd niet duidelijk. Er wordt gezegd dat het enkel verantwoordelijk is voor operationele zaken. Als ik mij niet vergis valt veiligheid toch ook onder operationele zaken.

Er is nog een vraag waarop ik moeilijk antwoord krijg. Men tracht TBL1+ zo snel mogelijk te installeren. Ik heb een verslag van een preventieadviseur, uit 2006, die zegt wat bekend is, namelijk een memorisatie van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen. Een Memorsysteem, dat eigenlijk een eenvoudig lampje is, zou veel kunnen verhelpen inzake memorisatieproblemen. Zelfs mocht TBL1+ operationeel zijn, dan zou een Memorlamp een extra veiligheid zijn. Dat staat in dit officieel verslag. Zou de installatie van een Memorlamp op stuurposten, in afwachting van TBL1+ of aanvullend aan TBL1+, geen belangrijke oplossing zijn?

Men zegt mij ook, verwijzend naar de ramp in Aalter, dat machinisten het Memorlampje om een of andere reden wel eens afdekken. Is dat zo? Moeten er dan geen maatregelen worden genomen? Men zegt dat het Memorsysteem in Aalter zou zijn afgedekt.

De volgende vraag richt ik specifiek aan de heer Piens omdat het in het document van het ACW staat. Er staat: « un tel développement suppose la définition d'un standard qui serait apparemment tranché. Néanmoins il reste un obstacle pour définir le standard européen au regard des intérêts industriel nationaux ».'

Kunt u dat duiden? Dat staat in uw tekst en dat wekt natuurlijk interesse.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor het antwoord. Ik heb nog drie vragen.

Eerste bedenking. Het is zeer positief dat, zoals gezegd, Europa een initiatief neemt inzake rust- en rijtijden en denkt aan een systeem equivalent aan het vrachtvervoer en het luchtverkeer. Dat is

een goede zaak. Hopelijk zal dat vooruitgaan, maar dat kunnen wij niet bewerkstelligen; daarvoor zijn wij afhankelijk van Europa. Ik hoop dat dit in orde komt.

Ten tweede, de vraag over het Memorlampje, waarop het licht kan schijnen. Ik heb gehoord dat dit werd aangebracht en besproken en dat men heeft beslist om er een kapje over te zetten. Ik heb de indruk dat die klacht al jaren bestaat en kan uit uw antwoord afleiden dat recent werd beslist om daar een kapje over te plaatsen en dat die kapjes nog moeten worden geplaatst. Vanaf wanneer is dit officieel gekend of aangekaart? Hoelang heeft men er over gedaan om de beslissing te nemen om die zeer moeilijke operatie uit te voeren, namelijk er een kapje over te zetten? Kunt u daar een timing op zetten? We weten dat het in 2002 op papier werd gezet, maar ik zou van de heren willen weten hoe zij de evolutie in de tijd hebben gezien.

Tot slot is er de opleiding. Er is al veel gesproken over de vermindering van de opleiding van 250 uren naar 200 of 190 uren. Ik hoor de vakbonden zeggen dat zij tegen die vermindering zijn. De NMBS zegt nochtans dat er wijzigingen zijn: men moet maar 1 motor kennen, geen 2, en 1 lijn, geen 2. Blijkbaar zijn er objectieve redenen waarom die opleiding niet meer zo lang moet duren. Toch vindt u het geen goede zaak. Bent u van oordeel dat die vermindering, ondanks de wijzigingen in de opleiding, toch leidt tot een minder grondige opleiding of tot hogere onveiligheid? Waarom bent u ertegen, hoewel er toch twee objectieve wijzigingen zijn gebeurd in de opleiding?

Le **président**: J'aurais souhaité revenir sur un point que j'avais abordé. D'abord, je voudrais parler de l'uniformisation des cabines. Apparemment, en France, il n'y a que deux types de cabines, tandis qu'il y en aurait huit ou neuf en Belgique. Sans doute, certaines d'entre elles doivent-elles être plus confortables, plus ergonomiques et mieux équipées que d'autres.

Ensuite, s'agissant de la productivité, une mesure établie en interne par la SNCB montre que le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les conducteurs connaît, en moyenne, une diminution de l'ordre de 15 %, passant de 27 500 à 23 000 kilomètres.

Et puis, le temps effectif de conduite… c'était 4 h 42, je pense. Quand on se renseigne à l'étranger, c'est le même timing. Quand je discute avec des conducteurs qui sont parfois retraités depuis 20 ans, ils me disent que les temps de conduite étaient parfois plus élevés que la moyenne. Lors de l'exposé, mais aussi en parlant avec des conducteurs, je me suis rendu compte que ce qu'ils perçoivent comme étant la plus grande modification qui entraîne un stress énorme et un cumul de retard est que, alors qu'ils travaillent 4 h 40 sur les huit heures, le temps dont ils disposent pour passer d'un service à l'autre ou d'un train à l'autre est beaucoup plus restreint qu'antérieurement. Sur la même échelle du temps et la même grille horaire de huit heures, ils ont l'impression qu'on concentre tous leurs soucis de conduite sur une période qui est très ramassée, alors qu'avant, ils avaient vingt minutes ou une demi-heure pour prendre le train suivant. Ils sont rémunérés pour la même prestation: ils font leurs huit heures, mais ils ont maintenant à peine le temps de passer d'un train à l'autre. Et quand le train précédent a dix minutes de retard, ils sont en retard pour le suivant.

On a réaménagé leur grille horaire sur une journée de travail. Et je perçois que cela perturbe beaucoup les conducteurs. Le temps de travail ne semble pas augmenter et le nombre de kilomètres parcourus est en diminution. Est-ce le principe général de l'établissement des grilles qui fait qu'on injecte dans la machine… Vous parliez de Géoroute, mais l'ordinateur n'invente rien. Il ne fait jamais qu'appliquer des instructions que quelqu'un lui a données, par exemple en décidant de laisser neuf minutes pour parcourir deux cents mètres. Et si demain, on décide de lui laisser 20 minutes, il aura 20 minutes. Ne considérez-vous pas que ce soit l'une des raisons du stress?

Ensuite, la Commission européenne a imposé des règles de temps de conduite aux poids lourds. Sans limitations, on en arriverait à des temps de conduite de seize heures. Si une telle uniformisation est décidée sur le plan européen, l'Europe ne devrait-elle pas se pencher justement sur le laps de temps entre deux services?

Je ne sais pas comment elle pourrait procéder et je n'entrerai pas dans le détail.

Autre élément, il semblerait qu'en cas d'incident ou d'accident sur la ligne, jusqu'il y a dix ans environ, un comité ou un groupe local de sécurité se réunissait, auquel participaient le conducteur impliqué, le signaleur impliqué et la hiérarchie directe. On leur demandait d'établir un rapport qui était examiné ensuite par les cellules existant aujourd'hui pour analyser les accidents. Il y avait donc un niveau de concertation local qui ne serait plus organisé aujourd'hui.

Mes collègues disposeront bientôt du document déjà en ma possession et reprenant tout l'organigramme de la SNCB du sommet à la base. Il faut d'abord s'y prendre à plusieurs reprises pour comprendre qui fait quoi et il faut s'y retrouver dans les acronymes de la SNCB: BTP41, BTP42 … Je comprends qu'il y a une arborescence et que plus la lettre est au début de l'alphabet, plus le niveau est élevé. La dizaine représente un niveau, la dizaine et l'unité représentent quelqu'un plus bas. On part donc du n° 1 pour arriver au n° 34 360 tout en dessous. Je vois dans ces cellules l'une d'entre elles qui s'appelle "Cellule de coordination générale Personnel, Qualité, Sécurité". Je ne sais pas ce qui se cache derrière cela. Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

Il y a cinq zones en Belgique. Dans la zone Hainaut par exemple, on remonte directement au "General manager Production Traction" mais en parallèle, il y a la "Coordination générale Personnel, Qualité, Sécurité". En lisant cela, sans savoir quelle est la lettre de mission de cette direction, j'ai l'impression qu'on harmonise les problèmes de sécurité, la qualité du travail et les soucis du personnel. Je suppose que c'est de cela qu'il s'agit. Avez-vous une idée de la mission de cette cellule? Est-ce à ce niveau qu'on discute de la sécurité? On aura l'occasion d'approfondir cela avec les représentants de la SNCB mais sachant que les organisations syndicales sont présentes dans tous les départements, j'en profite pour demander ce qui se dissimule sous l'intitulé de cet organe.

Gérard Gelmini: Je vais essayer de répondre à plusieurs questions posées.

Mme Musin a évoqué à nouveau l'enquête CPS. Nous savons que cette enquête existe; nous, nous savons que le premier rapport a été remis au management de la SNCB sous forme de brouillon; je crois même que ce n'est qu'à la SNCB: je ne suis pas certain que la Holding le possède actuellement. Ils sont en train de finaliser leur étude; elle devra être remise publiquement. Une discussion est prévue avec nous. Au stade actuel des choses, nous n'avons pas du tout ce document, mais nous savons comment cela a fonctionné et, par indiscrétions, nous connaissons deux ou trois éléments qui ont été épinglés.

Entre autres, les exemples que je donnais tout à l'heure en disant: la monotonie – puisque nous faisons du *benchmark* par rapport à d'autres entreprises –, c'est deux fois plus lourd que ce qu'on trouve autre part; les salaires sont 1,8 fois plus considérés comme étant inférieurs à ce qu'on devrait, etc. Voilà quelques indiscrétions qui nous sont arrivées.

J'en profite pour dire que nous aussi, nous serons intéressés à avoir cette étude. Quand nous l'aurons, évidemment que nous en discuterons et la commenterons. Je pense même qu'on demandera d'aller au-delà de cette étude, pour des raisons que j'expliquais tout à l'heure, non que je ne crois pas en la fiabilité de CPS, mais je me dis que, peut-être, il faudrait que ce soit encadré par des gens dont la neutralité est avérée. Ce qui n'est pas le cas au stade actuel.

Parallèlement, une question a été posée plusieurs fois la semaine passée, à laquelle nous n'avons pas répondu et qui me vient à l'esprit. Plusieurs d'entre vous nous avaient demandé: "Le jour même de l'accident, la ministre des Entreprises publiques avait pris des contacts avec vous et il a été question d'un certain nombre de réunions; est-ce que cela a abouti à quelque chose?" Il est vrai que nous n'avons pipé mot là-dessus. C'est maintenant l'occasion de le faire. De fait, nous nous sommes vus avec Mme Vervotte, au moins une demi-douzaine de fois, avec elle et les trois CEO du Groupe SNCB. La dernière fois, c'était vendredi soir et nous avons convenu de rédiger ensemble un texte qui comporte une quarantaine de pages.

Il s'agit d'un texte "tripartite" (ministre, CEO et organisations reconnues), si je puis m'exprimer ainsi, qui vise à voir comment agir sur divers points pour augmenter la sécurité auprès du réseau. Je crois savoir – mais nous lui laisserons la primeur – que la ministre présentera cette étude lors d'une conférence de presse prévue normalement demain. Une rencontre est encore prévue ce soir pour décider si des améliorations doivent être apportées au texte, puisqu'il est tripartite. À cette occasion, elle annoncera un processus d'accélération de la mise en œuvre de la TBL1+, tant sur le matériel embarqué qu'en termes d'infrastructures.

Ceci m'amène à répondre à une des questions de M. Van Campenhout. On va effectivement accélérer l'installation du système TBL1+. La ministre compte d'ailleurs faire une communication à ce sujet demain. Encore faudra-t-il l'aval des conseils d'administration compétents: celui d'Infrabel pour ce qui concerne l'infrastructure et celui de la SNCB pour ce qui est du matériel embarqué sur les engins moteurs.

Il faut également savoir qu'un certain nombre de balises étaient disponibles depuis le mois de septembre mais n'ont pas été placées du fait qu'elles n'étaient pas homologuées. Le but n'est évidemment pas de tirer sur tout ce qui bouge! Il a été décidé d'accélérer le processus. Il sera mis en place mais cela ne se fait pas en trois coups de cuillère à pot, étant entendu que nous aussi, organisations syndicales, nous jouons dans la pièce!

Nous sommes déjà parvenus à un préaccord pour déterminer comment nous pourrons travailler plus, paradoxalement, lors de la période estivale, alors que certains trains qui roulent en période normale sont supprimés. Nous envisageons de rentrer plus de trains en atelier pour les équiper, sans trop déforcer ce qui sera mis à disposition du réseau. Ce point est débattu lors des discussions relatives à la répartition du travail d'équipement dans les divers ateliers, dont Stockem qui a été cité. Du fait de l'implémentation de ce nouveau matériel aujourd'hui, la charge de travail de Stockem devrait diminuer, d'ici quelque temps, de 20 à 25 %. Le personnel disponible pourrait être utilisé moyennant une formation interne et un certain nombre d'équipements en vue d'accélérer l'embarquement du matériel de détection TBL1+.

Pour directement couper les ailes aux canards boiteux, je signale que les TBL1+ viennent au-delà des dispositifs prévus par le MEMOR. Le fait d'installer le TBL1+ n'empêche pas d'avoir la lampe de rappel du MEMOR. Toutefois, si des petits malins la cachent, en mettant leur chapeau dessus, nous ne pouvons rien y faire, à moins de légiférer sur l'interdiction des chapeaux! Ce n'est pas prévu par le règlement, tout comme il est interdit d'utiliser son gsm en conduisant. Pourtant, tous les jours, certains le font, en voiture également. Voilà ce que je pouvais dire de l'enquête CPS et des discussions avec la ministre qui annoncera normalement cette implémentation dès demain.

Monsieur Mortelmans, en ce qui concerne le deuxième salaire des conducteurs, que ce soit clair pour tous, un syndicaliste considère toujours que ceux qu'il défend ne gagnent pas assez bien leur vie! Cela fait partie de notre *core business*! Ce n'est toutefois pas à ce propos que je souhaite intervenir. Si tous les conducteurs étaient effectivement payés comme des CEO, ils n'auraient probablement pas un deuxième métier. À la SNCB, il y a d'office incompatibilité, c'est-à-dire qu'il est interdit d'exercer une autre profession ou mandat politique. Pour pouvoir exercer un mandat politique, un mandat d'échevin ou autre, il faut demander une levée d'incompatibilité.

Et la direction ne nous donne cette levée d'incompatibilité que si toutes les conditions sont réunies pour que cela ne porte pas préjudice au métier premier, qui est le métier de cheminot.

C'est la raison pour laquelle je disais à M. Bellot qu'il faudrait arriver à trouver des critères véritablement objectifs et qui soient contraignants pour que les conducteurs aient, avec les temps de pause nécessaires, des temps de repos qui seraient enfin clairement fixés au niveau national, ainsi qu'au niveau européen. Évidemment, je suis prêt à me mettre à table pour que l'on en discute. Dans ce cas, il ne serait plus question de pouvoir exercer un autre métier qui nuirait, d'une certaine façon, à ce que nous essayons de construire en demandant du repos.

Je n'ai personnellement pas de difficulté avec cela. Si l'on demande des réductions du temps de travail, c'est pour que les gens puissent profiter de la vie; ce n'est pas pour qu'ils exercent un deuxième métier. En tout cas, c'est ma conception du syndicalisme; elle n'est, hélas, pas partagée par tout le monde. Il faudrait que les CEO nous disent quels sont leurs besoins et peut-être diminuer quelque peu la disponibilité des congés de nos employés, qui travailleront dans nos ateliers pour accélérer la mise en place des balises TBL pendant la période estivale, par exemple. Nous sommes toujours prêts à discuter quand nos interlocuteurs sont des gens raisonnables.

En ce qui concerne le comité de pilotage, il peut avoir toutes les compétences que l'on veut bien lui prêter, je reste convaincu qu'à certains moments, il y en a qui mettent tout en œuvre pour empêcher ce comité de pilotage de fonctionner correctement. C'est la vérité! Madame Dieu, je suis tout aussi effaré que vous d'apprendre que la réforme de la SNCB n'est toujours pas achevée aujourd'hui. Elle ne l'est *de facto* pas car la situation évolue sans cesse.

On nous dit que l'on va créer une filiale de droit privé pour le transport des marchandises. C'est quelque chose que l'on n'aurait jamais pu prévoir en 2004-2005, lorsque l'on a mis en place la nouvelle structure. Ce type d'accompagnement structurel doit être exécuté par le comité de pilotage.

M. Bellot parlait tout à l'heure d'un organisme local d'enquête intervenant en cas d'accident, auquel était convié le conducteur et le comité de sécurité.

Effectivement, le comité de sécurité local se réunissait autour de l'inspecteur des accidents et l'on enquêtait pour en connaître les causes, pour déterminer ce que l'on pouvait prévoir comme recommandations pour ne plus être confronté à cela. Tout cela se faisait en interne, dans une SNCB une et unifiée. Aujourd'hui, non seulement trois entreprises interviennent, mais en termes d'enquêtes sur les accidents, on a retiré cette compétence à la SNCB Holding pour la transmettre à la DGTT et au SSICF, le fameux organisme de sécurité ferroviaire dont je parlais tout à l'heure qui est attaché au secrétariat à la Mobilité, chez Étienne Schouppe.

Ce qui était avant dans les mains des cheminots est en train de s'évaporer un peu plus loin. C'est un peu comme l'arborescence de votre organigramme, on finit par ne plus s'y retrouver, non seulement parce que cela change, mais aussi parce que des choses se chevauchent. Dès lors, la réforme de structure n'est toujours pas franchement achevée, parce qu'il reste un tas de zones grises. Je ne dirais pas qu'il y a des zones noires, mais en tout cas certaines ne sont pas claires. Il faut savoir qui est compétent pour quoi. Et nos trois CEO, qui ont beaucoup de caractère, font tout pour essayer systématiquement de repousser les barrières sur le champ de compétences du voisin afin d'élargir leur propre territoire. Et donc, il n'y a jamais eu d'achèvement des structures.

Quant à l'expérience requise pour devenir instructeur, il n'existe plus effectivement un certain laps de temps nécessaire – avant, c'était trois ans - pour pouvoir se présenter. Aujourd'hui, quelqu'un qui entre à la SNCB et qui devient conducteur après sa formation peut présenter l'examen d'instructeur. S'il est brillant, il peut très bien le réussir et, pour peu qu'il y ait des postes vacants, devenir très rapidement instructeur. Comme nous travaillons toujours à flux tendus en termes de personnel, nous sommes dans l'incapacité, dans une cellule technique, d'avoir des instructeurs en trop et de choisir ceux qui ont le plus de connaissances pratiques ou théoriques. Nous pourrions très bien avoir des cas de figure où certains conducteurs sont frais émoulus ou bien des situations telles qu'ils seraient tous à deux ans de la retraite. Aucune de ces possibilités n'est souhaitable. Il est très difficile d'introduire des compétences en termes de timing, parce que nous sommes déjà fort justes. Pourquoi? Parce que nous payons tout ce blocage des recrutements que nous avons connu entre 2001 et 2003. Cela explique que nous soyons à flux tendus. Nous devons faire avec ce que nous avons, sans marge de manœuvre en termes de cadre et de personnel d'encadrement pour pouvoir fonctionner en toute sérénité.

Sur la question du transport des marchandises dangereuses, le conducteur détient un bordereau qui explique exactement quel est le contenu des wagons. Donc, il sait ce qu'il transporte comme marchandises dangereuses. Des conditions spéciales de sécurité sont établies. Tous les wagons ne sont pas nécessairement réunis; des wagons isolateurs sont installés. Si je prends l'exemple de torpilles de fonte en fusion, on ne va pas mettre de la dynamite à côté – je caricature à peine. Ces conditions de composition des trains sont impératives, en plus des conditions de vitesse, de freinage, etc.

Tout cela est prévu pour fournir en cas d'avarie ou d'accident une connaissance des dangers potentiels. Mais tout cela est essentiellement géré par la direction Marchandises-Cargo. Donc, demain, j'aurai une nouvelle fois des craintes pour la sécurité, dès lors que cela passe à une société privée totalement extérieure. Ceux qui viennent avec des engins d'autres réseaux chez nous n'ont pas nécessairement les mêmes détecteurs et les mêmes aides à la conduite que nous, comme nous l'avons expliqué précédemment.

À présent, les séries et les primes. Il y a une chose que je n'ai pas encore dite au sujet des séries, monsieur Lavaux: comment entre-t-on en série quand on arrive dans un dépôt de conducteur? Quand un poste est vacant dans une série, il est mis en option. Celui qui souhaite entrer dans la série postule pour ce poste et c'est l'ancienneté dans le dépôt qui prévaut pour obtenir ce poste dans la série voulue. C'est le plus ancien de ceux qui font une demande qui obtient le poste dans la série. C'est la première règle. Aujourd'hui, il y a des règles; avant, il n'y en avait pas. Mais là, je vous parle d'un temps que les moins de 50 ans ne peuvent pas connaître! À l'époque, tous les mauvais services étaient effectués par les jeunes, les "barons" géraient eux-mêmes les séries et se réservaient les beaux services, laissant les jeunes se taper toutes les "cochonneries", pour rester très poli.

Aujourd'hui, c'est un peu moins vrai puisque des règles existent pour ces mises en série dans les dépôts. Par contre, vous avez tout à fait raison en parlant des primes. Les primes sont une véritable boîte de Pandore auprès des conducteurs et du personnel roulant de la SNCB. Cela a été construit sur un accord très fragile et oser y toucher, c'est courir un grand risque que ça explose de partout.

On est tous mécontents du système des primes tel qu'il existe mais personne n'ose s'atteler à sa révision parce qu'on ne génère que du mécontentement chaque fois qu'on touche au système. Il prévoit notamment que la difficulté d'un service donne droit à des primes plus élevées, que les coefficients des primes sont liés à la connaissance de lignes et d'engins. En outre, plus vous travaillez, plus les primes sont élevées.

Les coefficients se multiplient et *in fine*, vous avez raison: en termes de primes à payer, on a tout intérêt à avoir des conducteurs qui ne connaissent qu'un engin sur une ligne unique simple plutôt que des conducteurs polyvalents qui connaissent beaucoup d'engins différents parce que, dans ce cas, les coefficients sont beaucoup plus élevés. Il y a donc aussi un problème de complexité de la ligne et du travail qui est lié aux primes. Or les primes représentent une partie importante de la rémunération du conducteur. Nous souhaiterions qu'on les diminue et qu'on les intègre dans des barèmes, ce qui règlerait probablement aussi le problème d'attrait du métier, sachant que lorsque vous êtes en congé, lorsque vous êtes malade, vous n'avez évidemment pas de prime alors que votre salaire vous est garanti. C'est la même chose quand vous atteignez un âge respectable qui vous donne droit à une retraite bien méritée, surtout après avoir subi des horaires comme ceux que nous vous avons décrits.

Le problème des primes n'est donc pas simple.

M. Deseyn a parlé des rumeurs à propos du fameux signal de Buizingen qui, depuis un certain temps, retomberait souvent à l'arrêt. Il faudra poser la question à Infrabel. Soyons clair! Il ressortit de la compétence d'Infrabel de répondre aux questions. Ils sont en train d'enquêter sur les raisons pour lesquelles, à plusieurs reprises, ce signal de Buizingen s'est mis en sécurité. Je suis donc dans l'incapacité de donner une réponse.
Je puis cependant dire que, tous les jours sur le réseau, il y a des signaux qui, au passage, se mettent en sécurité. Pourquoi? Parce que les cabines de signalisation sont théoriquement étudiées – elles devraient l'être – pour qu'au moindre dysfonctionnement par rapport aux prévisions, ne serait-ce qu'un numéro de train mal tapé (le 1423 au lieu du 1422), le signal retombe à l'arrêt: il se met immédiatement dans la position la plus restrictive, c'est-à-dire la plus sécuritaire. Cela arrive régulièrement.
En plus, à Buizingen, quand vous voyez le nombre d'amas de ferrailles passées par là, il est possible que des courants vagabonds se baladent et font que le signal peut retomber à l'arrêt. Cela ne devrait pas se produire. Je dis seulement que ça peut; il faudra enquêter sur place.
C'est peut-être une raison. En outre, le parquet a réalisé un tas de mesures, d'études sur ce signal. On a chipoté à beaucoup de choses sur place depuis l'accident; donc il est possible que cela génère des dysfonctionnements non contrôlés aujourd'hui. Partant de là, chaque fois que quelque chose déconne un peu, le signal se met en position la plus restrictive pour déclencher le plus grand nombre de sécurités.
Nonobstant cela, j'ai expliqué la semaine passée que les conducteurs étaient amenés au cours d'une année à s'arrêter devant 13 millions de signaux à l'arrêt, qu'une centaine étaient hélas franchis par an.
Si on les dénombre aujourd'hui, c'est sans doute parce qu'on a installé du matériel de détection, ce qui n'existait pas avant, et sur les machines et sur les signaux. Cela permettait parfois d'arranger les choses puisqu'il n'y avait pas de conséquences. Monsieur le président, force m'est de le confesser. En l'absence de toute conséquence, on arrangeait les choses et on ne le disait pas puisque ça ne servait à rien. Aujourd'hui, avec les matériels de détection, avec les cabines EBP dont nous parlions tout à l'heure, qui enregistrent tous les itinéraires, etc., il n'est plus question de cacher quoi que ce soit. On ne franchit peut-être pas plus de signaux aujourd'hui que jadis, mais c'est mesurable et mesuré.
Quand j'ai dit cela et que je dis qu'il y en a une centaine par an, proportionnellement, cela fait un tous les trois jours. Aujourd'hui, la presse s'émeut de tout ce qui est ferroviaire depuis le 15 février, depuis l'accident de Buizingen. Chaque fois qu'un petit signal déconne quelque part ou qu'un conducteur freine un mètre trop loin, un petit malin va prévenir un journaliste. Nous sommes en train d'alimenter toute la presse avec des non-accidents, simplement à cause de mesures de sécurité qui sont prises. Oui, il y a 100 signaux qui sont franchis tous les ans, soit un tous les trois jours. Proportionnellement, cela ne signifie pas que le train n'est pas un moyen de transport complètement sûr, même s'il peut mieux faire. Votre commission aura un rôle à jouer en ce sens.

Pour ce qui concerne les temps de repos, en Belgique, le conducteur est censé conduire toute la durée de sa prestation. Il n'est pas prévu de temps de pause ou de repos. Monsieur le président, vous dites que le conducteur ne travaille que 4 à 5 heures sur une journée de 8 ou 9 heures. Je tiens à vous signaler que, le reste du temps, il est chargé d'un certain nombre de missions complémentaires qui ne sont pas répertoriées comme temps de conduite mais qui

sont des temps à charge psychosociale plus ou moins élevée. Actuellement, on tente d'accroître ces charges en demandant plus de polyvalence (tâches complémentaires d'accrochage et de décrochage, transport de documents etc.). C'est notamment le cas pour tout ce qui est trafic de marchandises. Au lieu de permettre à leurs esprits de s'aérer un peu lorsqu'ils ne sont pas soumis au stress qui, comme vous avez pu le constater, est concentré sur certaines plages de la prestation, on tente de les occuper en leur attribuant des tâches supplémentaires qui, parfois étaient réalisées par d'autres agents, ce qui permet de supprimer un certain nombre d'emplois.

Au niveau statistique, il faut veiller à ne pas comparer des pommes et des poires! Il y a effectivement une diminution de trains/km par rapport à l'année passée. Nous avons perdu, au niveau du transport de marchandises, l'équivalent de 44 % de nos trains/km. Cela génère *de fac*to une chute de la productivité. Rien que chez B-Cargo où l'on parcourt le plus grand nombre de kilomètres, la perte est évidemment certaine.

Comme je vous l'ai indiqué, ce n'est pas parce que l'on parcourt moins de kilomètres que c'est plus facile. Faire trois aller-retour omnibus entre Braine-le-Comte et Louvain est probablement beaucoup plus astreignant que faire un aller-retour Paris-Avignon en TGV. Or, dans le premier cas, on parcourt beaucoup moins de kilomètres. Il faut tenir compte d'autres facteurs: un trajet est parfois plus dense, plus serré, plus dangereux ou nécessite plus d'attention. Il serait dès lors peut-être intéressant d'avoir un organisme indépendant qui puisse comparer des choses tout à fait comparables.

Aucun temps de pause n'est donc prévu en Belgique, si ce n'est en interopérabilité transfrontalière, c'est-à-dire lorsque l'on franchit les frontières. Ces temps existent aussi dans certains pays. J'ai à ma disposition quelques données qui sont très relatives et qui varient de pays en pays. Il arrive aussi qu'à certains endroits, des pauses soient prévues pour les prestations entre 2 h et 6 h du matin. Ce sont les heures les plus dangereuses et elles nécessitent plus de pauses qu'en journée. Actuellement, chacun est maître chez soi; il n'y a pas de règle sauf en interopérabilité transfrontalière.

Il serait utile de légiférer au niveau européen, surtout avec les nouveaux contrats.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, ik wil op nog enkele zaken antwoorden.

Er is een vraag gesteld over het berijden van de trajecten door vreemde treinbestuurders of door treinbestuurders verbonden aan een vreemde, buitenlandse maatschappij. Ik noem bijvoorbeeld een goederentrein die van Antwerpen naar Duinkerken rijdt met SNCF-Fret met Franse treinbestuurders. Stel dat zij niet over het normale traject via Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk rijden, maar moeten omrijden via Dendermonde, bijvoorbeeld omdat er een spoorbelemmering is. Het is evident dat die mensen niet zomaar over dat traject rijden, maar een loods vragen. Zij worden begeleid op het vreemde traject dat zij niet kennen, waar ze de seinen niet weten te staan, de wisseltrajecten, de wisselplaatsen en de wisselstations niet kennen. Buitenlandse treinbestuurders rijden dus zomaar niet op onze sporen.

Dat geldt trouwens ook voor Belgische treinbestuurders. Een treinbestuurder die van Luik naar Oostende rijdt, die in Gent niet rechtstreeks op de lijn naar Brugge kan omdat die versperd is, maar moet omrijden via Kortrijk, zal, als hij die lijn niet zou kennen, vragen om begeleid te worden door een loods.

Over het sturingscomité kan ik vrij kort zijn. Op 22 maart 2002 heeft de wetgever de wet op de overheidsbedrijven van 1991 gewijzigd. Onder meer het strategisch comité werd opgericht binnen de NMBS. Dat strategisch comité zou worden voorzien van de drie traditionele vakbonden, waarbij er afspraken waren om minstens één vertegenwoordiger per vakbond in het strategisch comité te hebben. Dat strategisch comité was niet alleen voor investeringen of voor de beheerscontracten bevoegd, maar ook voor personeelsaangelegenheden. Toen is er uiteraard heel wat gediscussieerd binnen de maatschappij en binnen bepaalde politieke partijen. Via de programmawet op het einde van het jaar werd er een wijziging aangebracht. Het luik personeelsaangelegenheden werd er uit gelicht.

Toch moesten de personeelsaangelegenheden opgevolgd worden. Daarom werd er beslist om een sturingscomité op te richten dat specifiek de personeelsaangelegenheden zou bespreken, zodanig dat dit niet meer zou worden besproken in het strategisch comité, waar ik deel van uitmaakte als vertegenwoordiger van de liberale vakbond. In het sturingscomité heb ik echter mijn plaats moeten afdwingen via een arrest van de Raad van State. Dat is de manier geweest om ons uiteindelijk buiten te houden uit de besprekingen inzake personeelsaangelegenheden. Een spijtig

voorval. De bevoegdheid van het sturingscomité gaat niet verder dan personeelsaangelegenheden in de brede zin van het woord.

Ik heb iets gehoord over vacante posten bij de instructeurs. Het is zo dat een treinbestuurder vroeger veel langer als treinbestuurder moest fungeren vooraleer hij aan de examens voor instructeur kon deelnemen. Dat is fel gereduceerd. Dat betekent concreet dat veel van de instructeurs die nu mensen begeleiden en opleidingen geven zelf nog maar een aantal jaren als treinbestuurder hebben gereden. Maar daar wil ik de fout van de zaken uit het recente verleden zeker niet leggen.

Luc Piens: Wij vinden uiteraard ook dat de studie over de jobinhoud van de treinbestuurders openbaar moet worden gemaakt. Die studie is af. Ze was bijna beëindigd op 16 of 17 maart 2010, toen wij hier de eerste keer kwamen. Het kan ook een week later zijn. In de eerste hoorzitting hebben wij gehoord dat de studie bijna was beëindigd. Die is ondertussen blijkbaar beëindigd, maar ze wordt niet bovengehaald. Als die studie zo lang in de kast blijft, dan zou men durven denken dat er iets niet klopt. Wij zijn uiteraard vragende partij om daarin inzage te krijgen.

Zoals collega Gérard Gelmini heeft gesteld moet men weten dat die vragen zijn afgenomen tijdens een verplicht medisch jaarlijks onderzoek. Treinbestuurders gaan daar 's ochtends naartoe en denken: vandaag kan het gebeuren dat men mij zegt dat ik lichamelijk niet meer in orde ben en dat ik morgen niet meer kan of mag rijden.

Als men op dat ogenblik een aantal vragen stelt, kan men wel verstaan in welke omstandigheden die enquête wordt ingevuld.

Inzake onverenigbaarheden, men kan niet zomaar een tweede job bij de spoorweg doen. Dat geldt niet alleen voor de treinbestuurders. Dat geldt voor elk statutair spoorwegpersoneelslid. Er is een lijst van onverenigbaarheden. Die is zeer beperkt. Men mag geen concurrentie aandoen aan het bedrijf zelf. Dat is maar normaal ook. Men mag ook geen café houden. Men mag niets doen wat het bedrijf op een of andere manier zou kunnen schaden.

Met betrekking tot een tweede job, voor die twee zaken geldt een strikt verbod. In principe is het zo dat men geen tweede job kan hebben, tenzij er een goedkeuring van de administratie is. Het principe is echter dat men geen tweede job kan hebben.

De pauze tussen twee diensten. In het vakjargon spreekt men over een tussenpoos. Een tijdsruimte tussen twee diensten bedraagt 14 uur. Dat staat ook in het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn omzet, voor mobiele werknemers in interoperabel verkeer dat de grens overschrijdt. In dat koninklijk besluit dat de omzetting is van een richtlijn, is duidelijk in een pauze voorzien binnen de prestatie.

In het binnenlandse verkeer in België is niet in een pauze voorzien. Er is ook geen verplichting om een verpozinglokaal aan te bieden of een ruimte waar men zich op een gemakkelijke manier kan installeren, al is het maar om zich eens uit te rekken of te zitten in een zetel in de plaats van op de stoel van een bestuurder. Sommige bestuurderstoelen zijn immers slechts een veredelde taboeret met rugleuning. Er is dus in niets voorzien voor het Belgisch binnenverkeer.

Voor het internationaal verkeer, grensoverschrijdend, is er wel een vroegere regelgeving waar we eigenlijk een uitzondering hebben gemaakt op de daggrens van 9 uur. De daggrens van 9 uur, die mag worden overschreden in het buitenlands verkeer, mag op het ogenblijk dat er een pauze is alleen overschreden worden met exact hetzelfde aantal minuten van de pauze.

Wij hebben dus gevraagd dat de maatschappij zou voorzien in een verpozinglokaal, in aangepaste ruimtes. Als de maatschappij de problematiek voert rond het verlengen van een dagprestatie tot 11 uur, dan vergeten zij altijd dat zij in het verpozinglokaal, wij spreken over het internationaal verkeer, nooit of bijna nooit voorzien in internationaal verkeer.

Als er een pauze is, dan is dat bijna nooit in een ruimte die er voor dient. Nochtans was dat onze expliciete vraag. Bovendien stellen we vast dat veel van die pauzes structureel worden opgeslorpt door vertragingen die treinen maken in internationaal verkeer.

Er is een overlegorgaan voor de reeksen. Dat brengt ieder jaar spanningen met zich mee omdat er een bepaald computermodel is dat uitloopt. Men moet daar alles insteken vooraleer het kan uitlopen. Nu reeds wordt gesteld dat die hele reglementering te complex is en niet in een computerprogramma kan worden gegoten. Dat moet vlotter gaan. Mensen moeten zich aanpassen aan de computer eerder dan de computer aan de mensen. Wij zouden liever zien dat de diensten op een humane manier worden

samengesteld, rekening houdend met de studies van CPS.

De problematiek van de premies is inderdaad de doos van pandora. Ze is samengesteld uit twee grote delen. Enerzijds het persoonlijk element van de treinbestuurder zoals zijn kennisniveau en de manier waarop hij tijdens zijn dienst werkt en, anderzijds een tweede deel dat is opgebouwd op basis van de samenstelling van de reeks, de kennis van het materiaal, de kennis van de lijnen en ook de moeilijkheidsgraad van de reeks.

Ik kom tot de jonge bestuurders en moeilijke reeksen. Het is zo dat diegene die in een reeks zit daarin ook vastzit tot hij een nieuwe reeks aanvraagt. Jonge bestuurders kunnen enkel open ruimtes invullen, bijvoorbeeld daar waar iemand vertrokken is. In een depot met meerdere reeksen stelt men vast dat de oudere treinbestuurders proberen op te schuiven naar een betere reeks zodat ze zich daarin lichamelijk beter voelen. Jonge bestuurders komen zo onvermijdelijk in moeilijke reeksen terecht.

Ik kom tot de seinvoorbijrijdingen, meerbepaald de taak van de mentor en de instructeur en de link met de preventieadviseur. Laat even het woord seinvoorbijrijdingen achterwege. We stellen vast dat de mentor niet steeds goed gekozen wordt. De mentor kan namelijk vandaag treinbestuurder A zijn, morgen treinbestuurder B, overmorgen treinbestuurder X en dan weer B. Dat kan dagelijks wisselen.

Wij stellen dat als er een mentor moet zijn die mentor zeker en vast een treinbestuurder moet zijn met ervaring en een treinbestuurder die vooraf gescreend is. Ik wil niet alle screeningbureaus werk geven maar ik bedoel dat duidelijk moet uitgemaakt worden of het iemand is die zijn werk goed doet, die zijn prestaties goed verricht en zijn reglementering kent. Dan kan die man een goede opleiding geven aan een jonge treinbestuurder. Dan is er uiteraard een instructeur. Die kan zeer goed werk leveren in het depot. Dat is de instructeur die ter plaatse is in een standplaats van treinbestuurders. Die kan mensen opvolgen. Het is ook een van zijn hoofdtaken. Er zijn andere instructeurs die opleiding moeten geven. Daar moet eigenlijk een juiste keuze worden gemaakt door het bedrijf zodat de juiste man op de juiste plaats komt.

Het eerste wat gebeurt bij een seinoverschrijding is dat de treinbestuurder te voet wordt gesteld. Hij mag dus niet meer rijden. Dat is de eerste maatregel gedurende een aantal dagen. Hij moet ook een medisch onderzoek passeren. Dat is zeer streng. Men kijkt of hij nog in de mogelijkheid verkeert om treinen te besturen. De te voetstelling brengt uiteraard het verlies van premies met zich mee aangezien de betrokkene niet rijdt en niet productief is. Het gaat dus gepaard met inkomstenverlies. Zo ziet u de hele druk die op die man afkomt. Dan komt er uiteraard ook nog een onderzoek om uit te maken wat er juist is gebeurd. Alle elementen moeten ten opzichte van alle elementen van infrastructuur, van de NMBS, ten opzichte van elkaar dus, vergeleken worden. Dan wordt er een beslissing genomen. Mag die man opnieuw rijden en onder welke voorwaarden? Het is mogelijk dat die man opnieuw zijn kennis van de reglementering moet bewijzen. Het is dus geen lachertje wanneer men door een rood licht rijdt.

De preventieadviseur bekijkt de risico's die zich hebben voorgedaan. Het probleem is natuurlijk — we zullen dat tot in den treure blijven herhalen — dat de preventieadviseur eigenlijk op dat ogenblik geen rol heeft die doorslaggevend is. De preventieadviseur heeft een adviserende rol. Men kan te allen tijde dat wat de preventieadviseur heeft opgesteld ter zijde leggen.

Dat is eigenlijk het spijtige; terwijl de problematiek enigszins kan besproken worden, zeker wanneer er zich een arbeidsongeval heeft voorgedaan, wordt de rol van de preventieadviseur onvoldoende benadrukt. Hij zou een grotere autonomie moeten hebben, maar dat is op dit ogenblik niet zo, want hij maakt een onderdeel uit van de hiërarchische structuur. Op dit ogenblik noemt men dat technics.

Inderdaad — collega Gelmini heeft het al gesteld — wanneer er iets gebeurt in de seininrichting, is het systeem van die seininrichting zo ontwikkeld dat bij het minste het sein op onveilig komt, dus rood wordt. Het is eigenlijk wanneer er een defect is, of bij het minste defect, wanneer er bijvoorbeeld een verschil wordt waargenomen bij EBP of Elektronisch Bediende Posten, tussen enerzijds het veiligheidssysteem dat het sein bedient en bijvoorbeeld een treinaankondiger, en er is een fractie van een seconde geen link tussen de twee, dat het sein dichtvalt. Het is een veiligheidssysteem: het moet dichtvallen. Door de elektronica wordt dit wel gevoeliger. Wanneer er elektronisch ergens iets niet klopt, valt het sein in de meest onveilige toestand dicht en wordt het rood, om de veiligheid te garanderen.

De lijnkennis van concurrerende bedrijven/spoorwegondernemingen, hoe moet men die controleren? De meest geschikte dienst

die daarvoor bevoegd is, is de dienst DVIS, die behoort bij de FOD Mobiliteit.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.

Er was een vraag over het installeren van TBL1+. Er is inderdaad in overleg bekeken hoe wij tijdens het zomerseizoen – op het ogenblik dat een aantal treinstellen niet in cadans rijdt – die installaties kunnen installeren.

Er was een vraag over de memorisatie. Inderdaad, het is lang geleden dat men Memor aangebracht heeft. Ik zal niet zeggen dat men het licht wou bedekken, want ik heb nooit gehoord dat het Memorlicht zou worden bedekt. Wij hebben wel gehoord dat Memor soms afgeschermd wordt met eigen middelen, om het effect van het zonlicht teniet te doen of te minimaliseren.

Het is bedroevend dat zo'n eenvoudige oplossing zo lang moet duren. Memor is op dit moment nog niet geïnstalleerd en men gaat gewoon starten.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik heb hier rapporten uit 2002 waar men dat ook zegt, en waarin wordt gepleit voor Memor. Hoeveel zou dat kosten? Wat mogen wij ons daarbij voorstellen? Men ziet dat het gewoon een memorisatielamp is.

Luc Piens: Het is gewoon een knopje, maar afhankelijk van stuurpost tot stuurpost zit het een beetje verheven en geeft het een geel licht, anders dan de andere lichten die in de stuurcabine aanwezig zijn.

Op het ogenblik dat een verwittigingsein – bijvoorbeeld twee gele lampen, maar er kunnen ook andere verwittigingseinen zijn – wordt voorbijgereden en de bestuurder komt aan de krokodil, moet hij een reactie geven om te bevestigen dat hij de twee gele lampen gezien heeft. Het Memorlampje gaat dan branden tot aan het volgende sein, om de bestuurder eraan te herinneren dat hij een verwittigingsein – bijvoorbeeld twee gele lampen – voorbijgereden is.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dat is dus een minimale investering?

Luc Piens: Ja, dat is een minimale investering.

Het ging over de problematiek van het installeren van ERTMS.

Een uiteenzetting van de heer Vinck waarbij een aantal zaken werd gesteld en waarbij ook de kostprijs van het installeren van het nieuwe systeem werd geprojecteerd. Men heeft toen gesteld dat dit zeer veel zou kosten. Men heeft enerzijds de kostprijs, maar men heeft anderzijds de invloed van de nationale industrieën, de nationale infrastructuurbeheerders van de verschillende landen die uiteraard graag een systeem zouden zien dat (…) aansluit bij hun nationaal systeem.

Dat is eigenlijk de problematiek. Men moet er ergens naartoe groeien. Het ligt vast door de Europese Commissie. Het is correct dat eenzelfde signalisatiesysteem wordt ingericht over heel Europa. Als men de grenzen weggomt en het transport interoperabel maakt, dan moet er ook één systeem blijven bestaan. Het is economisch in zijn totaliteit zeer goed. Het is ook veilig. Als men maar één systeem heeft, moet men maar één systeem kennen en alle toestellen worden erop geënt. Om te groeien naar dat ene systeem is er een lobbying om deze of gene richting uit te gaan. De lobbying komt van overal. Dat is wat de tekst wou duidelijk maken.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wat die lobbying betreft, dat zijn dan bedrijven die lobbyen voor bepaalde systemen?

Luc Piens: Het is inderdaad een lobbying door bedrijven, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen. Deze laatste moeten het systeem immers installeren op hun krachtvoertuigen. Het is dus een getouwtrek van overal. Eigenlijk worden de TSI's, de technische specificaties interoperabiliteit, vastgelegd in Valenciennes bij het ERA, het Europees Spoorwegagentschap. Men moet enerzijds het systeem ontwikkelen en anderzijds het homologeren want het moet veilig zijn. Als het niet werkt, kan men niet rijden want men moet erop kunnen vertrouwen.

Als wij het voorbeeld nemen van de Betuwelijn. De Betuwelijn is een nieuw aangelegde lijn tussen Rotterdam en het Ruhrgebied in Duitsland. Wij hebben dit allemaal kunnen meemaken en meelezen. Het ETCS-systeem werd daar geïnstalleerd.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): U hebt daarnet over lobbying gesproken. Heeft dat ook een rol gespeeld in de periode 2004-2005, toen is beslist om de Europese piste te verlaten en toch verder te gaan met TBL1? Toen de 3 ceo's kwamen, hebben we gezien dat in 2004 is beslist

om van 720 naar 360 te gaan, wat het Europese systeem betreft, en de investeringen voor TBL te verhogen van 300 naar 500. Ik ken de cijfers niet meer van buiten. Heeft die lobbying volgens u ook in die periode een rol gespeeld, voor die beslissing?

De **voorzitter**: Mag ik zelf daarbij even aansluiten? U verwijst naar de Betuwelijn. Ik heb mij laten vertellen dat de ETCS-systemen op de Betuwelijn en op de HSL niet compatibel zouden zijn, terwijl het toch de bedoeling is om tot één Europees veiligheidssysteem te komen. Misschien kunt u daarbij ook enige toelichting geven.

Luc Piens: Wat de eerste vraag betreft, het zou niet verwonderlijk zijn dat dat inderdaad meegespeeld heeft. Daar zitten we dus met een probleem. Een antwoord op uw vraag zou u waarschijnlijk gerichter en met de juiste informatie kunnen verkrijgen van de leiding van de maatschappij. Dit is een van de zaken die wij al gezegd hebben: wij hebben geen toegang tot de documenten van het directiecomité of de raden van bestuur. Wij maken dus ook geen deel uit van de beslissing inzake de veiligheidssystemen. Maar het is inderdaad een conclusie die gemaakt zou kunnen worden. Het antwoord zou u echter best vragen aan degenen die de informatie hebben.

Ik kan ook stellen dat het feit dat ETCS uit verschillende niveaus bestaat, level 1, level 2 en verder, ook een verdere evolutie is van de techniek.

De **voorzitter**: Mijnheer Piens, als ik het goed heb begrepen, is het level van de HSL Antwerpen-Amsterdam een level hoger dan de ETCS die op de Betuwelijn is geïnstalleerd. Toch zouden de treinen die kunnen rijden op het hoogste level, dus op de HSL-lijn, niet kunnen rijden op de Betuwelijn, waar het level lager ligt. Ik zou verwachten dat die compatibel met elkaar zijn.

Luc Piens: Dat heb ik ook gehoord, maar ik heb daar geen sluitende verklaring voor. Die opmerking hebben wij ook gehoord, maar ik denk dat die vraag eveneens gesteld zou moeten worden aan de technische diensten. Naar mijn aanvoelen zal dat te maken hebben met de technische vooruitgang. Het is wel interessant om die vraag te stellen.

De **voorzitter**: Zijn er collega's die willen aansluiten op dat specifiek onderwerp?

Gérard Gelmini: Très rapidement si vous le permettez, il y a deux éléments que je n'ai pas donnés.

Premièrement, M. Bellot expliquait qu'il y avait plusieurs types de cabines de conduite en Belgique: huit par rapport à la France qui doit en avoir deux ou trois. Cela découle, d'une part, du fait que nous avons choisi des constructeurs différents et, d'autre part, du fait qu'il y a eu des ruptures dans les investissements effectués en termes de machines sur le réseau belge. De nouveau, nous payons le *gap* des années '80-'90 durant lesquelles il n'y a pas eu d'investissement sérieux. Par conséquent, on utilise encore des "vieilles riquettes", si vous me permettez l'expression, et on a donc plusieurs types de machines encore en service.

La deuxième chose concernait la question de Mme Musin au sujet des heures de récupération des conducteurs. Nous nous sommes renseignés, par exemple, auprès de la cellule technique de Mons. Sur 140 conducteurs, il y a aujourd'hui 650 jours de retard en termes de congés et de récupération. Cela fait en moyenne quatre ou cinq jours de retard par personne, ce qui n'est pas énorme.

Luc Piens: Ik heb niet zoveel meer te antwoorden.

Waarom zijn die opleidingen verminderd en wat is onze visie daarop? Wij hebben al gesteld dat de opleidingen zijn verminderd. Wij vermoeden dat het om een vermindering van opleidingsdagen gaat, aangevraagd door andere opleidingscentra zoals, om geen namen te noemen, Treinsport, die de vraag heeft gesteld om zijn treinbestuurders in 190 dagen te kunnen opleiden. Dat werd in 2008 toegekend. Naar aanleiding daarvan kwam de vraag van de maatschappij om in functie van de concurrentie het aantal dagen opleiding te beperken. Wij zijn dus geen vragende partij geweest.

Anderzijds stelden wij, 190 dagen, en na veel discussie, 200 dagen. Dat is het opleidingsplan op dit ogenblik bij de NMBS, aangevuld met een bijkomende opleiding ter plaatse. Terwijl men vroeger in de nationale opleiding meerdere locomotieven en meerdere lijnen moest kennen, is dat nu tot het strikte minimum beperkt. In Mechelen staat een simulator van een stuurpost van een locomotief van het type 27. Dat is één zaak. Men moet dus slagen voor die nationale materie. Dan krijgt men zijn overplaatsing naar de standplaats en daar moet men opnieuw opleiding volgen voor het aantal krachtvoertuigen die men moet bedienen en het aantal lijnen die men moet

kennen. Eigenlijk zijn die 200 dagen een nationaal pakket, aangevuld met een praktische invulling die gericht is op het werkelijk uitoefenen van de job in die standplaats, in die reeks, op die lijnen met die krachtvoertuigen.

U moet weten dat de leerlingen dat verkort lessenpakket van 200 dagen medio 2009 zijn gestart, en medio 2010 zullen afstuderen. Wij zeggen dat er een evaluatie moet gebeuren. Dat hebben wij gezegd vanaf het ogenblik dat wij in gesprek gegaan zijn met de maatschappij om tot 200 dagen te komen. Wij zeggen dat er een evaluatie moet worden gemaakt en dat er een goede opvolging moet gebeuren van die treinbestuurders die de minder lange nationale opleiding volgen.

Voor ons is het evident dat wij die evaluatie eisen.

Het is inderdaad zo dat computers diensten maken. Men kan zoveel theorie opbouwen als men wil. Men kan diensten uittekenen, zoveel als men maar wil. Op het moment dat er echter treinvertragingen zijn en de mensen bijna geen tijd hebben om van perron te wisselen of om van de ene kant van de trein naar de andere kant van de trein te gaan om in de andere richting te rijden, is er ook niet veel tijd om pauze te nemen of een sanitaire stop te doen.

Président: François Bellot.
Voorzitter: François Bellot.

Dat er op lokaal niveau nog weinig contact is, heeft Europa gewild. Men heeft gezegd dat de infrastructuurgebruiker van de spoorwegonderneming moet worden gescheiden. Men heeft die zaak doorgetrokken tot beneden, tot op het perron. Dat het dan moeilijk is om contacten te leggen tussen de twee bedrijven, waar men al vanuit de top probeert om elkaar de kaas uit de bek te trekken, dan is het normaal dat het lokaal niveau weinig goede punten geeft.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik op de meeste vragen heb geantwoord.

Le **président**: S'il n'y a plus de questions, je tiens à vous remercier. Bedankt. Nous aurons sans doute l'occasion de vous revoir dans le cadre des travaux de la commission et à d'autres occasions. Vous êtes bien entendu invité à rester si vous le souhaitez. Nous allons suspendre quelques minutes. Nous recommencerons à 17 h 20 met de heer Pauwels et M. Michel.

La réunion publique de commission est suspendue de 17.14 heures à 17.31 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 17.14 uur tot 17.31 uur.

Audition de représentants du Syndicat indépendant pour Cheminots
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Onafhankelijke Vakbond van het Spoorwegpersoneel (OVS)

Le **président**: Nous allons donner la parole à MM. Luc Michel et Luc Pauwels pour le SIC.

Luc Michel: Monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, le Syndicat indépendant pour Cheminots vous remercie pour votre invitation dans cette commission spéciale Sécurité du rail. Avant toute chose, nous tenons à faire une mise au point: le SIC est un syndicat qui défend les intérêts de toutes les catégories de cheminots et il est agréé par le Groupe SNCB au même titre que le SLFP Secteur rail. Le SIC regrette de ne pas avoir été invité en même temps que les autres organisations syndicales, notamment cette dernière.

Aujourd'hui, nous n'allons pas faire de grands discours mais nous nous limiterons à vous présenter des problèmes rencontrés au quotidien par le personnel astreint à la sécurité. En matière de sécurité de la circulation ferroviaire, quatre grandes catégories de cheminots y sont directement intéressées. Dans chacune d'elles, une charge de travail de plus en plus lourde met le personnel sous pression, ce qui augmente naturellement la possibilité d'erreurs humaines pouvant avoir des conséquences dramatiques.

En outre, depuis la scission de la SNCB en trois sociétés, l'augmentation pléthorique des cadres et dirigeants a entraîné une explosion proportionnelle du nombre de notes, circulaires, instructions, faisant quelquefois double emploi. De ce fait, le personnel de base ne sait plus à quel saint se vouer au moindre problème tant le nombre d'intervenants possibles a augmenté.

Nous allons passer en revue ces quatre catégories en commençant par le personnel de conduite. Nous souhaitons qu'on accorde la priorité absolue à l'installation généralisée d'un système qui empêche tout franchissement de feu rouge. Nous voudrions attirer votre attention sur les systèmes d'aide à la conduite qui avertissent le conducteur de l'état d'un signal placé en aval. Aujourd'hui, ces dispositifs ne sont pas considérés comme des éléments de sécurité, ce qui implique qu'en cas de dysfonctionnement, ceux-ci sont mis hors service sans qu'aucune restriction ne soit imposée sur la suite de la marche du train.

Pour remédier à cette situation dangereuse, le SIC demande que les équipements actuels d'aide à la conduite (TBL1+ et autres) soient repris comme systèmes de sécurité. Dans ce cas, lors d'un dysfonctionnement desdits systèmes, le conducteur pourrait continuer à rouler à vitesse réduite ou avec un deuxième agent dans le poste de conduite, à l'instar du dispositif de veille automatique. Nous constatons que les opérateurs privés n'ont pas d'obligation quant à la présence de systèmes de sécurité. Une modification de la loi s'impose. D'après mes renseignements, cette loi existe en France.

La pression au travail est un facteur important en termes de sécurité. Actuellement, cette pression est trop élevée. Une loi réglant les conditions de travail pour le personnel roulant est nécessaire.

En effet, il n'est pas rare que des conducteurs prestent des services de neuf heures avec des périodes de conduite ininterrompues de quatre à cinq heures. Par ailleurs, la succession d'horaires irréguliers, surtout dans les services du matin, représente une très lourde charge. Le conducteur de train se trouve sous pression tout au long de sa prestation, car chaque erreur est sanctionnée par un retrait de prime de productivité, voire un retrait du permis de conduire.

Régulièrement, les conducteurs se voient refuser des jours de liberté sollicités dans les délais réglementaires, ce qui n'est pas sans influence sur le travail. Pourtant, la SNCB dispose d'une réglementation claire à ce sujet, mais elle ne l'applique pas complètement.

La formation et le *coaching* des nouveaux conducteurs de train, ainsi que les formations permanentes, doivent être revus d'urgence. Il faut donner plus d'attention à la pratique.

Pour le personnel d'accompagnement de train, ce sont les mêmes remarques: pression de travail, formations, refus de liberté sollicitée et problèmes avec le matériel. Il faut savoir que, pour le matériel M6, les portes s'ouvrent pendant le parcours. Les accompagnateurs de train sont confrontés à de réels problèmes de communication et de coordination en cas de circulation perturbée. Tout comme les conducteurs, ils peuvent à chaque moment perdre leur certification.

La troisième catégorie est le personnel de gare. J'ai choisi de diviser ce point en trois. Je commence avec la direction Infrabel réseau. Depuis quelques années, la charge du travail et les connaissances du métier du personnel du mouvement et de signalisation ne cessent

d'augmenter. Avec l'installation des cabines de signalisation EBP et de nouvelles technologies informatiques, les agents doivent gérer plusieurs écrans avec une attention soutenue et continue durant toute leur prestation – donc, parfois en violation de la législation relative au travail sur écran qui impose des temps de pause. Il y a des cuisines dans toutes les grandes cabines de signalisation, mais les gens ne peuvent pas prendre leur temps de repos.

Nous pointons également les modifications incessantes de la réglementation, la gestion des chantiers de travaux sans personnel supplémentaire, les dépassements fréquents des périodes de travail. Il en découle des retards dans l'octroi des jours de liberté, un manque de coordination avec l'utilisateur de l'infrastructure et un management beaucoup trop procédurier.

Ensuite, vient la direction SNCB Mobility (voyageurs). La sécurité des voyageurs en gare ne peut plus être garantie de façon optimale, car le personnel est appelé chaque jour à gérer des manquements au détriment de la surveillance à quai. C'est idem que pour la direction réseau quant à l'octroi des jours de liberté. Il y a aussi un manque de coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure. Et le management est également trop procédurier.

La direction Cargo opération (fret). Après plusieurs restructurations de la direction fret, la vérification de la conformité des trains de marchandises n'est plus seulement réservée à des spécialistes ayant suivi une formation pointue, mais aussi à du personnel n'ayant reçu qu'une formation raccourcie.

Les maîtres-mots de B-Cargo Operations sont aujourd'hui polyvalence et productivité maximale.

La dernière catégorie – beaucoup oubliée – est le personnel de l'infrastructure. Les agents de service de la signalisation et de la voie, en dehors des brigades travaux, sont occupés sur de nombreux chantiers. Ils effectuent régulièrement des prestations de nuit et de week-end alors que leur cadre ne prévoit que du personnel en service de jour, du lundi au vendredi. En conséquence, ces agents prennent leur récupération en semaine, provoquant ainsi un déficit en personnel, ce qui ne permet plus d'assurer l'entretien courant de l'infrastructure dans son entièreté.

D'autre part, il est à noter que, malgré le départ d'ouvriers non qualifiés du service de la voie, le recrutement de cette catégorie est pratiquement nul depuis plusieurs années, d'où un manque de personnel et un vieillissement des cadres. Un recrutement immédiat s'impose.

Pour terminer, nous vous signalons que le train de voyageurs 1576 en provenance de Termonde vers Grammont a de nouveau franchi ce jour, vers 5 h30 le tristement célèbre signale HE1 de Buizingen, en position rouge.

Ici, nous voulons vous donner les phases du signal; c'est important. À l'approche du signal HE1, feu vert, suivi d'un feu rouge, suivi d'un feu vert, suivi d'un feu vert. Freinage d'urgence, dépassement du signal de 20 mètres. Ce sont des informations certaines.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun aanwezigheid en hun betogen. Ik stel twee korte vragen voor een goed begrip van de zaken. U maakt een verschil tussen de besturingshulpuitrusting en het veiligheidssysteem. Dat is blijkbaar geen semantische discussie. Het gaat over andere systemen of over een andere visie op de systemen.

In uw brief die u aan de ceo hebt gestuurd stond de eis dat de huidige besturingshulpuitrusting veiligheidsuitrusting moet worden. Leg mij nog eens uit wat u daar concreet mee bedoelt? Als men de besturingshulpuitrusting uitschakelt, mag men blijkbaar voortrijden, maar dat is niet het geval voor de veiligheidsuitrusting. U zult mij daar straks wel meer duidelijkheid over geven.

Ik kom terug op de vraag die ik twee weken geleden aan een van de ceo’s heb gesteld— daarnet heeft uw collega het er ook over gehad — over de steeds groeiende en wijzigende reglementering, over de nota’s, enzovoort. Volgens de ceo’s bleek daaruit precies een bijzondere aandacht voor de veiligheid. Volgens hen was het feit dat er veel nota’s worden afgescheiden een blijk van bijzondere aandacht voor de veiligheid. Dat wordt door de treinbestuurders en ook door u blijkbaar op een heel andere manier ervaren.

Ziet u zelf een mogelijke evolutie naar een meer transparante regeling? Ik neem aan dat het allemaal ingewikkeld is. Het is voor ons al bijzonder ingewikkeld al die systemen uit elkaar te houden. Ziet u een evolutie naar een transparantere en vereenvoudigde reglementering, via nota’s en weet ik veel, die de veiligheid ten goede kan komen? Ik neem aan dat op dat vlak een en ander wel onderhevig is aan

evolutie en dat het allemaal ingewikkelder wordt. Maar ik stel mij de vraag hoe daarop kan worden ingespeeld. Tot daar voorlopig mijn vragen.

David Geerts (sp.a): Ik heb drie concrete vragen. De voorgaande sprekers hadden het, inzake seinoverschrijdingen, over het verschil tussen jonge en oudere bestuurders. Een derde van de seinoverschrijdingen zou gebeuren op de Noord-Zuidas. In welke mate wordt u als treinbestuurders betrokken bij de begeleiding? Zijn er verschillen met andere lijnen? Is dat in kaart gebracht? Wordt u daarbij betrokken?

Ten tweede, inzake de zekerheid van de systemen. Ik stel u deze vraag onmiddellijk omdat u die verklaring hebt afgelegd. U zegt dat er bij Traffic Control 99 % zekerheid bestaat over de correctheid van de seinen. Anderen zeggen dat het systeem niet zo onfeilbaar is. Daartegenover staat dat wordt gezegd dat EBP ook niet altijd onfeilbaar is. Graag kreeg ik daar meer duiding over. Wat is uw visie daarover?

Een derde element. Vandaag hebt u gezegd dat u de snelheid verlaagt van 120 tot 90 kilometer per uur. Wat is de impact daarvan? Uiteindelijk, wanneer men een rood sein voorbij zou rijden, ligt de snelheid toch nog altijd veel te hoog. Vanwaar het idee om een dergelijke stiptheidsactie te voeren om toch gehoor te vinden?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, quatre ou cinq questions rapides et concrètes me viennent à l'esprit à la suite de cette intervention. Vous avez évoqué les impacts de la scission sur l'accroissement du nombre d'intervenants et de notes. J'aurais voulu que vous nous donniez l'un ou l'autre exemple concret vécu par le personnel présent sur le terrain, de préférence au niveau de la sécurité.

Je note, dans votre intervention, que vous souhaitez un système d'aide à la conduite ou de sécurité qui empêche le franchissement de tout feu rouge. Dans une certaine mesure, cela signifie-t-il que vous remettez en question le TBL1+ par rapport à une technologie ETCS?

Vous avez évoqué l'ouverture des portes des voitures M6 pendant les parcours. Si mes souvenirs sont bons, la ministre avait été interpellée en commission de l'Infrastructure sur cette question et elle s'était montrée, en tout cas statistiquement, assez rassurante. Disposez-vous de statistiques qui permettent de remettre ce problème en perspective?

Vous avez également abordé la législation sur les temps de repos pour les travailleurs des cabines. Avez-vous un exemple concret? En quoi la législation du travail sur écran n'est-elle pas respectée aujourd'hui?

Enfin, vous avez à nouveau évoqué un franchissement de signal rouge à Buizingen. Ces franchissements qui nous sont rapportés semblent apparemment plus fréquents ces derniers temps. Est-ce dû au fait que nous y sommes plus attentifs et qu'ils remontent davantage la chaîne de la communication, notamment jusqu'à la presse, ou bien y a-t-il, selon vous, une aggravation de la situation pour une raison ou l'autre?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): We vallen vaak in herhaling, omdat we over hetzelfde probleem spreken.

Ik heb een risicoanalyse uit 2005 over de besturingsactiviteiten van de bestuurder, de rangeringen en de treinbestuurders. Dat is van de algemene directie Treinbestuurders en Treinmaterieel. Het wordt ondertekend door een preventieadviseur. Die meldt dan dat de memorisatieproblemen, het zonlicht en dergelijke, een probleem zijn, zoals collega Van Hecke al vaak heeft gezegd.

In welke mate is zulks met u als vakbond besproken? Memorisatieproblemen zijn op te lossen met eenvoudige technische ingrepen. Zonnewering is op te lossen.

Dat zijn de rapporten voor medio 2002 toen twee van de drie grote vakbonden nog mee in het bestuur zaten. U zat daar niet in. Al die diensten, preventieadviseurs, algemene directie Treinbestuurders en Treinmaterieel, in hoeverre wordt dat met u overlegd?

Roel Deseyn (CD&V): Ik heb enkele vragen over de verificatie van de M6. Het verwondert mij dat de deuren tijdens de rit nog zouden opengaan. Ik dacht dat het probleem verholpen was. Kunt u dat preciseren?

U sprak over de afwisseling rood-groen en een paar keer alternerend rood-groen van het sein. Alludeerde u toen op de dag van de treinramp in Buizingen of ging dat over een ander incident? Zijn het recente bevindingen? Kan worden gestaafd dat de afwisseling zich daar heeft voorgedaan?

Ik begrijp dat het licht op rood springt wanneer er geen 100 % zekerheid is, maar dat het opnieuw

groen wordt, intrigeert mij in deze specifieke omstandigheden.

Paul Vanhie (LDD): Ik wil het hebben over de werkdruk. U zegt dat de werkdruk zeer hoog is, en daar kan ik gedeeltelijk inkomen, maar twee dagen na de treinramp in Buizingen verklaren de vakbonden dat zij een voorstel formuleren om een tweede bestuurder in die cockpit te laten zitten zonder dat men bijkomende mensen zou moeten aanvaarden. Jullie zeggen nu dat er bijkomend personeel moet komen. Die logica versta ik niet meer.

Ligt het aan de interne organisatie bij de NMBS dat alles fout loopt en dat er zo een hoge werkdruk is? Is het omdat de top van de NMBS niet naar jullie wil luisteren? Is het omdat de eisen van de vakbonden te hoog liggen?

David Lavaux (cdH): Je vous remercie pour cet exposé qui avait le mérite de reprendre tous les aspects de la sécurité, notamment la sécurité sur les quais, tous les problèmes des accompagnateurs et de l'embarquement dans les trains, des portes qui s'ouvrent, mais également – vous êtes le premier à le faire – de souligner la question de l'entretien des infrastructures. Je pense que c'est très important pour la sécurité.

J'ai une question relative aux cabines et donc à la signalisation. Quels sont les avantages et les inconvénients de la mise en place des cabines modernes par rapport à l'ancienne structure où l'on avait des cabines beaucoup plus locales?

Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, uw collega-vakbondsvertegenwoordiger heeft vorige week gesteld dat de concentratie van seinhuizen geen impact zou hebben op de veiligheid, noch wat betreft de mogelijke risico's voor de seingever, noch wat betreft de risico's voor de treinbestuurder. Ik had hem die vraag gesteld. Bent u het eens met die stelling dat de concentratie van de seinhuizen nu geen impact heeft in vergelijking met vroeger?

Het is al aangehaald door uw collega dat een derde van de seinoverschrijdingen in de Noord-Zuidas gebeurt. Hebt u daarvoor een verklaring?

Met betrekking tot de reglementering valt het mij ook iets op. Ik heb dat ook aan uw collega's gevraagd. Wanneer een reglementering wijzigt, overhandigt men die reglementering. Men steek het in het bakje, men moet een formulier aftekenen, men heeft dat dus gekregen. Voor de NMBS is de kous daarmee af. Is daarover werkelijk geen verdere instructie? Of wacht men – ik meen dat men drie dagen per jaar heeft – tot die drie dagen om de instructie te geven? U weet waarschijnlijk wel wat ik bedoel.

Over de preventieadviseur, er worden heel vaak tekorten vastgesteld. Wij hebben dat al verschillende keren gehoord. Er worden verslagen opgemaakt. We zien dat de aanbevelingen ofwel zeer laattijdig worden uitgevoerd, ofwel helemaal niet worden uitgevoerd. Wat is uw mening daarover? Klopt dat met de realiteit?

Valérie De Bue (MR): J'aurais souhaité obtenir des précisions sur deux points.

Le premier concerne la formation. Vous avez dit que la formation n'était pas assez pratique. Pouvez-vous être plus précis? Cela concerne, j'imagine, les 200 jours de formation. Souhaitez-vous soit être plus présent sur le réseau soit privilégier des circonstances exceptionnelles?

Le second concerne le manque de coordination. Le problème concerne-t-il les équipes d'entretien? Pouvez-vous donner des exemples concrets qui pourraient avoir un impact sur la sécurité?

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee vragen. Hoe staan jullie tegenover de inkorting van de opleiding van 250 uren naar 200? Van de andere vakbonden hebben we gehoord dat die er niet echt voor te vinden waren. Jullie hebben daar niks over gezegd. Wat is jullie standpunt? Vinden jullie dat dit leidt tot minder veiligheid? Gelet op het feit dat er toch minder motoren gekend moeten zijn en minder lijnen, is dat voor jullie dan een aanvaardbare verandering?

Ten tweede, krijgen jullie als vakbond veel opmerkingen van jullie leden-treinbestuurders over de werking van de veiligheidssystemen? Krijgen jullie daar veel vragen of opmerkingen over binnen? Of werken die technisch vrij goed en krijgen jullie daar weinig opmerkingen over? Als jullie opmerkingen krijgen, welke zijn dat dan en hoe pakken jullie het aan om die te verhelpen?

Luc Pauwels: Eerste punt, de hulpuitrustingssystemen. Bij de NMBS zijn er twee systemen: veiligheidssystemen en hulpsystemen. Het systeem voor het overbrengen van seinen naar uw stuurpost is voor de NMBS een hulpuitrusting. De automatische waakinrichting of de toegang tot de hoogspanningskast zijn veiligheidsuitrustingen. Onze bestuurders eisen dat het systeem gong-fluit, memor, TBL enzovoort

ook een veiligheidsuitrusting wordt. Met andere woorden, als dat systeem moet worden afgezonderd, moeten er ook maatregelen worden getroffen zoals bij de automatische waakinrichting.

Nu is dat gewoon, als het systeem faalt: de bestuurder gewoon afzonderen en verder rijden, zonder iets. Met een veiligheidssysteem moeten er maatregelen worden getroffen. Zo worden er maatregelen getroffen bij de automatische waakinrichting: ofwel komt er een tweede man bij, ofwel rijdt men verder aan 50 kilometer per uur. Onze bestuurders willen ook dat er een veiligheidsuitrusting van gemaakt wordt. Als er iets gebeurt, dan zijn wij dus ook nog gedekt.

Tweede punt, de reglementering. Er zijn problemen met de reglementering. Sommigen hebben hier al gezegd dat de bestuurders de reglementering gewoon in hun vak gestopt krijgen. De reglementering wijzigt, Infrabel wijzigt de reglementering, de NMBS moet dat ook doen, het boekje HLT voor de treinbestuurder wordt ook gewijzigd, het wordt gedrukt en verspreid onder de 3 800 treinbestuurders. Het wordt gewoon in het vakje gestoken, er wordt getekend voor ontvangst en de kous is af. Nu krijgen ze wel vier dagen per jaar permanente opleiding en dan worden die zaken besproken, maar de tijd die verloopt tussen de bespreking op de permanente vorming en het verstrekken aan de treinbestuurder, moet die er gewoon zijn plan mee trekken. Hier is het boek, er staan wijzigingen op die 150 bladzijden: treinbestuurder, trek er uw plan mee. Ook heeft de treinbestuurder geen tijd meer om dat nog in te studeren. Vroeger hadden we nog een uurtje reserve en konden we dat nog bespreken, maar nu niet meer: de diensten zitten overvol en niets kan nog worden besproken.

Dat is het grote probleem met de reglementering. Daarom vragen wij dat men de reglementering maximum nog een of twee keer per jaar zou wijzigen. Laat dat samenkomen, spreek af met Infrabel wanneer het kan gebeuren en wijzig de reglementering nog maximum een of twee keer per jaar. Doe dat ook nadat iedere treinbestuurder die permanente vorming heeft gekregen, zodat iedereen opgeleid is en daarvan op de hoogte is. Doe dat dan. Dat is ons standpunt.

Er is ook een probleem met de seinvoorbijrijdingen. Wij worden daarbij helemaal niet betrokken. Wij worden nergens bij betrokken. We zitten in geen enkel comité en worden dus nergens van op de hoogte gehouden.

Wat de seinbeelden betreft, heb ik gewoon gezegd dat op de seinbeelden van het EBP-seinhuis duidelijk was te zien dat de reisweg voor de treinbestuurder niet was aangelegd. Dat was heel duidelijk te zien. Wat er daar is gebeurd, weten we niet. Het kan nog altijd een technisch mankement zijn, maar op de beelden van het EBP-seinhuis was duidelijk te zien dat de reisweg niet was aangelegd.

David Geerts (sp.a): Ik heb het niet specifiek over dit geval, maar is er een mogelijkheid of hebt u in het verleden al voorbeelden gekend als treinbestuurder dat het rood of groen sein op het terrein effectief een andere informatie gaf dan de informatie bij Traffic Control? Ik heb het ook gevraagd aan een van de instructeurs, die antwoordde dat die mogelijkheid niet bestaat. Is dat volgens u in het verleden al gebeurd, ja of neen?

Luc Pauwels: Vorige donderdag is het sein in Buizingen ook overschreden door de treinbestuurder. Dat was een trein uit Leuven, die twee gele lichten had gekregen voor het sein van Buizingen. Dan is het sein van rood op twee gele lichten gekomen, en een groen verticaal. Er was dus geen enkel probleem. De treinbestuurder zet aan, maar juist voor het sein valt het sein dicht. Hij heeft een noodremming moeten uitvoeren en 150 meter verder is hij tot stilstand gekomen. Hij heeft contact opgenomen met het seinhuis, maar daar wist men van niets.

David Geerts (sp.a): Het EBP-systeem is dus niet zo feilloos als hier werd beweerd?

Luc Pauwels: Dat zeg ik niet, maar wij constateren dat er af en toe wel problemen zijn.

David Geerts (sp.a): Dat is altijd het probleem: af en toe, soms, regelmatig. Hoe moeten we dat interpreteren? Als het 1 keer op 100 000 is, dan zal het effectief een niet-verklaarbaar element zijn, maar als het iets vaker gebeurt, is het wel pertinent belangrijk voor de discussie.

Luc Pauwels: Via onze treinbestuurders hebben wij informatie binnengekregen dat het meer en meer gebeurt. Vroeger was dit sporadisch, maar nu gebeurt het meer en meer dat bijvoorbeeld een sein plotseling dichtvalt. Het gebeurt meer en meer met die EBP-posten.

David Geerts (sp.a): Ik wil hier nog even op doorgaan, want voor mij is dat wel vrij belangrijk in heel het debat en in het verdere onderzoek. Het gebeurt meer en meer. Ik neem aan dat dit werd gesignaleerd. Zijn er dan maatregelen genomen of

is er overleg gepleegd met de betrokken firma's die dat systeem hebben geïnstalleerd? Dat duidt toch op een mankement als dat meer en meer gebeurt.

Luc Pauwels: Of daar onderzoek naar gebeurt, weet ik niet omdat wij nergens van op de hoogte worden gebracht. Ik weet wel dat de treinbestuurder dit altijd zal melden via zijn N510. In zijn verslag zal dit altijd gemeld worden en dit zal verder onderzocht worden in de bevoegde comités.

Met die snelheidsverminderingsactie was het gewoon onze bedoeling een signaal te geven aan de directie. Het ging niet om stiptheidsacties, maar gewoon om het feit dat onze bestuurders een signaal wilden geven aan de directie. Daarom hebben zij voorgesteld om niemand te treffen en om niets verkeerd te doen, dat men gewoon een beetje minder snel zou rijden. Dit was een sein dat men aan de directie wilde geven met de vraag om alles te onderzoeken en hen op de hoogte te houden.

Luc Michel: On a posé la question de la législation sur les temps de pause en cabine. Au niveau des postes de signalisation, tant les sous-chefs de gare que les signaleurs ou les opérateurs sont parfois amenés à effectuer des prestations de 16 h, pour remplacer les absents.

Il est bien entendu que la réglementation dit que le chef immédiat doit faire appel à un agent et que l'agent ne peut pas prester plus de 11 h. De toute façon, si vous voulez partir avant d'être remplacé, il n'y a pas de problème, c'est un abandon de service. Donc, dès 16 h, c'est connu, cela se fait dans les cabines de signalisation.

Cela a un impact sur la sécurité. Pourquoi? Dans les cabines de signalisation – celles qui sont concentrées – il y a parfois quatre écrans par agent. Ces agents doivent être concentrés pendant toute la durée de leur prestation. Je ne sais pas si vous pouvez vous imaginer rester 16 h devant votre écran, sans vous laisser distraire, c'est totalement impossible! Voilà ce que je voulais dire.

En ce qui concerne la législation sur le travail sur écran, il a été prévu des notes: 5 minutes par heure que l'on peut regrouper, etc. Dans les faits, on a construit de belles cuisines dans les grosses cabines, par contre, dès qu'il y a un petit problème, votre temps de pause est supprimé.

Luc Pauwels: Wij stellen dat niet in vraag, maar we willen gewoon opmerken dat het TBL1+-systeem niet honderd procent veilig is. Er ligt gewoon een baken op 300 meter voor het signaal. Wanneer de treinbestuurder komt aangereden tegen een snelheid van 120 à 140 km/u, geeft het baken aan dat de trein meer dan 40 km/u rijdt, en moet er een noodremming gegeven worden. De trein stopt echter niet op 200 à 300 meter, maar heeft 400 à 500 meter nodig: de trein gaat dus nog steeds over een bepaalde afstand het sein voorbijrijden.

Het ECTS-systeem is voor ons dus nog veel veiliger omdat daar een remmingscurve is bepaald. Vanaf de afstand van het sein, dat twee gele lichten krijgt, wordt de treinbestuurder constant in het oog gehouden. Hij moet dus remmen volgens de remmingscurve, zodanig dat hij voor het sein stopt. Dat is het verschil tussen het ECTS-systeem en het TBL1+-systeem. Het ECTS-systeem is dus nog veel veiliger.

Wat de problematiek van de open deuren van de M6-treinstellen betreft, dit is informatie die we gekregen hebben van onze treinbegeleiders zelf, maar statistieken hebben we daarover niet. Regelmatig hebben we echter al gehoord op de vergaderingen dat plots de deuren van M6-stellen open gaan zonder een bepaalde reden.

Er werd gevraagd of de seinen in Buizingen meer aandacht krijgen. Ik denk van niet. De overdracht van de seinen naar Brussel-Zuid is pas 6 maanden geleden gebeurd. Ik weet niet of dat deze nu meer aandacht krijgen, maar er is alleszins toch een verslechtering van dat sein. Het is nu toch al de derde keer op een maand tijd dat we melding krijgen dat er daar iets aan de hand is met dat sein.

Er was ook nog een vraag over de arbeidsreglementering, maar ik ben kwijt wat daarover juist de vraag was.

De **voorzitter**: Qui a posé la question?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'avais posé une question sur les temps de travail en cabine. Mais votre collègue y a répondu.

Luc Pauwels: De heer Van Campenhout vroeg in welke mate alles met ons wordt besproken. Er wordt helemaal niets met ons besproken. Er is wel een conventie tussen de aangenomen vakbonden en de NMBS-Groep. Met ons wordt er echter helemaal niets besproken. Er zijn altijd wel voorstellen om meer met elkaar te praten en meer samen te komen maar in 2009 hebben wij geen

enkel onderhoud gekregen met de NMBS-top. Er wordt dus niets met ons besproken, wat frustrerend is.

Wat die open deuren van M6 betreft, heb ik al geantwoord. Dat is gewoon informatie van onze treinbegeleiders, dus geen statistieken.

Wat er in Buizingen gebeurd is, weet ik heel goed want ik heb de treinbestuurder zelf gesproken deze morgen.

Le **président**: Désolé, mais nous ne sommes pas une commission d'enquête sur l'accident de Buizingen. Je vous demande d'être très prudent et je répète aux membres de la commission que l'accident de Buizingen du 15 février ne fait pas l'objet des questions que nous pouvons poser. Si vous voulez poser des questions sur ce qui s'est passé la semaine dernière et aujourd'hui, il n'y a pas de problème. Mais sur Buizingen, il y a une enquête judiciaire et je demande que l'on respecte le travail judiciaire des experts, etc. Je reprécise les choses. Que vous ayez des informations ou pas, laissons faire les enquêtes avec les experts indépendants désignés, je vous en supplie. Et je rappelle la chose aux membres.

Luc Pauwels: Wat betreft het geval van deze morgen, het betrof de trein van Dendermonde naar Geraardsbergen. Komende van het sein in Buizingen had hij groen licht. Het is een fractie van een seconde rood geworden, dan terug groen geworden en rood geworden. Er is dan onmiddellijk een noodremming uitgevoerd. De trein is twintig meter voorbij het sein tot stilstand gekomen. De bestuurder heeft de formaliteiten uitgevoerd en zijn rit verder gezet. Dat is alles wat ik over het geval van deze morgen kan zeggen.

Wat de werkdruk betreft, die heeft volgens ons verschillende aspecten. Het gaat niet alleen om vier of vijf uur rijden, er is meer. Het gaat ook om de opeenvolging van onregelmatigheden. Een treinbestuurder werkt zeer onregelmatig.

Ik heb hier een voorbeeld van een reeks. Een dag begint om 16 u tot 1 u, de volgende dag 19 u tot 2.40 u, de volgende dag 17.45 u tot 1.40 u, de volgende dag 16.15 u tot 0.40 u, de volgende dag 17.30 u tot 1 u. Dan is er een overgang met als compensatie twee dagen thuis. Dan begint hij met een reeks vroege diensten: 5 u tot 13.40 u, 6 u tot 14 u, 4.25 u tot 12.30 u, 3.40 u tot 9.40 u, 3.20 u tot 10.25 u.

Het is ook deze opeenvolging van onregelmatigheden die de werkdruk zeer verhoogt. Er is enkel vastgelegd dat de minimumprestatie van een treinbestuurder 6 uur is en de maximumprestatie 9 uur. Over wat er daartussen gebeurt, bestaat er geen reglementering. Ze mogen dus met die treinbestuurder doen wat ze willen. Wij vragen om die treinbestuurder toch minimum 30 minuten de tijd te geven om een boterham te eten of de krant in te kijken.

Wat wij ook onder werkdruk verstaan is dat de treinbestuurder om de drie jaar een examen moet afleggen. Dat brengt enorm veel stress mee voor de treinbestuurder. Hij wordt een maand tevoren ingelicht dat hij op een bepaalde dag zijn driejaarlijks examen moet afleggen. Dan moet die man de reglementering terug beginnen instuderen en dat brengt enorm veel stress met zich mee. Hij weet immers nooit of hij dan terug zal mogen rijden of niet. Voor ons valt dit ook onder werkdruk.

Verder is er het niet kunnen opnemen van vrije dagen. Een treinbestuurder moet een dag verlof drie maanden van tevoren aanvragen en weet nooit of hij die dag verlof al dan niet zal krijgen. Dat brengt ook stress en dus werkdruk met zich mee. Zo zijn er nog enkele punten die wij ook onder werkdruk catalogeren.

Wat de tweede treinbestuurder aangaat, als er toch mensen te veel zijn, dan zouden wij liever hebben dat die mensen ingeschakeld worden om de werkdruk te verminderen. Liever zien wij dat de reeksen opengetrokken worden, dat er meer treinbestuurders tewerkgesteld worden, zodat het werk van de treinbestuurders lichter wordt.

Welke invloed heeft de concentratie van de seineenheden op de treinbestuurders? In eerste instantie heeft de plaats van het seinhuis volgens mij weinig invloed op de treinbestuurder. Of het seinhuis nu 20 kilometer voor hem staat of maar 1 kilometer, dat heeft voor de treinbestuurder weinig belang. Enkel indien er problemen zijn, is het natuurlijk gemakkelijk wanneer een seinhuis zich op maar 100 meter afstand bevindt dan wanneer het 20 kilometer ver ligt. Voor informatie is dat dan wel een probleem.

Een derde van de seinvoorbijrijdingen heeft plaats in de Noord-Zuidverbinding? Ik denk dat het gewoon te maken heeft met de concentratie van de seinen. U moet eens kijken hoeveel seinen er daar aan de galgen hangen. Dat zijn er gigantisch veel. Het is daar dus ook veel gemakkelijker voor een treinbestuurder om zich te vergissen qua sein. De seinen staan in de Noord-Zuidverbinding ook

op een kortere afstand van elkaar. Er wordt daar wel minder snel gereden, maar ze staan nog korter dan normaal. Ik denk dus wel dat het een probleem is dat een derde van de seinvoorbijrijdingen gebeurt in de Noord-Zuidas.

Over de preventieadviseur heb ik mijn collega's ook al horen zeggen dat die man enkel een adviserende functie heeft. Hij heeft geen enkele macht. Hij kan alleen maar brieven schrijven, zoals wij kunnen. De preventieadviseur, Christiaan Delaere, doet ongelooflijk zijn best. Hij schrijft die brieven. Maar spijtig genoeg heeft hij geen enkele macht.

Er werd ook nog een vraag gesteld over de reglementering.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer Pauwels, ik heb hier een interessant verslag van ingenieur Delaere.

Luc Pauwels: Hij is de preventieadviseur.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Goed. Wat gebeurt er met die verslagen? Waar worden die besproken? Of worden die opgestapeld?

Luc Pauwels: Er bestaat een commissie, het comité voor preventie en bescherming op het werk, het CPBW. Die bespreking vindt dus plaats met een erkende organisatie. De preventieadviseur zit daar ook altijd bij. De problemen worden daar besproken. Daarvan worden verslagen gemaakt, want die krijgen wij ook.

Wat er verder mee gebeurt, weet ik niet.

Alleszins constateren wij dat al die punten maar aan de agenda blijven staan. Soms jaren aan een stuk staan er punten op ter bespreking, waarmee er niets gebeurt. Ik weet dat de heer Delaere maar blijft schrijven, blijft herhalen, maar ook hij krijgt weinig of geen respons.

Veel punten blijven er ook in staan, zonder er een oplossing voor te vinden.

David Geerts (sp.a): Ik heb nog een opmerking met betrekking tot de organisatie van de werktijd. U geeft daarvan voorbeelden. Ik heb dat vorige week ook aan uw collega's gevraagd. Is dat zo een domme vraag die ik nu stel: waarom kan er niet worden gewerkt met een vaste vroege, een vaste dag, een vaste late? Men weet toch perfect wanneer de meeste treinen rijden. Hoe komt het dat men er niet in slaagt om in een vaste arbeidsregeling te voorzien? In een fabriek is dat toch ook zo. Waarom kan dat niet bij de NMBS? Men weet toch wanneer de piekmomenten zijn. Het klopt dat men dan meer personeel moet inzetten, maar men kan dat toch perfect plannen. Is deze vraag nu zo dom?

Luc Pauwels: Dat is absoluut niet dom. Wij hebben zelf al verschillende keren een soort van 3x8-systeem voorgesteld, maar blijkbaar heeft men daar geen oren naar. Men doet zelfs geen enkele inspanning om toch maar iets op poten te zetten. Ik begrijp dat ook niet. Volgens ons moet dat ook kunnen. Ik zeg niet van 6u tot 14u, van 14u tot 22u en van 22u tot 6 u, maar toch een regelmatiger leven dan nu.

David Geerts (sp.a): Ik heb deze vraag vorige week ook gesteld aan andere vakbondsafgevaardigden. Men heeft het over kwaliteitsvol werk. Een van de belangrijke elementen, iedereen die ooit arbeidssociologie heeft gestudeerd weet dat, is een zeker patroon in arbeid zodat mensen een aantal zaken in hun dagelijks leven kunnen inbouwen en zich daarop kunnen instellen.

Als ik de reeksen zie die u geeft, maar ook de arbeidstijden van de andere vakbondsafgevaardigden van vorige week, begrijp ik niet dat wij dit debat anno 2010 moeten voeren, terwijl dit debat voor fabrieken al 30 jaar geleden werd gevoerd.

Luc Pauwels: Ik denk dat het grootste probleem is dat er altijd een paar uur is waarop er geen enkele trein rijdt. Ik denk dat men wil uitsluiten om mensen te betalen zonder iets te doen. Ik denk dat daar het probleem zit.

Le **président**: Je voudrais à mon tour vous poser une question. J'ai l'organigramme, vous avez entendu tout à l'heure la question que je posais. Il présente de nombreuses cases, de nombreux numéros. Il y a quelque part, en prise directe avec la direction "Technique et production", un département qui s'appelle "Coordination générale – Personnel – Qualité – Sécurité". Est-ce que vous avez déjà eu des rapports directs avec ce département?

Deuxième question. Vous dites que vous n'êtes pas associés et que ce sont les syndicats reconnus qui le sont. Quelle est la différence entre les syndicats agréés et ceux qui ne le sont pas ou le personnel? Quand on dit que l'organisation de la SNCB est un peu confuse, je pense que la répartition de la représentation du personnel est

aussi confuse. J'observe en tout cas qu'il y a plusieurs portes et tiroirs de représentation du personnel, donc cela en ajoute un peu à la complexité de l'organisation de la machine.

Troisième élément. Je dispose ici d'une note de la SNCB sur la productivité (je n'aime pas ce mot-là parce qu'il s'agit en fait du nombre de kilomètres parcourus par année et par conducteur). Pour un nombre de 3 500 conducteurs en 2000, 27 460 kilomètres ont été parcourus. Au 1er janvier 2009, il y avait 3 861 conducteurs. Sur l'année 2009, ils ont parcouru 23 410 kilomètres. Il faut considérer l'impact du cargo. Le cargo a perdu 4 millions de kilomètres sur 14 000 millions de kilomètres. Si l'on exclut l'année 2009, on tombe à l'année 2007 ou 2008 quand la crise n'avait pas encore montré ses effets. Malgré tout, on était à 24 700 kilomètres à la place de 27 460. Ce sont des chiffres terriblement abrégés, derrière lesquels se cache sans doute une autre réalité que nous essayerons de comprendre et de percer.

Ma question est la suivante. Au cours des années, le temps effectivement consacré à la conduite derrière son poste est inférieur à ce qu'il était il y a dix ans. Il est aussi inférieur à celui des pays voisins. Le temps de travail est de huit heures. En dehors des heures de conduite, il y a la préparation des trains, des vérifications, des transferts d'une gare à l'autre. Quelles mesures faudrait-il adopter à la SNCB par rapport à son organisation, pour réduire le stress au travail? Il est entendu que huit heures, cela restera huit heures, ou neuf heures, selon qu'il s'agisse du transport des marchandises ou des voyageurs. Pouvez-vous citer une ou deux mesures importantes que vous jugeriez nécessaire de rapidement transposer par rapport à la qualité du travail, afin d'éviter d'engendrer du stress par le travail au cours de l'ensemble de la journée?

Dernière réflexion: je me rappelle, il y a environ un an, avoir lu que, pour des raisons un peu surprenantes, plusieurs rames TGV, approchant de lignes conventionnelles, se mettaient automatiquement en sécurité et refusaient d'encore rouler au-delà de 100 km/h. J'ai retrouvé un article de l'époque précisant qu'il existait sans doute un problème d'interférence et de modification de la fréquence de l'intensité du signal au-delà de 50 Hz, qui provoquait une perturbation dans les systèmes de sécurité embarqués du TGV, donc l'ETCS.

Peut-être un des conducteurs de TGV présents ici pourra-t-il nous en dire plus? Quelle a été à l'époque la réaction ou l'information qui a circulé? Cela se passait sur le réseau belge. Je ne sais plus si c'était entre Paris et Bruxelles ou entre Bruxelles et Liège, mais cela se passait à proximité et sur des lignes conventionnelles.

Luc Michel: En ce qui concerne les syndicats agréés et les syndicats reconnus, tous sont des syndicats représentatifs. La seule différence, c'est que les syndicats reconnus siègent dans toutes les instances paritaires et que les syndicats agréés ne siègent pas. Pour le reste, les prérogatives sont les mêmes.

Cependant, dans la réalité, ce n'est pas du tout ainsi. En effet, il est prévu que nous devrions avoir toute l'information et nous n'avons pas toute l'information; il nous est très difficile d'avoir des réunions lorsqu'elles ne sont pas paritaires. Il existe des pressions diverses pour nous barrer l'information. Je parle bien du SIC et non du SLFP puisque je ne sais pas ce qui se passe avec eux. L'information est barrée pour le SIC, alors que le statut syndical est clair: la seule chose dont nous ne disposons pas au contraire des autres syndicats, c'est le droit de siéger au sein des instances paritaires.

Luc Pauwels: Wat betreft het verminderen van de stress, het volgende. Wat wij voorstellen en waar alleszins iets kan worden gedaan, is aan het feit dat de beurtregeling elk jaar wijzigt. Dat begrijpen wij niet. Elk jaar wijzigt die beurtregeling. Dit gebeurt ook altijd de tweede zondag van december. Wij vragen ons al jaren af waarom dit precies de tweede zondag van december moet gebeuren. Waarom kan dit niet halfweg januari gebeuren? Wij zitten altijd met de kerst- en nieuwjaarsperiode. De mensen zouden toch graag weten of zij dit met de familie kunnen vieren. Dit gebeurt nooit. Dit zou al een punt zijn om de stress bij de bestuurders te verminderen. Er zou een betere coördinatie moeten komen en er zou naar de mensen moeten worden geluisterd zodat die reeksen tijdig bij de treinbestuurders belanden. Dat is al een punt.

De stress zou ook kunnen worden verminderd door naar de treinbestuurders te luisteren als zij voorstellen doen of verbeteringen suggereren. Ook als er bij de preventieadviseur concrete standpunten worden ingenomen of suggesties worden gedaan, zou men daar werkelijk moeten naar luisteren. Nu heeft de treinbestuurder het gevoel een nummer te zijn naar wie men niet luistert en waarmee men doet wat men wil. Dat brengt enorme stress met zich mee. De treinbestuurder moet elk jaar naar het medisch onderzoek en moet om de drie jaar een

“driejaarlijkse” afleggen. Hij moet alles doen en dit brengt steeds stress met zich mee.

Ook de regeling van het verlof. Een treinbestuurder moet drie maanden op voorhand een dag verlof vragen. Als hij bijvoorbeeld volgende week dringend een dag verlof moet nemen, dan krijgt hij die dag verlof niet. Voor hem is er dan maar een oplossing en dat is zich gewoon ziek melden. Als hij die dag effectief thuis moet zijn dan moet hij ofwel een collega zoeken die voor hem wil komen werken ofwel blijft hij thuis met ziekteverlof. Zo simpel is dat. Dit brengt allemaal stress met zich mee.

Zo zijn er een aantal problemen die toch veel gemakkelijker zouden kunnen worden opgelost.

Wat die HST-lijnen betreft, ik denk dat dit beter kan worden gevraagd aan de HST-bestuurder zelf die straks aan het woord zal komen want ik heb daarover geen informatie.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee vragen gesteld die nog niet aan bod gekomen zijn.

De **voorzitter**: (…)

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Die komen dus nog aan bod, waarvoor dank.

Luc Pauwels: Wij vragen ons ook af waarom de opleiding nog maar eens verkort is, van 250 naar 200 dagen. Wij hebben er ook geen idee van.

Ik heb mij vroeger ook al afgevraagd waarom men de splitsing heeft gemaakt tussen de opleiding voor enkel reizigersvervoer en enkel voor goederenvervoer. Toen heb ik onmiddellijk gezegd: waar is men nu weer mee bezig? Men leidt bestuurders op voor enkel goederenvervoer en men leidt bestuurders op voor enkel reizigersvervoer. Wat gebeurt er? Dit brengt extra kosten met zich.

Er is al ongelooflijk veel geld verspild aan opleidingen! Want wat gebeurt er? De bestuurders worden opgeleid voor goederenvervoer. Zij gaan naar Antwerpen. Wat doen die mensen? Zij vragen onmiddellijk overplaatsing naar Oost- of West-Vlaanderen, naar een standplaats dichter bij huis. Zij krijgen die na twee of drie maanden. Wat gebeurt er dan? Zij komen op hun standplaats en moeten daar opnieuw opgeleid worden, maar nu voor reizigersvervoer. Zij moeten reizigersopleiding volgen, maar ook opnieuw materieelopleiding volgen. Zij blijven maar opleidingen volgen.

Ik begrijp niet waarom een maatschappij als de onze in 2010 niet kan voorzien waar die treinbestuurders zullen terechtkomen. Zij worden opgeleid voor Antwerpen, maar twee of drie maanden nadien komen zij in Oost- of West-Vlaanderen in een depot terecht waar zij opnieuw een opleiding moeten krijgen.

Bij het terugschroeven van 250 naar 200 dagen hebben wij ook onze bedenkingen. Een treinbestuurder mag pas verlof vragen tijdens zijn praktijk. Tijdens theorielessen mag een treinbestuurder geen verlof vragen. Wat doet een treinbestuurder? Hij vraagt zijn verlof aan tijdens zijn praktijktijd. Wat gebeurt er? Hij heeft minder praktijk. Hij heeft dus minder ervaring. Dat gebeurt er nu op het terrein!

Le **président**: Pour ce qui concerne les grilles élaborées au mois de décembre, il me revient qu'au niveau local, la cellule technique des conducteurs reçoit leurs desiderata. N'est-il dès lors pas possible d'apporter des changements pour la suite? Cela s'avère apparemment difficile dans certains dépôts. Un certain nombre de conducteurs estiment que le sort qui leur est réservé, d'année en année, est systématiquement un peu défavorable par rapport à d'autres. Existe-t-il une pratique ou une coutume, notamment liée à l'ancienneté? Il semble que les usages varient très fort d'un dépôt de conducteurs à l'autre. Confirmez-vous cela? Comment se passent les demandes de changement d'horaire en pratique et qui les pilote? Y a-t-il un responsable? Cela se fait-il de manière concertée, transparente et courtoise parmi les personnes qui font partie du dépôt?

Luc Pauwels: Wij moeten onderscheid maken tussen twee zaken. De beurtregeling van december, die jaarlijks wijzigt, gebeurt toch in overleg met NMBS Technics. Zij beslissen met Infrabel en Mobility, met iedereen dus, welke treinen vrijkomen, welke afhaken en welke veranderingen er moeten gebeuren. Zij beslissen dat.

Dan worden die reeksen opgesteld. Die reeksen gaan naar de betrokken depots. Daar worden ze besproken met de bestuurders en terug naar Brussel gestuurd. Het wordt goed- of afgekeurd. Dan zijn er ook nog de reeksen. Elk depot beschikt over een aantal reeksen. Wat dat betreft hebben de treinbestuurders de voorkeur. Eens zij worden toegewezen aan een depot, eens ze aangenomen zijn en eens ze de P6, zoals wij dat

noemen, voor dat specifiek depot hebben getekend, mogen ze hun reeks aanvragen. Zij vragen hun voorkeurreeks aan. Is die reeks voltallig, dan kunnen zij niet in die reeks komen. Wat gebeurt er dan? Ofwel komen zij in de vlottende kaders en komen ze constant buiten de reeks, ofwel krijgen ze een plaats toegewezen in een andere reeks. Die plaats wordt ingenomen. Zij kunnen maar in hun favoriete reeks plaatsnemen indien er in die reeks een plaats vrijkomt. Dat is het verschil tussen die reeksen.

Le **président**: Si je comprends bien, il existe une sorte d'usage, mais qui décide de changer: les conducteurs entre eux? Un chef de la cellule qui a aussi des règles à respecter? En tout cas, d'après les témoignages recueillis, à la suite de modifications de grilles en cours d'année, certains conducteurs ont été mis dans des situations ne respectant plus les temps de pause. Ou les temps d'un service à l'autre, c'est-à-dire 14 heures, je ne sais plus.

Des règles spécifient le temps minimal de repos entre deux périodes de conduite: on m'a montré des grilles de service d'un conducteur qui, à force de changements dans son dépôt, en était arrivé à conduire, à reprendre du service seulement quelques heures après sans avoir un nombre suffisant d'heures que pour pouvoir assurer son repos complet.

Luc Pauwels: Normaal gezien is dat niet mogelijk, want er moet tussen twee prestaties altijd 14 uur interval zitten. Het kan dus normaal gezien niet dat een treinbestuurder weer gaat werken met een interval van bijvoorbeeld 10 of 12 uur, en dat wordt strikt nageleefd door de leider van ECT. Het is ook die leider die de reeksen bepaalt. Als de treinbestuurder in het depot komt, moet hij een formulier invullen, waarin hij zijn voorkeur van reeks aangeeft. De leider van ECT houdt dus alles bij, controleert alles en volgt alles op, met betrekking tot de reeksen. Normaal gezien is 14 uur interval het minimum dat er moet zijn tussen twee prestaties.

Luc Michel: Monsieur le président, je crois que nous avons oublié deux ou trois questions auxquelles je vais répondre en vitesse. Un intervenant m'a demandé des précisions sur les recrutements supplémentaires. Dans l'exposé, vous lirez que les recrutements supplémentaires, c'est pour les gens de la voie. Comme il a été dit, on ne recrute plus de personnel de la voie depuis plusieurs années. Je parle bien du personnel ouvrier non qualifié. Cela veut dire que les brigades sont déforcées. En outre, avec tous les chantiers de travaux qui poussent à faire des nuits et des week-ends, il y a un manque de personnel ouvrier non qualifié.

Il y avait une question sur l'impact de la concentration des cabines sur la sécurité, sur l'avantage et les désavantages d'une cabine EBP. Il y a peut-être eu ici une incompréhension. J'ai été moi-même régulateur, entre autres sur EBP. Je dirais que la cabine EBP donne des avantages en termes de sûreté des informations reçues. Avant, si vous donniez un bon de franchissement pour franchir un feu rouge, il fallait vérifier certaines choses alors qu'ici, c'est la machine qui le fait pour vous. Il y a donc une sécurisation, on ne peut pas le contester. Quant aux désavantages, parce que j'estime qu'il y en a, ils portent surtout sur le champ de travail. Il y a beaucoup plus d'espace à gérer pour un seul homme. Avec l'avènement des cabines EBP, il y a aussi celui de systèmes informatiques avec encore plus d'écrans: quatre écrans par agent qui dessert une cabine EBP, ce n'est pas rare.

J'ignore si cela a un impact sur la sécurité mais c'est possible. Dans les circulations, une attention soutenue et continue est indispensable. Pour éclairer l'assemblée, je lui ferai part d'une expérience personnelle il y a pas mal d'années. Je travaillais au dispatching de Mons où j'étais régulateur de ligne. Un jour, à quatre heures du matin, un riverain m'appelle pour me dire qu'une voiture a défoncé un passage à niveau, qu'elle est immobilisée sur la voie et que le conducteur ne bouge plus. Cela se passait, je le précise, entre Tournai et Mouscron. À cette époque, il n'y avait pas de liaison avec le train, il n'y avait pas les moyens de maintenant. J'ai donc consulté mon graphique papier sur lequel je vois qu'un IC était parti de Tournai. J'ai foncé chez le répartiteur et je lui ai demandé de couper la caténaire sur le tronçon Tournai–Mouscron, sur les deux voies. Pour finir, le train s'est arrêté à dix mètres et il n'y a pas eu d'accident. Seulement, si quelqu'un n'est pas attentif et ne réagit pas dans la seconde, cela peut avoir des conséquences dramatiques.

Quand je parle du travail sur écran, je pense qu'obliger les gens à faire ces heures… On vous dira qu'il n'y a jamais d'obligation, mais il y en a une portant sur les heures à effectuer. Je puis vous le garantir, puisque je l'ai fait moi-même. Si vous décidez de partir, il faut que vous tombiez malade. Si vous n'êtes pas remplacé, vous ne pouvez pas partir. La direction vous répondra qu'elle fait tout pour vous remplacer. Ce n'est pas vrai; j'en ai fait l'expérience personnelle. Que ce soit du personnel de signalisation, du personnel

de régulation ou même le chef, c'est ainsi. C'est une précision que je voulais apporter.

Il reste une question qui n'a pas encore été abordée: le manque de coordination. Ce n'est pas difficile, ce problème ne se pose pas tellement entre les directions, mais il existe depuis la scission. Il y a un manque de collaboration total – et je dis bien: total! – entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur de l'infrastructure. Cela veut dire qu'il y a des problèmes de correspondances. On demande à l'accompagnateur d'assurer une correspondance. Celui-ci répond: "Oui, on la fait". Il l'annonce à la clientèle. Il arrive à quai, et que voit-il? Le train démarre. Il a la clientèle sur le dos. L'agent n'est donc plus bien dans sa tête pour travailler.

Il y a donc un risque pour la sécurité, mais qui vaut pour tout le monde. On dit au personnel de surveillance: "Vous faites ça". Mais, pour finir, cela ne va pas, parce que beaucoup de gens interviennent pour les correspondances. La communication entre l'utilisateur de l'infrastructure et le gestionnaire n'a pas lieu en direct. D'ailleurs, j'ai appris qu'on réfléchissait sérieusement à supprimer l'URDV (dispatching voyageurs) ou, du moins, à lui retirer beaucoup de prérogatives. Je tenais à le préciser.

Le **président**: Je vais essayer de comprendre. Quand vous parlez de correspondances, est-ce la SNCB qui les décide. Ou bien est-ce Infrabel?

Luc Michel: Disons que la SNCB demande une correspondance. C'est le gestionnaire de l'infrastructure qui a la possibilité d'ouvrir les signaux. Suivant les situations, je puis vous dire oui. Mais, parfois, des raisons d'exploitation ne permettent pas d'assurer la correspondance – parce qu'il y a quand même des règles.

Mais ce n'est pas tellement à cela que je pensais. Je voulais parler d'une absence de communication. Il y a toujours des intervenants. Soit on n'a pas de réponse soit on en reçoit une qui ne sera pas vérifiée. C'est donc un problème de communication et de coordination. C'est en raison de la séparation et de la libéralisation.

Le **président**: Je voulais vous poser une question sur le GSM-R. C'est un gsm qui est attaché au matériel roulant. Le conducteur a également un gsm de service. Quand un train entre dans une zone où le GSM-R ne fonctionne pas, en cas d'incident, le conducteur doit alors utiliser l'autre appareil. On m'a expliqué que, dans chaque cabine, il devait prendre son téléphone de service et un document qui se trouve dans la cabine, et avec lequel il doit noter les coordonnées de l'endroit où il se trouve et du matériel dans lequel il se trouve. Il semblerait que ce petit bouquin soit écrit en tout petits caractères.

En cas de situation d'urgence, il n'est pas évident de prendre le livret, de tomber à la bonne page, de lire rapidement toutes les informations et, finalement, de transmettre les coordonnées via le gsm.

Luc Michel: En tout cas, je ne maîtrise pas cette matière. Je pense que M. Pauwels la connaît; moi, non.

Le **président**: En cas d'incident, le GSM-R ne fonctionne pas. Pour entrer en contact avec le dispatching, comment doit-on faire? Quel support utilise-t-on?

On dit que l'opération visant à localiser le tronçon où l'on se trouve est complexe du fait de l'aspect peu pratique du petit bouquin ou des documents qui se trouvent dans la machine.

Luc Michel: Monsieur le président, je ne peux pas vous répondre.

Luc Pauwels: Er zijn twee middelen waarover de treinbestuurder beschikt. De treinbestuurder heeft een eigen gsm en er is ook een grond-treinverbinding. In sommige locomotieven is er GSM-R-net.

Wat moest de treinbestuurder doen? Bij elk vertrek moest hij een sms sturen naar Traffic Control dat hij, als treinbestuurder van trein nr. 3234, klaar is. Dat wordt verstuurd. Indien er onderweg een incident gebeurt, moet de treinbestuurder Traffic Control inlichten. Als hij dat niet kan doen via de grond-treinverbinding en hij geen contact kan leggen met zijn GSM, dan moet hij te voet naar een noodtelefoon gaan en daar contact nemen met Traffic Control.

Le **président**: On m'explique que si le GSM-R ne va pas, il y a un gsm de service. On peut l'utiliser mais là il faut prendre une documentation, une fiche, des explications qui se trouvent dans la cabine de conduite, extraire les données nécessaires et téléphoner au dispatching. On m'expliquait que sur le plan formel, théorique, tout cela est bien en place mais c'est tellement compliqué, écrit petit. Je n'ai jamais vu les choses en pratique mais peut-être qu'un des conducteurs aura l'occasion de nous l'expliquer.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, misschien is het moeilijk om de kwestie in het tijdsbestek van vanavond uit te puren, maar zou het niet interessant zijn om eens een sessie van onze commissie te wijden aan het communicatiesysteem van de bestuurders? We hebben al over allerhande vormen van communicatie aan reizigers gesproken; hier gaat het over bijzondere procedures. Wat men heeft verteld over het schriftje, over de verschillende telefoonsystemen en over het derde systeem van de noodtelefoon, lijkt mij nogal exotisch. Het zou goed zijn mochten we daarover een voorlichtingssessie krijgen.

Le **président**: Nous demanderons sans doute plus de précisions sur ce système de communication. Si nous n'avons plus de questions, nous suspendons dix minutes puis nous serons en séance à huis clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.44 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.44 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 17 MAART 2010

Voormiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 17 MARS 2010

Matin

_____

La séance est ouverte à 10.10 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.10 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition d'organisations d'usagers du train:
- TrainTramBus
- Navetteurs.be
- Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB
- Association des Clients des Transports Publics
Hoorzitting met organisaties van treinreizigers:
- TreinTramBus
- Navetteurs.be
- Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS
- "Association des Clients des Transports Publics"

De **voorzitter**: Vandaag horen wij de vertegenwoordigers van TreinTramBus, het Comité van de Gebruikers, navetteurs.be en Association des Clients des Transports Publics, de heer Havelange.

Kees Smilde: Mijnheer de voorzitter, bedankt dat wij hier worden gehoord.

Na de spoorramp bij Buizingen op 15 februari 2010 is het vertrouwen van de reizigers in de veiligheid van het spoorsysteem uiteraard gedaald. Wij denken dat de gisteren aangekondigde maatregelen zeker kunnen helpen om het vertrouwen te herstellen. De discussie die zich na het accident heeft ontwikkeld, is deels heel technisch van aard, en deels ook politiek. In geen van beide zijn wij specialisten.

Wat wij wel kunnen doen, is een aantal suggesties doorgeven voor vragen die de commissie in de loop van haar werkzaamheden kan behandelen.

Het beruchte sein in Buizingen staat voor de halte waar de reizigers in- en uitstappen. De vraag is of het in dergelijke omstandigheden niet beter is om na de halte een extra sein te plaatsen, een zogenaamd herhalingssein, zodat de machinist wordt herinnerd aan het sein dat hij eerder heeft gezien.

Zijdelings te maken met de spoorveiligheid en voor de reiziger nog relevanter, is de vertrekprocedure. Op 27 mei 2009 was er een incident in Dinant. De procedure zou worden aangepast, maar sindsdien is er publiekelijk weinig over die zaak gehoord. Wij willen graag weten hoe het daarmee staat.

In de loop van de discussies in de kranten bleek dat de homologatie van het stopsysteem TBL1+ erg lang heeft geduurd. Waarom deed de FOD Mobiliteit daar zo lang over?

Afgelopen maandag was er bij Infrabel een toelichting over de werking van de seinen op het net van Infrabel. Het blijkt dat de treinbestuurder een waarschuwingstoon krijgt wanneer hij door dubbel geel rijdt. Waarom krijgt hij dat niet als hij, ondanks alle maatregelen, door rood rijdt? Het zou niet mogen voorkomen dat een machinist door rood rijdt, maar hij zou toch minstens een akoestisch signaal moeten krijgen.

Wij weten sinds gisteren dat TBL1+ zogenaamd versneld bij Infrabel en NMBS wordt ingevoerd. Er komen per jaar dus 5 000 extra afschaffingen van

treinritten. In 2009 werden er al ongeveer 21 000 afgeschaft. Dat betekent dat wij van de spoorweggroep extra inspanningen verwachten om betere prestaties te leveren. Zoals iedereen weet – dat weet u ook van de berichten die u van uw kiezers krijgt –, gaat het bergaf met de prestaties van het spoor.

Gianni Tabbone: Monsieur le président, mesdames, messieurs les parlementaires, je vous remercie de nous avoir accordé cette audition en tant que représentants des usagers des transports en commun, notamment de la SNCB. L'exposé que je vais rendre le plus bref possible se déroulera en trois parties. Dans un premier temps, un petit mot sur les actions que navetteurs.be a entrepris avant l'accident de Buizingen. Ensuite, je traiterai des sentiments des voyageurs après l'accident de Buizingen. Enfin, nous aborderons le sujet de la sécurité ferroviaire, en deux parties, la sécurité concernant le réseau et le matériel roulant, puis celle des voyageurs.

Dans le courant du mois de décembre 2009, j'ai eu l'occasion de rencontrer une délégation de conducteurs de train du dépôt de Mons. Cette rencontre avait été organisée indépendamment des représentations syndicales, à titre privé. Lors de la première entrevue, nous avons discuté des problèmes rencontrés par les conducteurs et les voyageurs. Nous avons rapidement constaté que de nombreux aspects étaient communs aux voyageurs et aux conducteurs de train.

Dans une deuxième phase, nous avons décidé de lancer un projet de lettre ouverte, envoyée le 8 février, à Mme la ministre Inge Vervotte ainsi qu'à M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité. Le 9 février, nous avons envoyé un communiqué de presse à la presse, au service de presse de la SNCB et d'Infrabel. Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas obtenu de réponse, mais c'est sans doute dû aux événements tragiques que nous avons connus.

Après l'accident de Buizingen, le sentiment des navetteurs est la colère, mais surtout l'incompréhension, puisque nous nous demandons comment, en 2010, deux trains peuvent rentrer en collision sur une même voie.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, pour l'aspect réseau et matériel roulant, je ne souhaite pas aborder la partie technique. Je laisse le soin à votre commission d'en discuter avec les experts mandatés. Par contre, j'aimerais vous proposer une série de questions de la part des voyageurs. Quels sont les systèmes de sécurité existants? Quels en sont les avantages, les inconvénients? Quel système sera-t-il appliqué en Belgique? Pourquoi notre pays n'est-il pas équipé contrairement à certains pays voisins? Pourquoi les budgets sécurité n'ont-ils pas été utilisés?

Pourquoi la Belgique ne demande-t-elle pas le soutien d'experts étrangers si la main-d'œuvre spécialisée n'est pas disponible chez nous? Le réseau et la signalisation sont-ils fiables et suffisamment entretenus? Les cadences horaires des conducteurs ne devraient-elles pas être revues en fonction de la réalité du terrain? La SNCB a-t-elle réellement tiré les leçons de la catastrophe de Pécrot? Les anciens dirigeants de la SNCB et les responsables politiques de l'époque n'ont-ils pas une part importante de responsabilité dans le gel des investissements durant de nombreuses années? Y aura-t-il un suivi des recommandations qui seront formulées par la commission? La collaboration entre les entreprises du Groupe SNCB est-elle optimale?

En ce qui concerne les voyageurs, on constate qu'avant la catastrophe de Buizingen, les principaux motifs d'insatisfaction des voyageurs concernaient, en premier lieu, la ponctualité, en deuxième position le manque de places assises et, en troisième position, le manque d'informations. On observe qu'après l'accident de Buizingen, les trois premiers points reviennent toujours dans les plaintes envoyées par les voyageurs, mais un aspect sécurité figure maintenant aussi dans les plaintes.

Au niveau de la sécurité des voyageurs, on distingue deux aspects. Le premier est la sécurité à bord des trains; le deuxième est la sécurité sur les quais des gares. Pour le premier point, le manque de places assises dû à la réduction de la composition des trains entraîne une augmentation du nombre de voyageurs debout et donc un risque plus important de blessures en cas de freinage d'urgence. On constate également de nombreux problèmes de fermeture de portes, notamment dans les voitures M6. Les trains roulent avec une ou plusieurs portes ouvertes. Visiblement, d'après les témoignages que l'on peut recevoir, les accompagnateurs et les conducteurs ne sont pas informés de cette situation. Il en découle un plus grand risque d'accidents. Il y a aussi la question de l'embarquement tardif des voyageurs. Avec la procédure IOT, on observe régulièrement que le départ est donné, mais qu'en raison d'un feu rouge, le train ne peut pas démarrer. L'accompagnateur reste donc devant la dernière porte ouverte et, bon nombre de fois, des voyageurs essaient de forcer le passage. C'est ce

qui s'est probablement produit lors de l'accident de Dinant. On se demande si la procédure IOT n'est pas à revoir.

Pour la sécurité sur les quais, on constate fréquemment des mouvements de voyageurs principalement dus à des modifications de composition qui sont annoncées au dernier moment ou qui ne le sont pas.

Ils sont également dus aux changements de voie au dernier moment, ce qui entraîne souvent des tensions et des bousculades entre les voyageurs. Vu le manque de places assises, les gens essaient de bousculer pour embarquer les premiers dans les wagons.

Je vous remercie pour votre attention et je laisse la place à vos questions et au débat.

Valérie De Bue (MR): Comme vous avez encore la parole, monsieur Tabbone, j'aimerais que vous précisiez le contenu de la lettre ouverte que vous avez envoyée. Est-ce que les commissaires pourraient en avoir une copie?

Gianni Tabbone: Une copie a été remise à M. le secrétaire; elle se trouve dans le document Word. J'ai aussi une copie imprimée que je peux faire circuler ou demander d'en faire des copies.

Francis Verhees: Dank u wel, mijnheer de voorzitter, dat ik het woord mag nemen als ondervoorzitter van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. In Buizingen heeft zich een ramp afgespeeld en het is heel normaal en vanzelfsprekend dat die vele emoties heeft losweekt. Dat staat evenwel in schril contrast met de gelatenheid waarmee wij allen elke dag blijk van geven als het gaat om de ongevallen in het wegverkeer waar er onnoemelijk meer slachtoffers vallen dan hier. Blijkbaar is men dat gewoon geraakt.

Ik wens toch ook eerst naar voren te brengen dat de NMBS op het gebied van veiligheid altijd een zeer goede reputatie heeft gehad. Dat was al in het verleden zo. Ik heb op dit ogenblik geen elementen die dat in twijfel trekken.

Bij de veelvuldige contacten die wij op alle niveaus met mensen van de NMBS hebben, treft het ons steeds dat de NMBS een geweldige troef bezit: geweldig toegewijd en deskundig personeel. Niettemin moeten wij ook weer vaststellen dat zij bepaalde problemen niet onder de knie krijgen. Ik denk dan aan de stiptheid. Niet alleen krijgt men het niet onder de knie, maar het wordt erger van dag tot dag.

Nu heeft zich dit ongeval voorgedaan. Het is heel terecht dat bij dit ongeval vragen worden gesteld. Veel moeilijker is het om op die vragen antwoorden te krijgen.

Mijn volledig vertrouwen gaat naar een commissie van deskundigen die de nodige middelen en tijd zullen hebben om deze aangelegenheid grondig te onderzoeken. In afwachting daarvan zal ik het mij niet permitteren om op voorhand reeds antwoorden te formuleren. Ik heb vertrouwen in die commissie.

Laten wij niet vergeten dat het hier gaat om verantwoordelijkheden, in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van een werknemer. Een werknemer, een mens, moet ook op een terechte manier worden behandeld. Ten tweede, ook de verantwoordelijkheid van het bedrijf moet worden onderzocht. Ten derde, de verantwoordelijkheid van de politieke wereld.

Ik wil mijn statement hier voorlopig bij houden.

Pierre Havelange: Monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, je vous remercie de m'accorder votre attention.

Dans l'accident de Buizingen, on a beaucoup évoqué le passé pour justifier le présent. Dans les années 60 et 70, la signalisation ferroviaire belge a atteint un très haut degré de sécurité. C'est la raison pour laquelle elle a été adoptée par plusieurs réseaux dans le monde, notamment par les chemins de fer yougoslaves. Les chemins de fer belges ont, entre autres, été les premiers à installer la signalisation permanente de contre-voie.

Durant les années 80 et 90, ce très haut niveau de sécurité, combiné à une très grande vigilance des conducteurs et, il faut bien le dire, à un minimum de chance, conduit à un taux d'accident extrêmement bas. À titre de comparaison, en dix ans, 6 personnes sont décédées à la suite d'un d'accident mortel en Belgique, 149 en France et 85 en Allemagne. Pour rappel, en 1985, en deux mois, trois accidents très graves se sont produits en France et ont causé la mort de plus de 100 personnes. Il a dès lors été décidé la mise en œuvre urgente du KVB. Il en fut de même en Allemagne. Après un accident identique à celui de Buizingen, celui de Rüsselsheim, il fut décidé de mettre en œuvre d'urgence le PZB.

En Belgique, la politique de restriction budgétaire

combinée à un très faible taux d'accident n'incite guère à installer l'arrêt automatique des trains. De ce fait, pendant vingt ans, le niveau de sécurité et la signalisation n'ont pratiquement pas augmenté en Belgique. Il faut attendre la fin des années 90 pour la mise au point du système TBL2. L'accident de Pécrot n'entraînera malheureusement que la mise en œuvre du GSM-R. Ainsi, en 2005, le niveau de sécurité est pratiquement identique à celui de fin 1970, sauf sur les lignes à grande vitesse.

Aujourd'hui, nous sommes piégés. Nous sommes obligés d'installer le système TBL1+ qui augmentera le degré de sécurité mais n'évitera pas certains accidents qui pourraient être très graves, alors qu'un système offrant un niveau de sécurité beaucoup plus élevé existe. Nous regrettons cette décision tardive mais reconnaissons qu'il n'y a sans doute pas d'autre choix aujourd'hui.

Nous voudrions aussi attirer votre attention sur l'augmentation considérable du nombre de dépassements de signaux et nous demandons que la formation et le suivi des conducteurs soient revus en conséquence. Il y va de la sécurité des voyageurs.

En ce qui concerne le plan de la SNCB pour l'installation du TBL1+ en trois ans, nous pensons qu'il est volontariste mais qu'il entraînera des inconvénients importants pour les voyageurs puisqu'il prévoit la suppression de 15 000 trains. Nous demandons que ce plan soit assorti d'obligations de résultats, qu'on ne puisse pas dire en 2012 que le retard est dû à l'un ou l'autre car, vous le savez, l'organisation est très complexe. Voilà les quelques points que je voulais souligner aujourd'hui.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, met dank aan de heren voor hun aanwezigheid en voor hun uiteenzetting.

Ik heb voorlopig een vraag. Ik zou graag van elk van u vernemen hoe het overleg met de NMBS-groep, met Infrabel en met de NMBS zelf is verlopen. Gebeurde dit op basis van veelvuldige contacten? Gebeurt dit op regelmatige basis? Vindt dit overleg plaats in een overlegorgaan? Ik zou van u graag vernemen hoe dat overleg juist verloopt en hoe u het ervaart. Ziet u op dat vlak ook resultaten op het terrein?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): We weten ondertussen dat veel “seinvoorbijrijdingen” het gevolg zijn van een memorisatieprobleem. De bestuurder herinnert zich in dat geval niet dat er twee gele seinen waren. De vraag is of een herhalingssein op het perron zou helpen. Men rijdt het perron voorbij en men vergeet vaak de twee gele seinen.

U zegt dat de budgetten voor veiligheid niet werden gebruikt. Kan u dat wat nader toelichten? Dat is eigenlijk de belangrijkste vraag.

Ten slotte, u zou kunnen zeggen dat er de volgende jaren veel treinen worden afgeschaft. Veiligheid is belangrijk, maar u wilt dat koppelen aan een resultaatsverbintenis. Kan u toelichten hoe u die resultaatsverbintenis ziet?

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank het volledige panel voor de informatie die werd aangebracht. Wij hebben ook veel vragen gehoord, vragen waarvan wij de context kunnen kaderen omdat we ze ook bij andere gelegenheden hebben gehoord of erop werd gealludeerd.

Wat mij vooral interesseert, is het volgende. Bijvoorbeeld als het gaat over de deuren van de M6. Deze problematiek is reeds een tijdje gekend. Ik kan mij voorstellen dat u dergelijke, analoge vragen aan de maatschappij hebt gesteld. Ik had graag geweten welke structurele manier van antwoorden wordt gebruikt. Op welke wijze wordt er feedback ontvangen? Leeft er binnen uw organisatie frustratie bij het uitblijven van antwoorden? Hoe wordt die informatie gecapteerd? Zijn dat structurele vergaderingen? Met welke frequentie worden die vergaderingen georganiseerd? Is de input gedecentraliseerd? Krijgt de organisatie input van panels in de provincie over die problemen om de temperatuur te kunnen meten van wat bij de reizigers leeft?

Mijn vragen zijn eigenlijk tweeërlei. Enerzijds de interne organisatie en de representativiteit van de organisatie, die ik zeker niet in twijfel trek. Het zou voor ons als commissie echter zeer interessant zijn om te weten hoe dit precies gebeurt en hoe de informatie intern wordt gebundeld. In afgeleide orde: wat met die informatie, wat met die kritische vragen? Ik vind de vragen die u heeft gesteld en die op de slides zijn verschenen, zeer relevant en interessant maar ik vraag mij af of u in het verleden, vóór de ramp, reeds elementen van antwoord heeft kunnen bekomen. Op welke punten werden die antwoorden aangeleverd? Of blijven die antwoorden soms uit? Wat gebeurt daar dan intern mee, als men moet terugkoppelen naar de mensen die de input hebben geleverd? Hoe gaat u er intern mee om als er nog geen

antwoord is?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, messieurs, je me joins à mes collègues pour vous remercier d'avoir répondu positivement à notre invitation et pour vos témoignages.

Qu'en est-il des modalités de concertation, de contact et de collaboration avec la SNCB et du suivi donné à vos courriers?

Je m'adresse au vice-président du Comité consultatif des usagers. Nous avons eu de nombreux débats au sujet du Comité consultatif des usagers. Nous avions auditionné son président à l'époque et il avait été convenu d'un protocole d'accord ou de collaboration entre le Comité et la SNCB. Cela fait maintenant plusieurs mois que nous n'avons plus d'information. Je pense que le projet de collaboration concernait la SNCB Holding et j'aurais aimé obtenir des informations à ce sujet.

Dans la presse aujourd'hui, on fait état de la suppression de 15 000 trains sur trois ans. La SNCB nous dit que par rapport aux 1,6 million de trains qui circulent, c'est dérisoire. Avez-vous des informations à ce sujet? Allez-vous être consultés? Habituellement, la SNCB vous prévient-elle lorsqu'elle prend de telles mesures?

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je remercie également les orateurs pour leurs témoignages. Il me semble qu'ils ont le souci d'objectiver les choses et de passer au-dessus de l'émotion, bien légitime, qui obscurcit quelquefois les débats.

Monsieur Tabbone, vous avez exprimé une longue série de questions, vous avez passé en revue tout le programme de la commission! Nous ne pourrons pas vous répondre aujourd'hui mais bien au terme du travail que nous allons mener. Il est intéressant de constater que les voyageurs se posent les mêmes questions que nous. C'est assez réconfortant.

Mes questions porteront plus précisément sur votre réaction par rapport au fait que nous allons devoir, dans les jours qui viennent, supprimer un certain nombre de trains. Cela risque de causer des perturbations mais l'objectif est louable car on veut améliorer la sécurité.

Dans quelle mesure êtes-vous associés à ce qui se passe? Disposez-vous de moyens pour agir dans le domaine de la sécurité, pour informer ou être informés par les voyageurs? Le travail de votre association sur la problématique du rail est-il inscrit dans un protocole ou un accord ou s'agit-il simplement de la bonne volonté de chacun?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais, à mon tour, remercier les différents intervenants. Monsieur Tabbone, vous posez les questions fondamentales. Il appartiendra à la commission de pouvoir y répondre dans les semaines qui viennent.

Monsieur Havelange, vous avez parlé de l'obligation de résultats au niveau du plan SNCB. Nous partageons ce point de vue. Le parlement devra veiller, effectivement, à l'application progressive de ce plan sans attendre la date limite.

Concernant le Comité consultatif des usagers, je suis agréablement étonnée de l'intervention de M. Verhees. À l'instar de Mme De Bue, je me souviens de la commission de l'Infrastructure de novembre 2008, au cours de laquelle nous avions entendu M. Janssens, à l'époque, président du CCU. Il avait été assez perplexe, voire négatif sur les problèmes qui existaient entre le CCU et le Groupe SNCB. Néanmoins, depuis octobre 2008, la situation s'est-elle améliorée d'après vous? Des rencontres ont-elles régulièrement eu lieu avec l'entreprise?

Le Comité consultatif des usagers remet des avis à la SNCB. Des avis portant plus précisément sur la sécurité ont-ils été rédigés? Le cas échéant, lesquels? Sur quel sujet, quelle thématique? Avez-vous reçu des réponses de l'entreprise? Les échanges sont-ils cordiaux?

Patrick De Groote (N-VA): Heren, ik dank u voor uw korte maar degelijke uitleg. U bent de eerste groep van mensen die ons vragen voorschotelt. Meestal is het omgekeerd en stellen wij vragen aan u. Uw vragen waren heel terecht.

Ik houd het verder kort. Net als mijn collega's ben ik bekommerd om de meetinstrumenten waarover u beschikt. Hoe meet u de klachten bij de reizigers? Gebeurt dit op regelmatige basis of veeleer sporadisch?

Hoe kaart u die klachten aan bij de NMBS? Is dat structureel georganiseerd?

Ik heb een opmerking gehoord over de afschaffing van treinen, die wij in de nabije toekomst mogen verwachten. Vreest u niet, als gebruikersorganisatie, dat er heel wat klachten zullen komen van de reizigers en dat er mogelijk

een chaos ontstaat op het spoor? Worden in die context speciale bevragingen georganiseerd?

Ik heb nog een laatste opmerking. U had het over een persnota waarop u geen antwoord krijgt van de NMBS en ook niet van de minister. U verwijst daarin naar het ongeval en de omstandigheden. Ik kan u geruststellen. Ik heb 10 of 12 brieven gekregen van treinbestuurders die zich tot de NMBS gericht hebben en tot de minister om problemen aan te kaarten, en die tot heden ook geen antwoord hebben gekregen. Het zit een beetje in het systeem, meen ik. Ik dank u in elk geval voor uw uiteenzettingen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Heren, ik dank u voor uw toelichting. Ik wil eerst inpikken op de opmerkingen die de heer Smilde van TreinTramBus maakte over het plan dat gisteren is voorgesteld en de verwijzing naar de vorige jaren.

Mijnheer Smilde, u stelde dat er de vorige jaren al meer investeringen hadden moeten gebeuren zodat er nu geen treinen hadden moeten worden afgeschaft om de beveiliging versneld in te voeren. Ik wil dat even relativeren. Het gaat over 5 000 ritten per jaar, terwijl er vorig jaar 21 000 afgeschafte ritten waren. Ik meen dat wij meer moeten focussen op de ritten die afgeschaft zijn wegens technische problemen dan op die 5 000 die nodig zijn om het veiligheidssysteem versneld in te voeren.

De volgende vraag wil ik toch stellen, ter bevestiging. Ik mag toch hopen dat het belangrijk is — los van het verleden, kijkend naar de nabije toekomst — dat die zo snel mogelijk wordt geïnstalleerd in alle treinen, zodat het spoorwegnet veiliger werkt?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Havelange, vous avez évoqué les mesures annoncées hier, notamment l'installation plus rapide de la TBL1+; vous avez quelque peu regretté le fait de ne pas être passé plutôt à un autre modèle, tel l'ETCS. Vous avez dit: "Nous sommes piégés". J'aurais voulu vous entendre sur la signification de cette expression "être piégé" par rapport à la TBL1+?

Une question plus générale pour l'ensemble des intervenants sur le débat entre sécurité et ponctualité. Les questions de sécurité et les questions de ponctualité sont deux objectifs que la ministre a placés en haut de sa note de politique générale, qui sont aussi les objectifs top pour les différentes entités de la SNCB.

Nous avons entendu certains intervenants nous dire que, quelquefois, quand on les pousse à respecter à tout prix la ponctualité, cela peut avoir des impacts sur la sécurité, notamment via la charge psychosociale qui pèse sur les conducteurs. Par ailleurs, on pourrait aussi dire que des trains qui sont à l'heure sont aussi gage d'une sécurité accrue. J'aurais voulu vous entendre sur ce débat entre sécurité et ponctualité: ces objectifs sont-ils vraiment antinomiques ou tout à fait complémentaires?

J'aurais voulu aussi savoir si vous, en tant que représentants des usagers, vous aviez des problèmes dans les relations avec les entités du Groupe: des problèmes de rejet de responsabilité d'une entité vers l'autre, des difficultés à savoir exactement à qui vous adresser entre Infrabel, par exemple, et la SNCB en tant qu'opérateur?

Enfin, sur les trains supprimés: la SNCB a connu le double de trains supprimés en 2009 par rapport à 2008, si mes souvenirs des dernières statistiques sont bons. Quand on évoque quelques milliers de trains supprimés, pour les années qui viennent, cela peut paraître assez marginal par rapport au nombre de trains supprimés jusqu'à présent pour des raisons techniques; si cela vient se rajouter à l'ensemble des trains déjà supprimés, le nombre commence à devenir important. Comme mes collègues, j'aurais donc voulu vous entendre à ce sujet.

Ma question essentielle porte quand même sur l'ETCS dont j'ai bien entendu que vous la voyiez comme une technologie plus performante en matière de sécurité. Je trouve que la SNCB tient un discours qui tend à dire que la TBL1+ et l'ETCS, c'est chou vert et vert chou. Or nous savons qu'en termes de franchissement des signaux, entre autres, les choses sont très différentes et, dès lors, également en termes de sécurité.

Le **président**: J'aurais voulu demander aux représentants des associations des usagers comment furent prises en compte dans le passé toutes leurs observations et leurs demandes. Des réunions sont-elles organisées formellement? Avez-vous constaté des évolutions? Est-on plus attentif, l'est-on moins, est-on indifférent à vos demandes? Au cours des dix dernières années, a-t-on écouté de manière formelle ce que vous dites? Rencontrez-vous de manière formelle des responsables du secteur commercial au sein de la SNCB?

Quelles suggestions formuleriez-vous pour assurer une intégration de toutes vos observations sur le terrain et pour les porter ensemble ou par des voies différentes auprès des services commerciaux de la SNCB pour chercher des solutions à la hauteur des espérances et des souhaits des voyageurs? Enfin, disposez-vous des moyens financiers, humains et structurels pour fonctionner, servir d'observatoire extérieur de la qualité des services rendus aux usagers?

Francis Verhees: Mijnheer de voorzitter, aan het Raadgevend Comité is gevraagd hoe de relaties zijn met de RTW. Ik kan niet zeggen dat die betrekkingen slecht zijn; ze zijn gewoon onbestaande. Ik reken daarbij niet een uitnodiging voor een eindejaarsreceptie of zo. Die dingen gebeuren dus wel, maar die brengen geen zoden aan de dijk. De problemen, zoals onze voormalige voorzitter, Philippe Janssens, hier geschetst heeft bij een hoorzitting, zijn nog altijd reëel.

Wat vragen wij eigenlijk? Wij vragen middelen en wij vragen dat de beheersovereenkomst gerespecteerd zou worden. Dadelijk zal ik u daarvan een voorbeeld geven.

Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat wij op dit ogenblik besprekingen voeren en dat er ons voorstellen gedaan worden die wel de hoop doen ontstaan dat wij naar een betere evolutie gaan. Er moeten echter nog veel dingen veranderen.

Ik noem bijvoorbeeld de tarieven. In de beheersovereenkomst staat duidelijk dat het Comité op voorhand ingelicht moet worden. Daar staat bij: “vóór de beslissing en binnen een redelijke termijn”. Maar wat is de geschiedenis geweest? Enkele jaren geleden kregen wij in september de tarieven die in februari van toepassing zouden zijn. Op het eerste gezicht was dat fantastisch, zoveel maanden op voorhand. In die brief stond dan wel dat het ging om tarieven die een week tevoren waren goedgekeurd door het directiecomité en de raad van bestuur. Dus, vijgen na Pasen.

Daarna, aangezien er in de beheersovereenkomst stond “vóór de beslissing”, kregen we dezelfde berichten, maar dan stond er bij dat het ging om tarieven die de daaropvolgende week goedgekeurd zouden worden in de raad van bestuur en in het directiecomité. Met andere woorden, dat bleef juist hetzelfde.

Dus, het beheerscontract wordt niet toegepast.

Ik kom nu tot de middelen. Intussen is er veel gebeurd. Philippe Janssens heeft zijn ontslag aangeboden omdat hij zich bij die toestand niet kon blijven neerleggen.

Intussen zijn er initiatieven gekomen, eerst van vice-eerste minister Vanackere, daarna ook van het kabinet van de heer Schouppe. Wat is er nu aan het gebeuren? Welnu, wij zouden overgeheveld worden en onder de hoede komen van het kabinet van staatssecretaris Schouppe, wat ook meer normaal is, want de heer Schouppe is nog altijd onze voogdijminister. Logistiek gezien zouden wij niet meer afhangen van de holding, wat alleen maar onze onafhankelijkheidspositie kan versterken.

We zitten nu in de overgangsfase. De vooruitzichten en middelen die men ons voorstelt, schijnen zeer gunstig te zijn. We zullen ons daar binnenkort in een plenaire vergadering over uitspreken. Dat zal waarschijnlijk gunstig uitvallen. Op dit ogenblik zitten we dus in een overgangsfase en we hopen dat we volgend jaar opnieuw in actie kunnen treden, maar dan met respect van de andere betrokkenen. Als we worden gerespecteerd, zijn we al heel ver, maar we worden nu niet gerespecteerd.

Pierre Havelange: Vous avez posé un certain nombre de questions sur les relations de l'association des clients des transports publics avec les entités du groupe. Avec Infrabel, des rencontres sont organisées régulièrement et nous avons des échanges de vues constructifs. Les relations sont plus sporadiques avec la SNCB Voyageurs.

Vous avez demandé pourquoi nous étions piégés avec le TBL1. La situation du TBL1 aujourd'hui: vous avez quelques portions de ligne équipées, vous avez quelques points dangereux équipés et quelques locomotives-automotrices équipées. Si on décide d'améliorer le TBL1 aujourd'hui, par exemple en y ajoutant une courbe de vitesse ou des balises, il faut étudier le système, le faire homologuer, le faire construire, ce qui implique un délai minimum de trois ans. Cela veut dire qu'aujourd'hui, on n'a plus le choix, il faut installer le TBL1. C'est en ce sens que nous sommes piégés: il n'y a pas d'autre choix.

Quant à l'obligation de résultats, nous devons accepter certains inconvénients. Quand on installe des balises le long de la voie, il faut bien la neutraliser et quand on installe des équipements sur une locomotive, il est certain qu'elle ne peut pas rouler. Certains inconvénients doivent être acceptés. Nous demandons que le maximum de

travail soit concentré sur les week-ends et la nuit. Quant à l'obligation de résultat, nous souhaiterions qu'il y ait un responsable, comme dans tout grand chantier industriel, qui ait autorité sur les agents des deux sociétés. Sinon, nous allons nous retrouver dans trois ans avec deux sociétés qui se rejettent la responsabilité du retard. Il faudrait donc une organisation intégrée et commune.

Kees Smilde: Zoals de heer Havelange zopas heeft gezegd, hebben ook wij regelmatig contact met Infrabel. Infrabel organiseert op regelmatige basis zogenaamde rondetafelconferenties, waar wij informatie krijgen en ideeën kunnen aanbrengen. Dat werkt redelijk goed.

De contacten met de exploitant NMBS zijn iets anders. Er zijn van tijd tot tijd infosessies van de NMBS, waar wij allemaal worden uitgenodigd. Dat gebeurt niet erg vaak. De vorige handelde over de tarieven in november. Voorts hebben wij informeel overleg met de mensen die de dienstregelingen opstellen. We gaan daar vier tot vijf keer per jaar op de koffie. Dat werkt ook vrij goed. We hebben geen contacten met de mensen van het materieel, terwijl ik er stilaan van overtuigd raak dat die dienst van de NMBS momenteel misschien voor de meeste problemen zorgt.

Ik kom nog even terug op de moeilijke situatie van de prioriteiten. Wij willen natuurlijk enerzijds, heel graag stipte treinen, treinen die niet worden afgeschaft. Anderzijds willen wij natuurlijk veilige treinen. Wij menen dat het ook belangrijk is dat de algemene performance van de spoorgroep omhoog gaat, dat er dus minder problemen zijn met materieel en dat men daar ook aan blijft werken naast de inspanningen voor de veiligheid. Ik denk niet dat die zaken elkaar uitsluiten, ze vullen elkaar eerder aan.

Gianni Tabbone: Monsieur le président, au risque de réitérer les propos de mes confrères des autres associations, nous avons, en ce qui concerne Infrabel, des tables rondes organisées de manière régulière, au cours desquelles nous pouvons échanger certains points de vue et proposer des idées. Mais du côté de la SNCB, cela se passe de manière plus sporadique.

Toutefois, je tiens à signaler que cela se fait de manière tout à fait informelle. J'ai une personne de contact au service clientèle, à laquelle je transmets les plaintes. Cela semble se passer plutôt bien, étant donné que les retours négatifs de la part des usagers sont extrêmement rares. Aucun contrat ne me lie au service clientèle. C'est de manière tout à fait privée que M. Portogallo effectue ce travail pour m'aider dans mes démarches.

En ce qui concerne la question relative aux moyens financiers, pour ceux qui ne seraient pas encore au courant, le site navetteurs.be vit uniquement de fonds propres. J'exerce quand même une activité professionnelle à côté de la gestion du site, qui, heureusement pour moi, me permet de gagner ma vie! En effet, j'ai pu prendre connaissance de certains échos via des forums, selon lesquels je m'enrichissais grâce à mon site web. Pour ceux qui éprouvent encore quelques doutes, je confirme que ce n'est pas le cas!

Parfois, nous voudrions aussi organiser, ne fût-ce que des réunions ou des concertations avec les usagers, mais faute de moyens, cela ne peut pas se faire.

Le **président**: Messieurs, avez-vous des relations avec des représentants d'utilisateurs à l'étranger? Quel est le fonctionnement, par exemple en France, aux Pays-Bas ou en Allemagne, par rapport à la situation que nous connaissons en Belgique?

Pierre Havelange: Monsieur le président, la situation est très différente d'un pays à l'autre. Ainsi, les chemins de fer britanniques reçoivent-ils de nombreux subsides; ils sont, dès lors, très bien staffés. En France, ils en reçoivent assez peu, mais ils sont très bien structurés de région à région. Du côté allemand, ils sont également subsidiés ainsi qu'aux Pays-Bas. Nous rencontrons toutes ces personnes à travers l'association européenne des voyageurs et les contacts sont très positifs d'un pays à l'autre.

Francis Verhees: Mijnheer de voorzitter, ik kan bevestigen wat de heer Havelange juist heeft gezegd.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik wil even ingaan op de uitspraak dat de dienst Materieel zorgt voor de meeste problemen.

U zegt dat het overleg met Infrabel redelijk goed verloopt en dat de NMBS iets anders is. Ik heb de indruk dat u zegt dat u graag ook meer contact zou hebben met de dienst Materieel. Wat zou uw bijdrage kunnen zijn? Wat zou u kunnen aanbrengen in dat overleg met de dienst Materieel? Hoe ziet u dat precies?

Kees Smilde: Ik neem aan dat dit specifiek tot mij gericht is.? Wij zouden de klachten van reizigers over het materieel kunnen bundelen en

overmaken aan die diensten. Wij zouden ook ideeën voor nieuw materieel kunnen doorgeven, of functioneren als testpanel.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Is die vraag al gesteld of is er een poging ondernomen?

Kees Smilde: Nee, nog niet. Ik zei dat wij er stilaan achter komen dat een van de hoofdproblemen van de NMBS momenteel net het materieel is. Dat is een tamelijk recente ontwikkeling, dat het daar juist zo penibel is. Het lijkt mij een goede zaak dat wij zelf ook initiatieven in die richting nemen.

Francis Verhees: Mijnheer de voorzitter, mocht dit overleg er zijn, dan zouden we bijvoorbeeld bij de AR41, die dieselmotorstellen, niet die smalle deuren gehad hebben aan voor- en achterkant. Zeer concreet.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais dire à M. Verheest que j'entends bien sa réponse qui consiste à dire que les relations avec la SNCB sont inexistantes. J'entends également sa demande de moyens et qu'il souhaite que le contrat de gestion soit respecté.

Le Comité consultatif des usagers remet-il des avis à la SNCB, notamment concernant la sécurité? Dans l'affirmative, obtenez-vous des réponses? Y a-t-il un dialogue avec la SNCB?

Francis Verhees: Mijnheer de voorzitter, inderdaad, onze enige taak, onze enige opdracht bij wet, luidt: adviezen geven. Wij hebben geen andere taak. Zo staat het geformuleerd.

Op al die adviezen krijgen wij geen antwoorden of antwoorden naast de kwestie.

Trouwens, mevrouw Musin, uw vraag verwondert mij een beetje. De adviezen van het Raadgevend Comité komen toch ook hier in het Parlement toe, neem ik aan? Of worden die hier niet verspreid? Daaraan zou dan toch iets gedaan kunnen worden. Dat zou toch al een eerste zaak zijn.

Die adviezen gaan vooral over het comfort van de reiziger. Wat verwacht de reiziger eigenlijk van een spoorondernemingen? Daarover gaat het. De veiligheid hoort daar ook bij, maar dat is natuurlijk niet het meest essentiële.

Le **président**: J'apporterai une précision: nous sommes invités chaque année par la CTP et d'autres organisations à participer. Les parlementaires sont invités à y participer. Il faut être attentif aux invitations que nous recevons et être présents.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je souhaiterais poser une question supplémentaire pour rebondir sur ce qui a été dit au sujet de la consultation des usagers du Comité consultatif sur l'adaptation des tarifs. Comme vous l'avez dit vous-même, cette situation est contraire aux règles mentionnées dans le contrat de gestion.

Monsieur le ministre, en cas de non-respect du contrat de gestion, par exemple, faites-vous appel au SPF Mobilité ou au régulateur du rail? À qui adressez-vous vos plaintes à l'égard de la SNCB ou d'Infrabel pour non-respect de leurs obligations? Quelles sont les suites réservées à ces plaintes?

Pierre Havelange: Monsieur Balcaen, nous n'avons pas pour politique de nous plaindre. Voici quelques années, nous n'avions quasiment pas de contacts avec la SNCB et Infrabel. Cela s'améliore d'année en année. En ce qui concerne Infrabel, nous notons, en tout cas, un souci évident de discussion et de collaboration. Pour le reste, nous tentons de l'améliorer avant de nous plaindre à un niveau supérieur ou politique. C'est ainsi que nous procédons actuellement.

Gianni Tabbone: Monsieur le président, je souhaiterais revenir sur certains aspects qui ont été évoqués au travers des questions. On a parfois le sentiment que la collaboration entre les entreprises du groupe n'est pas tout à fait optimale. La question des responsabilités a été posée. Souvent, avant d'analyser le problème en lui-même, le premier réflexe "parapluie" est de rejeter la responsabilité sur Infrabel ou sur la SNCB. C'est un constat que nous faisons au travers des plaintes et remarques formulées.

Au niveau de l'information, dans le cadre de l'accident de Buizingen, une conférence de presse, à laquelle toute la presse avait visiblement été invitée, s'est tenue hier. Sauf erreur de ma part, les associations des usagers n'ont pas été conviées. C'est regrettable! Il est parfois pénible et frustrant d'apprendre, via la presse, les informations qui, finalement, concernent les voyageurs.

Je tenais à préciser ces quelques points.

David Lavaux (cdH): Je voulais simplement rassurer M. Tabbone: nous n'étions pas non plus invités à cette conférence de presse.

Valérie De Bue (MR): En fait, ce qui est interpellant, c'est que, dans les problèmes dénoncés par les usagers, beaucoup de domaines touchent à la compétence de l'exploitant, notamment les places assises, l'inconfort, la sécurité dans les rames.

Même si j'observe que le contact évolue positivement avec Infrabel, qu'en est-il avec la SNCB? Il n'y a même pas une fréquence d'une réunion par an: ce constat est interpellant.

Le **président**: Les invitations vont de la SNCB vers vous ou est-ce vous qui demandez à être reçus?

Pierre Havelange: Cela va dans les deux sens: du côté d'Infrabel, c'est organisé; du côté de la SNCB, c'est souvent nous qui le demandons.

Francis Verhees: Voor twee domeinen worden we altijd uitgenodigd, weliswaar bij de exploitant, met name voor de uurroosters en de tarieven. Maar dat gebeurt in de omstandigheden zoals ik heb geschetst, met name nadat de beslissingen getroffen zijn. We worden voor voldongen feiten gesteld. Het is dan ook moeilijk om aan te nemen dat men rekening houdt met de verzuchtingen van de reizigers.

Er is nog een vraag gesteld over de beheersovereenkomst. Wij hebben niet de middelen om het respect van de beheersovereenkomst af te dwingen. Ik zie niet in hoe wij dat zouden moeten doen. Tenzij, zoals onze vorige voorzitter heeft gedaan, door het hier te komen voorleggen. Dat is een weg die blijkbaar een zeker resultaat kan opleveren.

Le **président**: Par rapport à l'expérience que vous avez des pays voisins; en France, il y a un établissement public de la sécurité ferroviaire, en Italie l'agence nationale de la sécurité ferroviaire, en Allemagne il y a l'ESB. Avez-vous connaissance du fait que des usagers fassent partie intégrante du conseil d'administration ou des comités de pilotage dans ces agences nationales?

Pierre Havelange: C'est le cas en France où la FNAUT fait partie de ces organisations.

Le **président**: Et vous estimez que c'est une excellente solution?

Pierre Havelange: Je crois que c'est une bonne solution. Je crois qu'en Allemagne aussi mais je ne suis pas certain. En France, oui.

Kees Smilde: Voor zover ik weet, is het in Nederland en Duitsland niet het geval dat de reizigers in een raad zitten.

Le **président**: Plus personne n'a de question à poser?

En ce cas, nous tenons à vous remercier pour vos témoignages, votre participation et le suivi des travaux que vous ne manquerez certainement pas d'assurer.

Monsieur Tabbone, toutes les questions que vous avez posées seront traitées au cours de la mission qui est la nôtre. Elles font partie du travail qui nous a été demandé par les services de l'assemblée plénière.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik bedank de genodigden nogmaals voor hun toelichting en het beantwoorden van de vragen, en ik zou een korte gesloten zitting willen voorstellen, voorzitter.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.09 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.09 heures.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 29 MAART 2010

Avond

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 29 MARS 2010

Soir

_____

La séance est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Plan de sécurisation de la SNCB
Audition de:
- Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- M. Marc Descheemaecker, administrateur délégué de la SNCB
- M. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel
- M. Jannie Haek, administrateur délégué du SNCB Holding
- représentants de la CGSP-Cheminots et de CSC-Transcom
Veiligheidsplan van de NMBS
Hoorzitting met:
- mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- de heer Marc Descheemaecker, gedelegeerd bestuurder bij de NMBS
- de heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder bij Infrabel
- de heer Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder NMBS-Holding
- vertegenwoordigers van ACOD-Spoor en ACV-Transcom

Le **président**: Madame la ministre, messieurs les administrateurs délégués, nous avons souhaité vous recevoir afin que vous puissiez nous faire un exposé des intentions du groupe SNCB en matière de sécurité.

Quelles sont vos priorités? Quelles décisions allez-vous prendre afin d'accélérer l'équipement des différentes infrastructures et du matériel roulant? Y aura-t-il des dispositions internes relatives au personnel?

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, bedankt dat wij een toelichting mogen geven met betrekking tot de afspraken die samen zijn gemaakt.

Het was belangrijk om vanaf dag één te beseffen dat, wanneer wij zoiets meemaken, wij zoiets samen meemaken. Daarmee bedoel ik dat het personeel er wordt bij betrokken. Veiligheid is voor hen niet alleen een thema wanneer dat in de publieke aandacht komt, het is een thema waarmee zij dagelijks worden geconfronteerd zowel in werk, als in gedachte als in initiatief. Tegelijkertijd beseffen wij ook dat wij, wanneer wij het publieke debat daaromtrent voeren, de plicht hebben om al het mogelijke te doen om de veiligheidsrisico's zoveel als mogelijk in te perken, maar dat wij nooit de illusie mogen creëren dat wij een absolute veiligheid kunnen garanderen.

Wij hebben beslist om opnieuw rond de tafel te zitten om te kijken naar de inspanningen die de NMBS met al zijn betrokken partners vandaag al doet en hoe we die kunnen verdiepen en versnellen. Dat hebben wij gedaan. Het resulteerde in een visietekst, zoals ik de tekst het liefst omschrijf.

Er zijn natuurlijk een aantal keuzes gemaakt. Welke thema's vonden wij het belangrijkst, gelet op het lopende debat? Het veiligheidsdebat kon volgens ons niet enkel of enkel en alleen tot de versnelling van TBL1+ of de versnelling van ETCS worden verengd. TBL1+ stond altijd al in het

perspectief van ETCS. Het debat was rijk genoeg om er alle belangrijke en betrokken aspecten in op te nemen: personeel, werkdruk, opleiding, rekruteringsbeleid, enzovoort.

Ik wil u persoonlijk nog meedelen dat ik getuige was van een heel sociaal verantwoord overleg. Ik wil de mensen die mee rond de tafel zaten daar uitdrukkelijk voor bedanken. Een aantal mensen heeft wel degelijk zijn nek uitgestoken. Wat hierin staat is de richting die wij samen hebben genomen. Die koers is samen uitgezet.

Sommige mensen vragen: bestaat er over alle punten en komma's een akkoord?

Neen, dat wil ik hier formeel bevestigen. Er is geen akkoord over alle punten en komma's maar dat is ook niet realistisch of noodzakelijk. Het is een houvast, een leidraad, een koers die wij samen hebben afgesproken. Aangezien veiligheid de inzet is, zal iedereen bereid zijn om de verdere inspanningen via het sociaal overleg te leveren en om ervoor te zorgen dat die samen uitgezette koers tot een succesvol resultaat leidt.

Mijnheer de voorzitter, ik zal de tekst niet in detail behandelen. Hij is uitgedeeld. Iedereen kan hem lezen. Ik wil wel de context overlopen.

Daar zal straks een specifieke presentatie aan gewijd worden.

Er is heel wat aandacht besteed aan het aanwervingbeleid en ook daarvoor zijn aanbevelingen gedaan. Er is ook gesproken over de opleidingen en over de werkdruk, uiteraard.

Ik wil ook uw aandacht vestigen op de seinvoorbijrijdingen. Hier in het Parlement werd soms gezegd dat wij niet transparant zouden zijn over de seinvoorbijrijdingen. In de tekst kunt u echter een heel gedocumenteerde uitleg vinden over de seinvoorbijrijdingen en de omstandigheden ervan, en welk beleid ter zake gevoerd wordt.

Ik meen dat dit de belangrijkste zaken zijn die ik in eerste instantie wilde zeggen. Ik geef het woord aan de gedelegeerde bestuurders voor hun uiteenzetting over de versnelling van TBL1+. Daarna sta ik uiteraard te beschikking van het Parlement voor verdere uitleg.

Luc Lallemand: Monsieur le président, nous avons préparé une présentation quasiment identique à celle réalisée lors de l'annonce de ces mesures. Elle est subdivisée en deux parties: premier point, le facteur technique, avec comme mesure phare, l'accélération de l'implémentation du freinage automatique dit TBL1+, et le deuxième point, le traitement du facteur humain.

(Présentation d'un film)

Dit was ter herinnering voor een goed begrip van iedereen van wat het systeem TBL1+ kan en niet kan. Samengevat, het systeem TBL1+ is een hulpmiddel bij het rijden. Het voert een automatische remming uit wanneer een trein een rood sein voorbijrijdt of als een trein bij het naderen van een rood sein op 300 m harder dan 40 km/u rijdt. Wat is de geprojecteerde verbetering van de implementatie?

Vous voyez sur l'écran, mentionné en vert, quelle est l'accélération, le changement de programme que nous ambitionnons de réaliser.

Tout d'abord, nous souhaitons gagner une année dans l'implémentation: au lieu de la finaliser pour fin 2013, nous tenterons de le faire pour le 31 décembre 2012. Outre la composante temps, nous espérons aussi gagner annuellement en rythme de déploiement: son accélération permettrait une augmentation plus rapide du taux de couverture d'efficience afin d'atteindre un niveau d'environ 87 % à la fin de l'année 2011. En résumé, une année sur la droite de temps et 7 % à fin 2012 en taux de couverture d'efficacité.

Dat wordt op deze slide samengevat.

Ter herinnering, in de eerste hoorzitting waarvoor wij uitgenodigd waren, werd gevraagd hoe het risico berekend wordt. Welnu, wij hebben de 800 gevaarlijkste knooppunten en stopplaatsen van het netwerk bekeken. Welke zijn die punten? Dat zijn vertakkingen, stations. Al die punten hebben een risicocoëfficiënt gekregen op basis van vier parameters: het aantal treinen per knooppunt, het aantal reizigers op die treinen, de snelheid van de treinen die het knooppunt passeren en het aantal seinen dat bij het knooppunt hoort.

Ces quatre éléments nous permettent de calculer un coefficient de risque et de déterminer les endroits offrant le plus grand gain en sécurité et les signaux à équiper en premier lieu sur le réseau.

Comme cela a déjà été expliqué lors de l'audition précédente, souvenons-nous que, du point de vue de l'infrastructure, les balises TBL1+ qui ont été déployées sont les mêmes balises qui, ultérieurement, enverront le signal ETCS aux

engins de traction. Évidemment, on peut considérer le déploiement du système TBL1+ comme étant la première étape de l'ETCS.

(Film)

ETCS 2: het belangrijkste verschil met ETCS 1 ligt in het transmissiekanaal voor de seininformatie. In ETCS 1 werd die informatie overgebracht door bakens op de grond via elektromagnetische signalen. In ETCS 2 wordt de informatie overgebracht via GSM-R-radioantennes langs de sporen. Hierdoor kan men het aantal bakens op de grond drastisch terugschroeven.

Vandaag zijn de hogesnelheidslijnen uitgerust met ETCS. De implementatie gaat verder door om het volledige netwerk hiermee uit te rusten tegen 2030.

Naast deze veiligheidssystemen of hulpmiddelen bij het rijden, spelen er nog andere onderdelen een rol in het beheer van de spoorveiligheid in België, zoals bijvoorbeeld het GSM-R.

C'était simplement pour mémoire. Le but était de rappeler que l'ETCS n'est plus un système d'aide à la conduite, mais un système de signalisation qui a la particularité de renvoyer toutes les informations de signalisation dans le poste de conduite. Cette première fonctionnalité très importante est en supplément par rapport à la TBL1+. Deuxièmement, le système reprend les commandes lorsqu'il détecte un problème.

Cela permet de faire freiner automatiquement le train, et pas de manière ponctuelle ou discrète, comme on dit en mathématiques, mais de manière continue pour deux types de situation: un train qui dépasse un signal au rouge ou un train qui ne respecte pas la vitesse autorisée n'importe où sur le réseau.

Le *slide* suivant vous montre quelle est la planification actuelle dans le pays pour le déploiement du système ETCS. Il y a deux grandes dates à retenir. Nous voulons complètement équiper les grandes lignes du réseau pour 2020 et l'entièreté des lignes pour 2030.

Sur la droite de temps, vous constaterez que les nouvelles infrastructures qui sont mises en service sont automatiquement équipées de l'ETCS. Bien entendu, je ne reparle plus des lignes 3 et 4 TGV, respectivement entre Liège et la frontière allemande et entre Anvers et la frontière hollandaise. Vous vous souviendrez qu'elles sont équipées exclusivement en ETCS 2, 3 et 0. Nous avons en 2010 la ligne 36-36N entre Schaerbeek et Herent. Fin 2012, nous avons l'équipement du Diabolo, la fameuse infrastructure qui permet de donner un accès en continu à l'aéroport et qui sera équipée en ETCS. Conformément aux engagements que nous avons pris vis-à-vis de la Commission européenne dans le cadre de la politique des corridors, nous aurons la route principale du corridor C qui sera équipée en ETCS: Antwerpen-Leuven, Leuven-Ottignies, Ottignies-Namur et Namur jusqu'à Athus.

Tegen 2014 is de Liefkenshoektunnel gerealiseerd. Daar is men nu goed bezig. Die Liefkenshoekinfrastructuur zal onmiddellijk worden uitgerust met ECTS.

Tegen 2015 zal corridor C volledig uitgerust zijn, dus niet alleen de mainroute.

Tegen 2020 wordt er nog bijkomende infrastructuur van corridor C gerealiseerd. Men werkt dan op het deel Namen-Aarlen, op het traject Zeebrugge-Haven van Gent en op het traject haven van Duinkerke tot Charleroi.

Quelles sont les conditions de travail pour parvenir à réaliser ce programme?
À mesures et demandes exceptionnelles, moyens exceptionnels! En collaboration avec la SNCB Holding, nous avons dressé l'inventaire de ce qui nous manque au point de vue des ressources humaines pour réaliser le programme.

Au 1er janvier 2010, le processus normal de recrutement prévoyait encore 93 postes d'ingénieurs et 139 postes de techniciens. Leur engagement est en cours actuellement au sein du groupe. Nous avons défini aussi 47 recrutements supplémentaires afin d'accélérer l'implémentation de la TBL1+; ces recrutements sont planifiés pour le 1er mai 2010. Les premiers résultats sont encourageants.

Diverses mesures portent sur le dialogue social. Comme Mme la ministre vous l'a déjà exposé, nous avons eu quelques réunions de concertation avec l'autorité de tutelle ainsi qu'avec les organisations reconnues. Nous avons fixé des intentions générales. Entre autres mesures à soumettre encore à concertation sociale, après étude commune des actions de sécurité à mener et en bonne concertation intra-groupes, nous avons pensé à une série non limitative d'éléments, comme le recrutement accéléré de personnels spécialisés (je vous en ai parlé), le paiement des heures supplémentaires sur base volontaire, etc.

Bref, il s'agit de diverses mesures capables d'augmenter le nombre d'heures de travail disponibles de la part de ces spécialistes.

Le *slide* suivant vous montre un aperçu d'un deuxième moyen exceptionnel visant à mettre en œuvre ce programme. Comme expliqué lors de l'audition précédente, vous savez que l'utilisation intensive du réseau laisse malheureusement trop peu de temps aux ouvriers chargés de l'infrastructure pour réaliser leurs travaux. Trop souvent, ils ne peuvent travailler que 4 h ou 4 h 30 la nuit et une plage légèrement plus importante durant les week-ends. Contrairement à d'autres gestionnaires d'infrastructure tels que les gestionnaires routiers, nous ne fermons pas d'infrastructures: nous travaillons donc essentiellement lorsque les trains ne roulent pas.

En première analyse, nous avons donc tâché d'estimer le nombre de trains à supprimer pour permettre des "blancs travaux" – en jargon ferroviaire, des périodes réservées aux travaux sans trafic – plus importants que prévu à l'origine.

Le tableau indique en rouge le nombre de trains supplémentaires par année, amenés à être supprimés; en bleu, c'est le nombre de trains supprimés comme prévu originellement. Sur la période 2010-2012, le nombre oscille entre 25 et 79 % de trains supprimés en plus, mais ce chiffre est à relativiser: en effet, le nombre de trains supprimés, au total sur trois ans, est de 16 000 trains environ sur les 1 600 000 trains en circulation par an.

Ce nombre de 16 000 trains est donc à rapporter à 4 800 000 trains sur la période concernée de trois ans.

Wij zijn de menselijke aspecten niet vergeten. Wat is er op menselijk vlak voorzien qua ondersteuning van het personeel dat verantwoordelijk is voor het treinverkeer? Het eerste initiatief is de raadpleging van de treinbestuurders via het safety platform.

On s'est rendu compte qu'il faut intensifier le dialogue à l'intérieur du groupe entre différentes catégories professionnelles.

Suite aux émotions très fortes dues à l'accident de Buizingen, nous avons beaucoup entendu parler des propositions et des recommandations d'un groupe professionnel en particulier, à savoir les conducteurs. Mais d'autres groupes professionnels doivent être également – ou plus intensivement – consultés: les catégories de personnel travaillant notamment dans les cabines de signalisation ainsi que les ingénieurs et techniciens qui doivent réaliser les travaux de signalisation sur la période concernée.

Nous nous proposons de les réunir dans une organisation, qui existe déjà depuis la libéralisation du rail, la Safety Platform.

Dat safety platform is tot op heden een platform geweest waar wij op zeer regelmatige basis de verscheidene operatoren, maar laten wij eerlijk zijn, vooral de NMBS, uitnodigden om een stand van zaken te maken over alle aspecten met betrekking tot de veiligheid: statistieken, seinvoorbijrijdingen, nieuwe wetgeving, aanbevelingen allerhande, enzovoort. Wij willen dat verder een uitgebreide rol geven, in de zin van een ontmoetings- en informatieplatform tussen Infrabel, haar klanten en de DVIS over de veiligheid op het spoornet. Dat platform wil open gesprekken over reglementering en de exploitatieveiligheid aanmoedigen. Net als in het verleden zijn er vier bijeenkomsten per jaar gepland.

Bovendien werd er zonet een forum in het leven geroepen, binnen dat safety platform, waar de treinbestuurders op een constructieve en gestructureerde manier hun mening kunnen geven over de voorstellen met betrekking tot de veiligheidsreglementering en seinvoorbijrijdingen.

Last but not least is er het tweede voorstel, met name het organiseren van een bewustmakings- en motivatiecampagne voor het personeel dat verantwoordelijk is voor het treinverkeer. Dat principe werd eigenlijk reeds voorgesteld door Infrabel op 17 december 2009. Ik mag dus niet zeggen dat het een nieuwigheid is. Het was aanvaard door de spooroperator maar gezien de dramatische omstandigheden zijn wij van plan dat te versterken. De doelstellingen van de bewustmakings- en motivatiecampagne zijn de problematiek van de spoorexploitatieveiligheid, meer bepaald het naleven van de seinen langs de sporen enerzijds en het teamwork nog verbeteren tussen die verscheidene categorieën anderzijds.

Voilà, monsieur le président, la partie que je souhaitais présenter à votre commission en ce qui concerne le plan d'action sécurité, dont l'initiative a été prise par Mme la ministre.

Avant de céder la parole à mon collègue, Marc Descheemaecker, je voudrais, dans une très courte présentation séparée (trois ou quatre *slides*), répondre à un certain nombre de questions que vous ou les membres de votre

commission vous êtes posées, de manière fort légitime, après votre voyage de la semaine dernière en Suisse, où une présentation fort bien faite par les SBB/CFF, vous a été remise dans ce petit livret.

Le premier transparent a pour objectif d'établir une comparaison entre les différents systèmes utilisés pour l'instant en Suisse, d'une part, et en Belgique, d'autre part. Du point de vue du nombre de signaux, la Suisse est relativement comparable à la Belgique. En effet, la Suisse compte environ 11 000 signaux et la Belgique, 10 705.

En Suisse, vous avez appris qu'il existe deux systèmes de protection. Deux systèmes de signalisation et de sécurité fonctionnent pour l'instant, systèmes que l'Europe qualifierait de classe B, parce qu'il s'agit de systèmes nationaux. C'est donc le système "SIGNUM", datant de 1933, qui assure la fonction "STOP" au dépassement d'un signal. C'est un système, dont la fonctionnalité pourrait être comparée au système TBL1, qui a commencé à être développé sur la période 1982-1987 dans les chemins de fer belges. Si vous établissez la comparaison entre ces deux systèmes, vous constaterez que le système TBL1 (qui date du milieu des années 1980) équipe, à l'heure actuelle, 949 signaux.

La Belgique a, bien entendu, repris le système que l'on vous a expliqué lors de l'audition précédente, à savoir le système MEMOR.

Het systeem geeft een waarschuwing en laat een memorisatie toe bij overschrijding van een dubbel geel sein. In Zwitserland is er inderdaad een tweede systeem, systeem ZUP, dat dateert van begin de jaren ’90. Het verzekert de stopfunctie met controle van de noodstop remcurve. De brochure van de SBB-CFF die jullie gekregen hebben zegt dat er 2 700 seinen zijn die daarmee uitgerust zijn op een totaal van 11 000.

Le système ZUB qui assure le contrôle de la courbe de freinage au signal rouge a une fonctionnalité qui est tout à fait comparable au système TBL1+ que nous déployons actuellement en Belgique, c’est-à-dire une fonctionnalité qui assure la fonction "STOP" lors du dépassement d’un signal avec contrôle de la vitesse à 40 km/h, 300 mètres avant le signal. Pour mémoire, le 28 février dernier, nous avions en Belgique, sur 10 705 signaux au total, 773 signaux équipés.

Passons à la deuxième partie du tableau qui me semble importante à analyser. Pour la Suisse, nous parlons d’un système ETCS 1, et puis nous ajoutons *"limited supervision".* Ces mots sont parlants: ce n’est pas un système de supervision complet, tel que l’ETCS dans sa version 2.3.0 *debugged*, la seule dernière version ETCS qui soit aujourd’hui approuvée par le fameux Comité RISC, qui est le successeur du comité "article 21" au niveau de la Commission européenne, et qui est le comité habilité à approuver une nouvelle norme européenne.

Finalement, cet ETCS 1 *limited supervision* se base sur la norme ETCS 3.1.0, qui est une norme qui n'existe pas aujourd’hui, qui est en cours d’étude par le fameux Comité RISC, et sera prête pour 2012, selon les dernières prévisions de la Commission européenne. J’insiste sur ces données.

Nous avons prévu, comme ce petit fascicule l’indique, le ETCS niveau 2, avec une stratégie de migration, qui est d'ailleurs fort bien expliquée, qui correspond en Belgique à l’ETCS niveau 1 norme 2006, et l’ETCS 2. La Belgique a décidé d’utiliser les normes déjà approuvées aujourd’hui, c’est-à-dire pour l’instant la version ETCS 2.3.0 *debugged*.

Nous avons ajouté, à droite du tableau, une analyse des volets interopérabilité et sécurité. Lorsqu’une flèche bleue descend vers le bas, il s’agit chaque fois d’une amélioration du système au niveau du critère sécurité. Tant en Suisse qu’en Belgique, pour toutes les étapes des nouveaux systèmes, nous observons une flèche bleue vers le bas, c’est-à-dire que le niveau de sécurité s’améliore, sauf pour l’étape ETCS 1 *limited supervision.*

En note de bas de page du *slide* 13 qui vous a été distribué lors de votre visite figure ceci: *Swiss ETCS 1 limited supervision has basically the same safety and capacity of the network*. Cela signifie très clairement que nos collègues suisses veulent implémenter l'ETCS *1 limited supervision*. Bien que ne faisant pas partie d'un pays de l'Union européenne, ils souhaitent que le réseau soit interopérable et que les systèmes nationaux, c'est-à-dire les systèmes de classe B qui figurent dans le cadre supérieur gauche de la présentation, deviennent interopérables. Eux-mêmes disent dans leur présentation que l'implémentation de l'ETCS *1 limited supervision has basically the same safety and capacity of the network*. Il était très important de le préciser pour notre compréhension de la manière dont les deux pays évoluent au niveau de leur système de sécurité.

Je passe maintenant au *slide* 3 qui, lui aussi, est une reprojection intégrale, sans modification, du *slide* 17 qui vous a été présenté en Suisse. C'est l'un des derniers *slides* de la présentation que vous avez reçue en Suisse. Ce *slide* nous apprend que le système ETCS 3.1.0 est la norme sur laquelle repose la *limited supervision*. La *limited supervision* ne repose pas sur la norme 2.3.0 *debugged* qui est disponible pour l'instant. La *limited supervision* repose sur une norme qui n'est pas encore approuvée. Si le système ETCS 3.1.0, norme sur laquelle repose la *limited supervision*, est approuvé par le fameux Comité RISC (*Railway Interoperability and Safety Committee*) qui est le successeur du Comité article 21, ce qui n'est attendu qu'en 2012 selon les dernières prévisions de la Commission, la Suisse ne pourra débuter l'installation de l'ETCS *1 limited supervision* qu'à partir de ce moment.

Vous avez devant les yeux la *roadmap* de migration vers ledit système ETCS présentée par les chemins de fer suisses. La partie supérieure de ce schéma vous montre la stratégie de migration du réseau conventionnel vers l'ETCS *1 limited supervision*. Cette migration doit s'opérer à partir de l'approbation de ce standard ETCS 3.1.0 par les autorités européennes qui est annoncée en 2010. Si et seulement si cette échéance est respectée, le réseau conventionnel sera alors interopérable dès 2017.

Quant à la migration vers une version supérieure de l'ETCS, c'est-à-dire un ETCS *full supervision*, la Suisse, dans son rapport de mise en œuvre, prévoit d'en débuter l'étude dans les prochaines années.

La partie inférieure du schéma, donc la deuxième partie en vert, vous montre les nouvelles lignes qui ont été développées en Suisse avec ce système: le "Gothard Base Tunnel", etc. Le *slide* suivant vous fait la synthèse dans un tableau.

Het is de synthese in één tabel van de roll out van de ETCS Full Supervision in België. Het verschil met EXTS Limited Supervision is het volgende.

The full supervision à la signalisation à bord est la fameuse fonctionnalité de la reprise de la signalisation à bord, ce qui n'est pas le cas de la *limited supervision*. Elle assure toutes les fonctionnalités historiques, qui sont reprises en son sein.

D'un point de vue de l'équipement de l'infrastructure, la TBL1+ est la première phase de développement de l'ETCS. Cela figure dans notre programme de migration. Au-dessus du tableau, en vert, vous remarquerez que l'*efficiëntiedekking* s'élève à 87 %.

Dat is de efficiëntiedekking die eind 2012 bereikt is, dus aangepast aan de nieuwe ambities waarover we gecommuniceerd hebben. De 100 % dekking bereiken we eind 2014.

Il faut aussi rappeler que les lignes 3 et 4 sont déjà équipées en ETCS de niveau 2.3.0. Il y a aussi toutes les phases d'implémentation qui ont déjà été communiquées dans le cadre de l'ETCS. Si on compare l'évolution de ce tableau avec la Suisse – qui figure sur le *slide* 5 -, la situation actuelle reflète évidemment les choix historiques des systèmes nationaux. Nous sommes tous héritiers en Europe d'un outil industriel qui a, en général, plus d'un siècle d'existence. Donc, nous sommes bien obligés d'en tenir compte. Cependant, dès 2012, le taux de couverture du risque en Europe sera supérieur à celui de la Suisse tandis que, parallèlement, nous aurons déjà entamé notre processus de mise en œuvre de l'ETCS.

Vous avez vu dans les deux schémas précédents la planification envisagée dans la mise en œuvre des systèmes de sécurité. Ce tableau-ci permet d'établir différents éléments: d'une part, que la situation actuelle relève des choix historiques nationaux; de l'autre, que, dès 2012, la couverture du risque sera de 87 % en Belgique, tandis que nous aurons déjà entamé ce fameux processus de migration vers l'ETCS – non pas *limited supervision*, mais *full supervision*. Le processus de *limited supervision* en Suisse doit, en principe, s'achever en 2017, pour autant que la norme d'interopérabilité sur laquelle il repose – c'est-à-dire la norme 3.1.0 – soit bien approuvée en 2012, année durant laquelle nous serons déjà très avancés dans la mise en place de l'ETCS *full supervision* sur les principales lignes du réseau belge. En effet, la plupart des grandes lignes devront en être équipées pour 2020.

En conclusion de cette courte explication, l'ETCS *limited supervision*, qui a été choisi par nos amis suisses pour équiper l'ensemble de leur réseau conventionnel, vise - comme ils l'indiquent eux-mêmes - à réaliser l'interopérabilité. Nous pouvons tout de même souligner le courage de cette option stratégique pour un pays qui n'appartient pas à l'Union européenne. Mais, selon nos amis suisses, il n'offre en revanche aucune plus-value en matière de sécurité par rapport aux systèmes classiquement utilisés en Suisse que sont SIGNUM et ZUB. À cet égard, je vous donne

une autre source qui est l'extrait du rapport suisse 2008 de mise en œuvre de l'ETCS. Je cite sa page 3: "ETCS *level 1 limited supervision* équivaut aux dispositifs actuels SIGNUM et ZUB 121."

La deuxième conclusion est que la Suisse a pris le pari de l'approbation de ce système. Mais, en cas de retard de celle-ci, qui porte sur la fameuse norme 3.1.0, l'équipement du réseau conventionnel prévu pour 2017 sera postposé. Je cite le rapport suisse 2008 de mise en œuvre de l'ETCS en sa page 30: "Le non-respect de ce délai, c'est-à-dire de la spécification ETCS SRS 3.1.0, qui comprend l'ETCS *level 1 limited supervision*, est un risque sur lequel la Suisse n'a aucune prise directe."

Monsieur le président, suite à vos demandes d'explication, nous vous avons fourni ces quelques *slides* supplémentaires par rapport à la situation suisse. Ils n'ont évidemment pas de lien direct avec le plan d'action sécurité que l'on vous présente aujourd'hui.

Marc Descheemaecker: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik hoop dat de techniek ons hier niet in de steek laat.

Op mijn beurt kan ik u ook kond geven van de versnelling in de uitrusting TBL1+ op het rollend materieel. Ik stel voor dat wij in deze presentatie een drietal thema's behandelen. Dit is eigenlijk een basispresentatie die enige details geeft over de uitrusting van het volledige park rollend materieel van de NMBS, met name de uitrusting TBL1+. Verder is er een bijkomende maatregel die we genomen hebben onder druk van de omstandigheden naar het materieel toe dat op relatief korte termijn uit het park zal verdwijnen. In opvolging van wat Luc Lallemand heeft gezegd is er verder ook de implementatie van de planning ECTS, het Europese systeem level 2.

Wat betreft TBL1+ voorzien we volgende gedetailleerde planning voor de volledige vloot die per 2013 zal bestaan. U ziet hier de verschillende types rollend materieel die in 2013 deel zullen uitmaken van de vloot, met uitzondering van het nieuw verworven materieel dat in uitlevering is en dat uiteraard zal voorzien zijn. Op deze totale vloot van 1 021 gemotoriseerde voertuigen voorzien we dat in deze versnelde planning ongeveer 92% einde 2012 bereiken qua uitrusting. Dat zal reeds een hoge mate van risicodekking geven. We zullen 100% van de vloot gerealiseerd hebben in de loop van 2013. Het eindpunt is nog altijd 2013, maar we hebben een belangrijke inspanning gedaan door een deel van de uitrusting naar voor te trekken, met name in de eerste drie jaar – 2010, 2011, 2012 – om de uitrusting te versnellen binnen de werkplaatsen van de NMBS.

Wat betreft het nieuwe materiaal, dat uiteraard geleidelijk in uitlevering komt. U weet dat wij enerzijds de type 18 locomotieven in uitlevering hopen te krijgen. De eerste twee worden momenteel voor tests ingezet op het netwerk. Er zijn er al enkele tientallen vervaardigd door de fabrikant. Wij eisen uiteraard een volledig respect van het lastenboek, wat op dit moment nog niet gegeven is. Wij zullen uiteraard ook aandringen op een volledige uitlevering volgens de normen en waarden die in de marktraadpleging voorhanden waren.

AM08 die u op de slides ziet, is de nieuwe generatie treinen die onder meer bestemd zijn voor het Gewestelijk Expressnet rond Brussel, maar uiteraard ook op de andere verbindingen rond onze grootsteden. De uitlevering begint daar in 2011. Ook daar wordt uiteraard voorzien dat zij zullen uitgerust zijn met alle veiligheidssystemen die in het lastenboek voorzien werden.

Wat de type 13 locomotieven, de I11 en de M6 rijtuigen betreft, is de certificatie komende voor de M6 rijtuigen. Uiteraard zal ook hun veiligheidsuitrusting, het voorziene ECTS-systeem, de functionaliteit TBL1+, geactiveerd worden. De I11'en en vooral de types 13 zullen worden ingezet op de ETCS, op de corridor C als ik mij niet vergis, die nu als prioriteit wordt aangegaan, omdat ook zij volgens ECTS-normen en uiteraard ook met de TBL1+ functionaliteit die er in geïntegreerd is, zullen uitgerust zijn.

Dat betekent heel concreet, als u de volledige vloot van de NMBS per 2013 zult bekijken, dat de rijtuigen die op dat moment rijden, de volledige vloot, zal uitgerust zijn met TBL1+ of de functionaliteit TBL1+ en ongeveer een 30 % van de vloot zal uitgerust zijn met ECTS. Gewoon ter herinnering, onze Zwitserse collega's halen nu tussen de 25 en de 30 % ECTS, maar ik zal straks nog even op dit feit terugkomen, zoals ook Luc Lallemand dat heeft gedaan.

Dit betekent dat we onze planning ambitieuzer hebben gemaakt. Eindpunt is nog altijd 2013. Op de donkergekleurde balk ziet u de versnelling ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene planning, die minder ambitieus was. Wat mij betreft betrof het daar reeds een zeer ambitieuze planning. Tussen beslissing van de raad van bestuur en volledige implementatie zouden er 92 maanden verlopen zijn geweest. Ik denk dat we nu een

heksentoer uithalen door nog sneller uit te rusten. Twee op drie rijdende voertuigen van de NMBS zullen eind 2011 voorzien zijn van het TBL1+ systeem, 92 % zal voorzien zijn eind 2012 en de volledige vloot zal volledig voorzien zijn 2013.

In deze zeer ambitieuze planning zijn er een aantal basisvoorwaarden waar wij in onze planning rekening mee houden. De realisatie ervan is voor ons zeer belangrijk. Uiteraard moeten deze systemen gehomologeerd zijn, er zullen geen niet-gehomologeerde systemen aangebracht worden in onze treinen. Groot probleem is natuurlijk dat die ook in het buitenland moeten gehomologeerd zijn. Ik zal er dadelijk op terugkomen. Nogal wat van onze treinen rijden grensoverschrijdend, bijvoorbeeld Luxemburg, Rijsel, Roosendaal, Maastricht en Aken. Het is uiteraard heel belangrijk dat de veiligheidssystemen ook in de buurlanden aanvaard en toegelaten zijn. Ook daar hebben wij alle stappen reeds gezet om tot een vrij snelle homologatie te komen in die buurlanden.

Wij hebben duidelijke afspraken gemaakt met onze leveranciers van het rollend materieel. Het is heel belangrijk dat de planning die in het lastenboek en in de marktraadpleging is afgesproken ook wordt gerespecteerd. De NMBS voorziet weliswaar in heel veel miljoenen euro potentiële boeteclausules maar dat zijn juist het soort boeteclausules die we niet wensen te innen. Wij houden eraan dat de leveringsplanning door onze industriële partners wordt gerespecteerd, wat jammer genoeg vaak niet gebeurt.

Wij proberen ook onze vloot op een aanvaardbare immobilisatiegraad te houden. In de voorbije winterperiode zijn we het slachtoffer geweest van een heel hoge immobilisatiegraad die maakte dat de dienstverlening niet aanvaardbaar was. Uiteraard proberen we toch, zelfs in de realisatie van dit industrieel schema, de treinen nog altijd te doen rijden op een manier die qua servicegraad aanvaardbaar is voor onze klanten. We gaan een aantal treinen afschaffen en we zullen in een aantal samenstellingen moeten snoeien. Zonder dat de trein wordt afgeschaft zal de samenstelling misschien worden aangepast. Het zijn zaken die we willen doorzetten – dat is een uitdaging op zich – op een zo klantvriendelijk mogelijke wijze.

We hebben onze syndicale partners de eerste vraag gesteld tijdens het overleg dat mevrouw de minister heeft georganiseerd om eventueel in onze werkplaatsen tijdens de zomerperiode, waar het relatief treinaanbod iets minder is dan in de piekperiode van het normale werkjaar, te komen tot vaste afspraken waarbij enkele collega's in een drietal werkplaatsen verder de installatie zouden doen. We hebben de vaste intentie om heel snel tot concrete gesprekken te komen. Er moeten gedetailleerde gesprekken gevoerd worden in het sociaal overleg.

En ce qui concerne les recrutements nécessaires, il va sans dire qu'ils doivent être réalisés: je sais que les collègues du Holding feront l'impossible pour ce faire. Toutefois, les profils recherchés sont plutôt techniques; c'est pourquoi il n'est pas toujours facile de les trouver. Nous aiderons là où cela s'avérera possible afin que tout ce programme industriel puisse être concrétisé.

En matière d'homologation des différents types de matériel, toute une procédure doit être suivie. Le système TBL1+ existant n'est pas le seul concerné. Il faut d'abord obtenir l'homologation du système avant d'obtenir une homologation spécifique pour chaque type de matériel roulant. Ces procédures ont été lancées. Les premières homologations ont été reçues, mais cela prend des mois voire des années. Il en va de même, par exemple, pour l'installation de l'ETCS dans les locomotives de type 13 et les locomotives que l'on prévoit d'équiper de l'ETCS afin de leur permettre de rouler sur le couloir C de la Commission européenne. De plus, un certain nombre d'homologations sont nécessaires en ce qui concerne les différents types de voltage. Toutes les évaluations sont en cours. Tout cela est prévu dans le planning de l'installation de TBL1+.

En ce qui concerne l'homologation sur les autres réseaux dans les pays limitrophes, il faut demander des homologations pour les différents types de trains et de locomotives aux Pays-Bas, au Luxembourg, en France et en Allemagne. Des homologations sont requises pour les locomotives de type 11 et 13 roulant vers les Pays-Bas et pour les locomotives diesel type 77 roulant vers l'Allemagne, il nous faut l'homologation en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique. Ce n'est pas aussi facile! Aujourd'hui, si notre locomotive de type 13 était équipée de l'ETCS, elle serait refusée au Luxembourg et en France! Même si on avance très vite et plus vite que ce que l'on prévoit, ces locomotives ne pourraient pas rouler automatiquement en France. Il serait possible que notre locomotive de type 13 équipée en ETCS soit refusée à la frontière et que l'on doive désactiver le système et continuer avec les systèmes existants. Cette situation est fort complexe. On va continuer à desservir Luxembourg, Lille, Rosendael, Aachen et Maastricht.

Vous avez pu lire dans la presse que 45 exemplaires de locomotives de type 18 nous attendent dans les usines allemandes où elles sont montées sur un total de 120 commandées. Il va sans dire que nous demandons que ces locomotives soient livrées avec les systèmes à bord, comme le prévoit le cahier des charges, avec la puissance que le moteur doit donner. Je ne crois pas qu'il faille accepter des locomotives qui ne répondent pas parfaitement au cahier des charges.

Même chose pour les Desiro, c'est-à-dire les trains qui rouleront entre autres autour de Bruxelles; il s'agit du même fabricant et nous demandons que le contrat soit respecté, y compris l'équipement de tous les systèmes de sécurité.

D'ailleurs, je vous signale qu'en ce qui concerne les locomotives de type 18 fabriquées par la société allemande Siemens, cette société a passé un contrat en sous-traitance avec une autre société internationale, Alstom, basée à Charleroi. Comme elle a participé à l'installation en Suisse de divers systèmes de sécurité, elle a été sollicitée pour sous-traiter ces systèmes. Cependant, apparemment, il reste quelques problèmes techniques à résoudre.

Tout cela démontre que, même en prenant les grands spécialistes internationaux en la matière, il n'est pas toujours évident d'équiper nos locomotives de ces systèmes.

Même chose pour les M6: leur concept prévoit déjà le ETCS en passif, c'est-à-dire en *hardware* non actif; on mettra à bord la fonctionnalité TBL1+ de manière à dire que l'homologation est en cours de réalisation.

Wat betreft de budgettaire impact, uiteraard hadden wij de volledige budgetten voorzien. Dat betekent concreet dat de budgetten voorzien zijn. Wij hebben de middelen ingepland. Er zullen geen significante bijkomende middelen nodig zijn om deze versnelling te realiseren. Wij zullen wel binnen de timing van de bestaande investeringsbudgetten moeten arbitreren. Dat houdt in dat wij schuiven met voorschotbetalingen en dergelijke, zonder dat de absolute budgettaire dimensie wordt gewijzigd.

Ter informatie, maar ik dacht dat u deze informatie al in een vorige presentatie heeft gekregen, het TBL1+-budget voor het bestaand materieel heeft een dimensie van 38 miljoen euro. Voor de uitrusting van de bestaande treinen met ETCS en functionaliteit TBL1+ binnen de passieve installatie van ETCS is 28 miljoen euro voorzien. Daarmee voorzien wij de realisatie van de planning in detail die ik u heb getoond. De kost van de veiligheidssystemen in de nieuwe treinen is natuurlijk deel van de eindprijs na marktraadpleging en na de lopende procedures. Die is uiteraard in de totaalprijs van het nieuw materieel voorzien.

Uiteraard zijn wij bijzonder fier dat wij deze inbouw in onze eigen werkplaatsen van Mechelen, Salzinnes en Stokkem kunnen laten gebeuren. Wij hebben de knowhow om dat te doen. Wij hebben al een deel van de mensen die dat zullen doen. Aangezien wij met een vrij speciale leeftijdspiramide zitten, hopen wij er ook heel snel nieuwe collega’s bij te krijgen die momenteel worden gerekruteerd teneinde deze planning volledig te kunnen realiseren. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat er alles aan wordt gedaan om dat mogelijk te maken.

Ik zei al dat de modaliteiten voor het eventueel voortzetten van de installatie tijdens de zomermaanden nog moeten worden vastgelegd. Dat gesprek moet worden opgestart. Ik heb de vaste hoop en de overtuiging dat wij daar binnen de Groep allemaal in dezelfde richting kijken.

Er is ook vaak gesproken over enkele oudere treinen die niet met de Memorfunctie zijn uitgerust.

On parle là du système gongsifflet, het gongfluitsysteem.

In principe verlaten die oude treinen, die zich nu nog in het park bevinden, onze vloot. In de loop van de jaren 2011 tot en met 2013 zullen die treinen de vloot verlaten. Ondanks het feit dat die treinen op korte termijn obsoleet zullen worden, hebben wij ook afgesproken dat wij op heel korte termijn een beperkte memorisatiefunctie in die motorstellen zullen toevoegen. Dat is niet het Memorsysteem, maar het systeem zal wel een visuele herinnering geven in deze oudere treinen, die nog beperkt worden ingezet. Het prototype zal al in de loop van deze maand klaar zijn. Wij denken dat de installatie, a rato van twee à drie treinen per week, vanaf september zal kunnen gebeuren. Concreet betekent dit dat de laatste treinen die geen visuele memorisatiefunctie hebben eind maart uitgerust zullen zijn. Dat zal een beperkte investering vragen, die toch zal moeten gebeuren, ook al weten wij dat die treinen over een, twee of drie jaar mogelijk afgeschreven zullen worden.

Het budget daarvoor bedraagt 350 000 à 500 000 euro. Wij zullen ook dat via de arbitrages in het investeringsplan, waarover ik het had, proberen te realiseren. Op die manier denken wij dat de veiligheidsproblematiek, die wel heel duidelijk actueel is, te kunnen aangaan. De volledige vloot zal op een versnelde wijze uitgerust worden tegen seinoverschrijdingen, met een controle van de snelheid in de laatste 300 meter voor een rood sein, en er zal, ten minste, tot 2013 een installatie in alle treinen komen, zij het met een beperkte memorisatiefunctie.

Votre voyage d'études sur les systèmes de sécurité en Suisse a été très intéressant, étant donné que le réseau suisse est comparable au nôtre et que les chemins de fer suisses pourraient être considérés comme exemplaires dans le monde ferroviaire européen. J'ai demandé à nos ingénieurs de comparer les données que vous avez reçues avec celles en notre possession. Certains de nos collaborateurs ont participé à ce voyage d'études. Si je compare le nombre de kilomètres équipés de l'ETCS *full version level 2*, cela tourne autour de 70 à 80 kilomètres sur les deux réseaux. En 2013, on en sera au même niveau de contrôle que nos amis suisses. La Belgique va même dépasser en flotte ETCS la flotte suisse équipée d'ETCS *full version level 2.*

Je suis totalement d'accord avec Luc Lallemand. Là où ils avancent – ils appellent cela ETCS mais c'est à confirmer – , c'est au niveau de leur ZUB qui va évoluer; cela reste un ZUB mais il est considéré comme européen. Quant à notre TBL1+, c'est un premier pas pour un full ETCS, étant donné que les eurobalises seront utilisées, tout comme une partie de notre *hardware*. En termes de TBL1+ et d'ETCS, d'ici deux à trois ans, nous ne rougirons pas de la comparaison avec la Suisse.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, ik heb geen presentatie voorbereid. Ik denk ook niet dat dit de bedoeling was. Wij hebben de problematiek specifiek inzake de aanwervingen die moeten gebeuren, opgenomen in de visienota, in een specifiek hoofdstuk. Dat document van onze raad van bestuur zal ter beschikking van de commissie worden gesteld zodat zij het deel aanwerving kan volgen met betrekking tot onder andere de versnelling van TBL1+.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, en tant que représentant de la CGSP, je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit par Mme la ministre et par les administrateurs délégués dès lors que c'est tout à fait conforme aux accords que nous avons passés lors des multiples réunions organisées à l'initiative de Mme la ministre.

En tant que représentant d'une organisation syndicale responsable, si des efforts doivent être faits par les travailleurs, nous en discuterons. Comme convenu, nous attendrons les demandes du management de l'entreprise et nous en discuterons au moment opportun.

Nous sommes à la disposition des membres de la commission pour répondre à leurs éventuelles questions.

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, eigenlijk kan ik herhalen wat de heer Gelmini heeft gezegd. Wij hebben vijf hoofdthema's aangesneden in de vijf vergaderingen met de minister. Ik wil haar nog eens bedanken voor de wil en de manier waarop zij deze problematiek heeft aangepakt, ook tegenover de sociale partners.

Er zijn 32 aanbevelingen gegeven waarover een consensus was gevonden. Wij moeten ons werk op sociaal vlak nu voortzetten. Met betrekking tot de plannen die de NMBS, Infrabel en de holding zullen presenteren, zullen wij onze verantwoordelijkheid in het sociaal debat opnemen, enerzijds om tot een versnelling van de installaties te kunnen komen en anderzijds om te kijken hoe wij in de toekomst op het vlak van veiligheid onze rol op een verantwoorde manier kunnen blijven spelen.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, het eerste concrete resultaat, waarvoor dank aan de regering en de NMBS, is de versnelde installatie van het Memor-systeem of een memor-systeem op veel stuurposten. Deze commissie heeft al geleerd dat memorisatieproblemen een van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen zijn.

Mijnheer Descheemaecker, als ik u goed heb begrepen zouden die systemen tegen eind maart 2011 moeten zijn geplaatst. Dat is een zeer concreet resultaat. Het zou veel seinvoorbijrijdingen moeten vermijden.

Mijn vraag is wat het verschil is tussen het Memor-systeem en een memor-systeem dat nu zou worden geplaatst.

Mevrouw de minister, dat is in elk geval al een belangrijke verwezenlijking, waarvoor dank.

Vandaag wordt hier – wij zijn inderdaad op een belangrijke missie gegaan, mijnheer Lallemand –

een benchmark met Zwitserland gemaakt.. Dat was niet de bedoeling van de commissie, maar dat lijkt mij wel een goed idee. Als u zich in de toekomst met Zwitserland wilt aligneren, dan is dat interessant voor deze commissie.

Wij hebben al benchmarks gekregen over ETCS, niveau 2, over het aantal ongevallen per miljoen kilometer, over het aantal werknemers per miljard kilometer. Ik denk dat deze commissie geen enkel probleem heeft om zich in de toekomst te aligneren met Zwitserland, ook in een opvolgingscommissie die er ongetwijfeld zal komen. Dat lijkt me een zeer goed voorstel.

Nog een vraag, wat is de timing van ETCS? Dat is de meest ambitieuze vorm, als wij budgettaire verschuivingen zouden doen.

Dan een vraag aan de heer Descheemaecker. Men heeft ons gezegd dat ETCS niet alleen een veiligheidssysteem is, maar omdat ETCS via GSM-R de snelheid reguleert, het ook de capaciteit, de congruentie van het net verhoogt. Klopt dat? Wat is uw visie ter zake?

Ik denk dat de minister een punt heeft: versnellen van ETCS en TBL1+ betekent treinen uit roulatie nemen. Als ik de treinen zie die men verwacht de volgende jaren af te schaffen, zie ik in 2009 als ik mij niet vergis 21 000 afgeschafte treinen. Eigenlijk is het probleem dus minder groot dan in het verleden, als ik de projecties zie. Maar dat is een open vraag.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voudrais quelques précisions à propos du document tel qu'il a été distribué à la presse au sujet du Groupe SNCB en matière de sécurité. Une série de recommandations ont été faites. En dehors du reste du texte, j'aurais souhaité connaître le statut de ces recommandations. Faut-il comprendre "des recommandations de la ministre à la SNCB" ou "de la ministre, de la SNCB et des organisations représentatives à l'ensemble du Groupe SNCB"? Quelle est la chance de voir ces recommandations mises en œuvre? J'ajoute qu'en dehors des aspects techniques, une série de recommandations rejoignent tout à fait nos préoccupations, notamment en matière de conditions de travail, de recrutement et de sélection. Je pense ainsi aux partenariats beaucoup plus renforcés avec les acteurs de la formation et de l'enseignement pour ce qui est des métiers en pénurie.

Eu égard aux chiffres qui nous ont été communiqués aujourd'hui lors de la présentation, je ne suis pas certain qu'ils soient, notamment pour ce qui concerne la mise en œuvre du système TBL1+ au niveau du réseau, toujours en parfaite concordance. Le document remis à la presse la semaine dernière évoque la mise en œuvre, à concurrence de 100 %, du système TBL1+ sur le réseau pour fin 2015. Dans un des *slides* de M. Lallemand, ce pourcentage est fixé à fin 2014. Par ailleurs, il subsisterait quelques éléments qui nécessiteraient différents délais. Je souhaiterais que l'on puisse revoir ce point de manière plus précise, car il importe de disposer de chiffres incontestables, d'autant qu'il s'agira d'évaluer si l'accélération a bien été appliquée.

Monsieur Lallemand, vous avez évoqué la *safety platform*. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas entendu parler de cet élément lors de votre première audition, une semaine après la catastrophe de Buizingen.

Par contre, vous aviez parlé d'un système de gestion de la sécurité, en réponse à une de mes questions. Je voudrais savoir en quoi cette *safety platform* était intégrée dans le système de gestion de la sécurité. Lors de votre audition, j'avais posé une série de questions plutôt concrètes sur le système de gestion de la sécurité. Vous m'aviez promis d'envoyer des documents et une réponse écrite à ces questions. Or, sauf erreur de ma part, je n'ai pas reçu ces réponses. Je voudrais donc en savoir un peu plus sur ce système, si possible.

Vous avez évoqué une comparaison avec la Suisse suite à la mission parlementaire qui a eu lieu la semaine dernière. À quelques éléments près sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir, nous arrivons – certains d'entre nous en tous cas – aux même conclusions que vous: des efforts sont effectivement consentis par la SNCB en termes de mise en œuvre de la sécurité, des efforts notamment en termes de mise en œuvre progressive de l'ETCS. On nous a dit qu'une série de briques étaient déjà installées aujourd'hui pour pouvoir mettre en fonction plus facilement demain l'ETCS de niveau 2.

Notre interrogation principale était la suivante: comment se fait-il qu'il faille attendre 2030, date que vous aviez présentée lors de votre audition, et qui à mon avis est inchangée aujourd'hui, pour la mise en œuvre de l'ETCS de niveau 2 sur l'ensemble du réseau? Pourquoi faut-il attendre si longtemps alors que des efforts sont consentis sur le réseau comme pour l'équipement des nouveaux engins de traction, pourquoi un si long délai pour la mise en œuvre d'une version finale et complète de l'ETCS de niveau 2?

En conclusion, après vous avoir entendu et avoir lu le document que vous-même, Mme la ministre et les organisations syndicales avez transmis à la presse, on constate en effet une accélération de la mise en œuvre de TBL1+, une accélération à l'intérieur d'un calendrier qui lui, ne change pas. *Grosso modo*, le TBL1+ sera mis en œuvre à cent pour cent fin 2014 ou fin 2013. C'était le délai avant Buizingen.

Pour l'ETCS, on en reste à une mise en oeuvre en 2030, qui était aussi la date prévue avant la catastrophe de Buizingen.

Gerolf Annemans (VB): Mijn vraag is van lapidaire aard. Er is de dramatische context waarin wij vergaderen. Mijn vraag is minder aan de minister gericht, die niet al te lang verantwoordelijk is geweest, dan aan de drie anderen.

In de mate dat dit afwijkt van wat u had voorzien of gepland, hebt u een les getrokken uit dit ongeluk? Is er een verband tussen de noodzaak door het ongeval in Buizingen en hetgeen u vandaag presenteert? Voelt u zich verantwoordelijk voor het feit dat het tot dan toe en zonder dat ongeluk niet was voorzien? Is de ietwat eigenaardige constructie rond eenzelfde tijdspad, maar dan versneld binnen dat tijdspad, om te vermijden dat u hier openlijk zou moeten erkennen dat u op een totaal verkeerd spoor zat?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie les orateurs pour leurs exposés.

En ce qui concerne la comparaison que nous avons pu faire avec la Suisse, je partage le questionnement de mon collègue Balcaen au niveau du délai.

M. Lallemand a comparé les systèmes ZUB et TBL1+. Le ZUB est un système d'aide à la conduite qui permet de freiner avant le signal. Or, le TBL1+, nous l'avons vu à Salzinnes, peut franchir le signal et peut aller jusqu'au point dangereux. Il est donc difficile de comparer ces deux systèmes.

Au niveau du délai, la Suisse sera prête en 2017 en cas de reconnaissance européenne.

On nous a également expliqué que le système ETCS, *limited supervision* ou pas, était intéressant puisqu'il permet non seulement d'améliorer la sécurité mais aussi de régler la ponctualité et d'agir sur la capacité du réseau. Cela permettrait donc également de répondre à d'autres défis qui se présentent à la SNCB. On sait que la ponctualité est un gros problème pour les chemins de fer belges. Le délai de 2030 me paraît aussi trop éloigné.

En ce qui concerne le recrutement et les moyens humains à mettre en place pour accélérer ce plan de sécurité, M. Lallemand a fait appel aux vocations. Ici, il faut encore procéder à une accélération des recrutements. Vous risquez d'être confronté au même problème, c'est-à-dire au manque de main-d'œuvre disponible. Faut-il vraiment tout organiser en interne? Ne pourrait-on recourir de manière accélérée à la sous-traitance?

Quant à l'accord qui nous a été présenté, les responsables syndicaux se sont dits satisfaits, nous nous en réjouissons. Ils se sont quand même exprimés dans la presse en émettant quelques réserves quant au rappel de volontaires ou de prépensionnés. Il est important de savoir si on pourra mobiliser toute la main d'œuvre nécessaire. Les modalités sont intimement liées à la faisabilité de l'accord. Est-on finalement arrivé à un accord concernant les prépensionnés? Qu'en est-il du paiement des heures supplémentaires?

En effet, cela avait déjà été signalé lors de votre première audition: des budgets étaient déjà planifiés de 2004 à 2005 ou de 2005 à 2010, qui n'étaient pas tous épuisés. Il est donc important, si les budgets existent, de les mettre à profit et d'investir pour améliorer la sécurité.

J'aimerais donc obtenir plus d'informations sur les modalités en termes de mobilisation des moyens humains.

J'ai encore une dernière question technique à propos du TBL1+ sur les TGV: en seront-ils équipés sur les lignes classiques, hors lignes à grande vitesse, notamment sur la jonction Nord-Midi?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank mevrouw de minister en de heren ceo's voor hun toelichting bij het veiligheidsplan. Ook de vakbonden dank ik uiteraard voor de bijkomende informatie.

Inzake het veiligheidsplan mis ik enige toelichting bij de personeelsaspecten. We hebben toelichting gekregen over de versnelling van het TBL-systeem en dergelijke meer, de veiligheidssystemen, maar ik dacht dat een belangrijk onderdeel van het veiligheidsplan toch ook de actieplannen betreft inzake

seinvoorbijrijdingen. Inzake werkdruk en arbeidsomstandigheden zijn er toch ook een aantal elementen opgenomen. Ook de opleiding van de treinbestuurders en dergelijke, vormen een belangrijk onderdeel van het veiligheidsplan. Daarover heb ik hier vandaag nog niet te veel toelichting gehoord. Ik denk dat het goed is om ook bij die punten even stil te staan.

In de voorbije weken hebben wij in de hoorzittingen heel wat getuigenissen gehoord over de werkomstandigheden en over de opleiding. Ik denk dat het plan daar voor een stuk al een antwoord op biedt, en ik denk dat dit even benadrukt zou mogen worden.

Ik heb enkele concrete vragen. We kunnen nog veel vragen stellen, maar ik heb er enkele uitgepikt inzake de veiligheidssystemen.

Ik denk dat het niet zo'n slechte piste is die de NMBS momenteel volgt met de uitbouw van TBL-1+. Over de uitbouw van het GSM-R-netwerk is er nog niets gezegd. Misschien kunnen we daarover ook een stand van zaken krijgen. Met de uitbouw van TBL-1+ en de plaatsing van eurobakens enerzijds en met de uitbouw van het GSM-R netwerk en de antennes langs de lijn anderzijds, worden er heel belangrijke stappen gezet om tot een volledige uitrol te komen van het ETCS-systeem level 2. Als we op dat punt komen, dan denk ik dat we inderdaad voorsprong nemen, zelfs op Zwitserland, hoewel dat land momenteel iets voor staat op ons. Op termijn denk ik dat het een goede piste is en dat we tot een beter resultaat komen, met name ETCS level 2, zowel op de hoofdlijnen als op de andere lijnen. Dat heeft niet alleen voordelen voor de veiligheid, maar ook voor de capaciteit en de stiptheid. Ik vind dat dus een goede piste. In de komende weken en maanden denk ik dat wij in deze commissie moeten bekijken of het niet haalbaar is, na hoorzittingen en dergelijke meer, om die piste nog te versnellen.

Ik heb een specifieke vraag. In de toelichting van de heer Van Lieferinge, vorige week in Zwitserland, hebben wij vernomen dat ETCS level 2.2 reeds stabiel is sinds 2002. Ik moet zeggen dat die datum mij enorm verrast heeft. Er werd namelijk altijd gesteld dat het heel lang heeft geduurd vooraleer een bepaald ETCS-systeem stabiel genoeg was om geïmplementeerd te worden op bepaalde spoorwegnetten. Dat was ook een beetje de reactie die werd gegeven na het ongeval in Buizingen.

Na het ongeval in Buizingen heeft men een aantal keer verwezen naar de Europese onduidelijkheid over de stabiliteit van de systemen. Die stabiliteit zou er in 2002 zijn geweest. Men is ook ETCS level 2 op bepaalde spoorlijnen in Europa vanaf 2005 beginnen te installeren. In België was zowel in 1999 als in 2001 de optie genomen om ETCS te installeren. In 2005, dus kort na de aanstelling van de drie ceo's, is de beslissing genomen om toch voor TBL1+ te kiezen. Qua stap richting ETCS level 2 is dat niet onverstandig. Dat heb ik al gezegd, maar waarom heeft men toen vastgesteld dat ETCS level 2 onvoldoende beschikbaar was om daarmee op dat moment verder te gaan, nadat men geconfronteerd was met de datum van 2002 dat het systeem stabiel zou zijn?

Ik wil geenszins van het Zwitsers voorbeeld een heilige koe maken, maar ik denk dat het zinvol is om naar goede voorbeelden te kijken. Welnu, in Zwitserland hebben we vastgesteld dat men met de uitrusting van het rollend materiaal veel verder staat dan met de uitrusting van de spoorlijnen. Ook al heeft men nog maar een beperkt aantal spoorlijnen, met name de hoofdlijnen, met bepaalde veiligheidsuitrustingen uitgerust, toch stellen wij vast dat daar een veel hoger percentage van het rollend materieel met de bijhorende veiligheidssystemen is uitgerust.

Hier lijkt het veeleer de omgekeerde wereld. Hier lijkt de uitrusting van het rollend materieel achter te lopen op de uitrusting van het net. Men zou dan kunnen opwerpen dat het aantal passagiers voor een enorme druk zorgt: al het rollend materieel moet voortdurend worden ingezet, waardoor men te weinig tijd heeft om de treinen binnen te halen en die systemen te installeren.

Bij ons zou er echter ongeveer 20 % geïmmobiliseerd treinmateriaal zijn, back-up van het dagdagelijks rollend materieel, terwijl dat in Zwitserland maar 10 % is. Hoe kan dat worden verklaard? Ik begrijp dat het moeilijk is om met het rollend materieel een voorsprong te nemen. Uiteraard heeft men het rollend materieel dat zowel over niet-uitgeruste als over wel uitgeruste lijnen komt met het veiligheidssysteem en heeft men in verhouding vanaf het begin meer rollend materiaal met het TBL1+-systeem dan aantal lijnen.

Camille Dieu (PS): Monsieur le président, mon groupe et moi-même sommes satisfaits de la décision prise par le conseil d'administration et la ministre en vue d'implémenter les systèmes de sécurité le plus rapidement possible et d'aller aujourd'hui aussi loin que possible sur le plan technique.

Ma première question va à M. Descheemaecker. Depuis le début des travaux de cette commission, il est question d'homologation. Vous avez dit à cet égard que l'homologation est une procédure qui prend des mois, voire des années. Sans doute devrais-je adresser la question au SPF Mobilité et à son ministre de tutelle mais pourriez-vous nous éclairer davantage sur cette procédure d'homologation? Comment se fait-il qu'elle dure aussi longtemps?

En ce qui concerne la sous-traitance, nous savons qu'aujourd'hui la SNCB sous-traite déjà, notamment lorsqu'elle n'a pas les compétences requises ou lorsque cela coûte plus cher de le faire soi-même plutôt que de faire appel à une société extérieure spécialisée. Pour ma part, j'y suis favorable lorsque l'on ne dispose pas des compétences nécessaires pour le faire. Néanmoins, a-t-on songé à B-Cargo dont le personnel perdra une partie de son affectation et auquel une mobilité vers la SNCB ou Infrabel serait offerte sur base volontaire? Les travailleurs concernés sont-ils dans l'axe du recrutement? Enfin, à partir du moment où l'installation des systèmes nécessite un temps d'arrêt ou de circulation réduite, comme vous l'avez vous-mêmes annoncé, peut-on réellement aller plus vite en ne faisant que sous-traiter?

J'en viens ensuite à l'exemple de la Suisse qui nous a été présenté comme étant une avancée extraordinaire par rapport à ce qui se fait en Belgique. En vous écoutant ainsi que M. Van den Bergh et au vu des tableaux qui nous ont été remis, il me semble que cette avancée n'est pas claire. De fait, en termes de sécurité, l'ETCS *level* 1 équivaut au dispositif actuel SIGNUM et ZUB 121 et, en termes de délais, il est question de 2017 et de 2020. Des incertitudes subsistent!

Je me dis que nous pourrions en savoir plus! Pourriez-vous nous donner des éclaircissements à ce sujet? Mais j'entends déjà des sons discordants! De plus, étant donné que nous allons auditionner l'European Railway Agency mercredi, pourriez-vous également nous fournir des renseignements par rapport à la Suisse et à d'autres pays européens et ce, afin de nous permettre de comparer l'ensemble des informations.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ceo's en vertegenwoordigers van de vakbonden, wat de opwaardering van het gong-fluitsysteem betreft, wordt in de presentatie uitgelegd dat het niet betekent dat het gong-fluitsysteem kan worden gelijkgesteld aan de memor, omdat het niet over alle eigenschappen beschikt. Wat zijn dus de verschillen tussen het opgewaardeerde gong-fluitsysteem en het memorsysteem?

Ten tweede, zullen alle krachtvoertuigen die vanaf nu uit de werkplaatsen rollen, uitgerust zijn met TBL1+? We weten ook, omdat we het de afgelopen weken hebben geleerd, dat de rekrutering van personeel allesbehalve een gemakkelijke zaak is. Ik stel vast dat de rekrutering opgenomen is in de huidige planning. Indien echter het met de rekrutering niet loopt zoals het hoort, loopt dan het programma op dat vlak geen gevaar? Welke maatregelen zullen er desgevallend worden genomen om er toch voor te zorgen dat het programma dat u wenst op te zetten, kan gerealiseerd worden?

Ik heb ook een vraag over de niet-bestede gelden in de veiligheidssystemen. We weten waarom de budgetten in veiligheid niet volledig werden gebruikt de afgelopen jaren, maar wat is er dan wel met die niet-geïnvesteerde bedragen gebeurd? Zijn die alsnog ergens binnen de budgetten van de NMBS gebruikt? Wat is daarmee gebeurd?

Tot slot kan ik in de nota van de NBMS lezen dat in 2013 100 % van de krachtvoertuigen uitgerust zal zijn met TBL1+. In de nota van de minister staat dat men slechts 7 505 van de 10 705 seinen zal beveiligen met TBL1+, dus geen 100 % van de seinen. Die 7 505 seinen zullen pas in 2015 volledig beveiligd zijn met TBL1+. Kloppen de gegevens? Betekent het dus dat er een gat is van twee jaar waarin de beveiliging van die krachtvoertuigen niet overeenstemt met de beveiliging van de seinen en het spoorwegnet dus pas in 2015 voor 100 % zal beveiligd zijn met TBL1+ in plaats van in 2013?

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je voudrais saluer Mme la ministre et le volontarisme dont elle a fait preuve en sortant une première note, avec les entreprises du groupe SNCB et dans le respect de la concertation sociale. Cette note, même si elle n'entre pas dans tous les détails est la preuve de la volonté d'avancer de l'ensemble du groupe, dans toutes ses composantes. Elle reprend deux axes principaux: l'aspect sécurité dans son côté technique, mais elle n'oublie pas le personnel et ses conditions de travail car le bien-être au travail est très important en matière de sécurité.

Plus le travail avance en commission, plus on se rend compte que tout est dans tout! Certains

systèmes ont l'avantage, non seulement d'améliorer les conditions techniques de sécurité, d'améliorer le confort du personnel et de diminuer son stress mais aussi d'augmenter les cadences, d'améliorer le service à la clientèle. Bref! C'est tout un ensemble qui peut être amélioré, parfois à partir d'une simple innovation technique.

Toutefois, j'ai quelques craintes par rapport à cette note. La première concerne sa mise en œuvre et nos capacités à faire face à ce programme. Je parle d'abord au niveau du personnel. Suite à nos visites des ateliers de Malines et de Salzinnes, nous avons vu à quel point il y a du personnel de qualité et des installations capables de faire face. Mais on se rend compte aussi que l'on se retrouve avec un personnel âgé et qu'il existe un gros problème au niveau de la pyramide des âges.

Dans la note que vous nous proposez aujourd'hui, on lit l'intention de recruter à court terme afin de démarrer la phase. Mais comme on situe les choses à terme de dix ou vingt ans, il me paraît important d'anticiper tous les départs à venir et d'avoir un plan à long terme au niveau de l'âge du personnel. Il ne faut pas se contenter des chiffres cités pour les quelques mois ou années à venir.

Au niveau des efforts qui seront demandés au personnel, les syndicats déclarent y être favorables mais on sent qu'il n'y a pas d'accord sur quelque chose de précis. C'est un accord de principe. La question se pose aux syndicats: quel est votre seuil d'acceptation, par exemple vis-à-vis de la sous-traitance? Peut-on voir les choses autrement en termes d'augmentation de la productivité? Pourriez-vous accepter - comme on l'a vu dans d'autres pays -, à Salzinnes ou à Malines de passer au travail en pauses (deux fois 8 heures ou trois fois 8 heures) durant une période et à des conditions déterminées? Qu'êtes-vous prêts à accepter?

Toujours concernant ces ateliers, notre collègue, M. Van den Bergh a cité quelques chiffres au niveau de l'immobilisation de notre matériel. Nous avons été étonnés d'apprendre que 20 % du matériel était immobilisé, alors que d'autres pays connaissent des taux de 10 % grâce à des systèmes de travail par module sur les différentes machines.

Dans la comparaison que nous avons pu faire avec la Suisse, nous avons comparé notre système de sécurité et ce, pas forcément à notre désavantage. En effet, la Belgique est avancée en matière de GSM-R, brique essentielle de l'ETCS 2, ainsi qu'au niveau des cabines de signalisation. Ce sont des éléments qu'il faut mettre en avant au niveau de la sécurité. Mais lorsque nous établissons des comparaisons avec la Suisse, il faut savoir que 300 sociétés ferroviaires sont impliquées et que la coordination sur l'ensemble du territoire se fait avec une précision incroyable, parce qu'on a mis l'utilisateur au centre de la réflexion.

Dans votre note, madame la ministre, et dans vos notes, messieurs, l'utilisateur, le client est le grand absent. Voilà plusieurs années que l'on augmente l'offre, que l'on essaie de rendre des services, de faire face à l'augmentation des utilisateurs. Nous avons l'impression que la situation est figée. Nous allons augmenter la sécurité sur une situation figée. D'ici 20 ans, n'y aura-t-il plus d'augmentation d'offres? N'essaiera-t-on pas d'améliorer l'offre de transport en Belgique? Tous ces plans, toutes ces prévisions de l'amélioration de la sécurité semblent se décider sur une situation que nous figerions aujourd'hui en termes d'augmentation de l'offre de transport et de sa qualité.

J'aimerais vous entendre à ce sujet, restant persuadé que si nous améliorons le système ferroviaire, nous améliorons également l'offre.

Patrick De Groote (N-VA): Het is goed, mevrouw de minister, dat er een visietekst is, zoals u het stelt. We hebben hier een aantal hoorzittingen gehad waarin we de treinbestuurders, de operatoren, de mensen van op het terrein en de syndicale organisaties hebben gehoord. Wanneer ik voorliggende visietekst snel doorloop, stel ik vast dat er in feite heel wat problemen waren. Problemen is misschien wat te zwaar uitgedrukt, laat ik het tekortkomingen noemen. Die tekortkomingen bij de NMBS waren verspreid over diverse facetten. Er waren tekortkomingen in de opleiding, uiteraard ook bij de implementatie van de veiligheidssystemen, problemen omtrent het welzijn, de seinhuizen, de werkomstandigheden en de aanwerving. Het ging om een heel pakket tekortkomingen. Er zijn heel wat mogelijke oplossingen aangeboden in voorliggende visietekst.

Zoals enkele collega’s hebben aangehaald, hebben we inderdaad een zeer interessant werkbezoek gehad. Ik wil de voorzitter van de commissie daarvoor nogmaals bedanken. De afwezigen hadden ongelijk. Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat absolute veiligheid niet bestaat. Naar mijn mening hebt u daar gelijk in. Mijns inziens is het echter onze taak om de sporen en

de toestellen uit te rusten met materieel dat de risico's tot een minimum gaat beperken.

Over de vergelijking met Zwitserland, die hier aangehaald wordt, heb ik met mensen die mee waren op werkbezoek gesproken. Die hebben een vergelijking gemaakt over Signum, de krokodil, het zope-systeem, TBL1+, enzovoort. Mij is daar echter ook het volgende ter ore gekomen met betrekking tot GSM-R. De masten zouden tegen 2010 overal geplaatst zijn. Die persoon in kwestie zei dat het daarna een kleine stap was om het RBC, namelijk Radio Box Control, te realiseren. Het zei dat dat het enige was dat in België nog ontbreekt om met het systeem, zoals door de collega's reeds is aangehaald, eigenlijk verder te gaan dan in Zwitserland. Ik had graag geweten wat men met Radio Box Control bedoelt, en of die uitspraak ook klopt.

Verder heb ik nog een aantal korte vragen. Men heeft het hier vaak over hulpmiddelen en veiligheidssystemen. Zal de TBL1+ beschouwd worden als een veiligheidssysteem, of blijft het een hulpbesturingssysteem? Waarom vraag ik dat? Indien het antwoord op mijn vraag positief is, heb ik een volgende vraag. Zal de reglementering van de treinbestuurders dan aangepast worden, zodat er dan bijvoorbeeld bij defecten bijkomende maatregelen moeten genomen worden, zoals dat bij de automatische waakinrichting het geval is? Ik denk daarbij aan verder rijden aan een verminderde snelheid of een tweede man aan boord.

Als het neen is, zou ik mij toch de vraag stellen of het zin heeft een systeem te installeren waarbij, wanneer er afzondering wordt gemaakt – dus het buiten dienst stellen –, de treinbestuurder dan gewoon mag doorrijden.

Wat mij tussen de lijntjes ook is opgevallen in de visietekst, is het volgende. Waarom worden de lijnen voor het goederenverkeer niet uitgerust met TBL1+? Ik dacht dat dit erin stond of misschien is dit niet dé prioriteit en zal men dit later nog eens bekijken.

Er wordt ook vermeld dat de concentratie van de seinhuizen een rechtstreekse impact heeft op de veiligheid. Mijn vraag is of u daarover een woordje uitleg kunt geven. Is dit eigenlijk al bewezen? Ik denk dat het werkgebied van een operator of een onderstationchef wordt uitgebreid terwijl er geen extra personeel is. Vroeger kenden de meesten hun gebied. Blijkbaar is die kennis nu onvoldoende. Het blijkt ook dat de nieuw opgeleide mensen iets te weinig opleiding krijgen om die specifieke plaatselijke toestanden te beheersen. Heeft de concentratie van de seinhuizen een positieve invloed op de veiligheid? Ik heb deze vraag in vorige vergaderingen ook al gesteld en ik heb toen twee tegengestelde antwoorden gekregen.

Ik kom dan bij de opleiding. Ik stel vast dat bij alle mogelijke problemen maatregelen worden voorgesteld. Ik zie hier een extra dag opleiding staan voor alle treinbestuurders met als titel "Voorkomingsbeleid aan seinvoorbijrijdingen". Ik vraag mij af of zo'n extra dag wel zin heeft. Zou het niet beter zijn om iedere seinvoorbijrijding grondig te analyseren en er dan voor te zorgen dat het niet meer kan gebeuren?

Ik heb ook vernomen dat er in het verleden heel wat onderzoeken zijn uitgevoerd door de CPS en dat hierop nooit reacties zijn gekomen. De aanbevelingen werden nooit opgevolgd. Is men nu van plan om rekening te houden met wat er in het verleden is gebeurd zodat dit in de toekomst niet meer zal gebeuren?

Wij houden, net als de heer Van den Bergh, een pleidooi om het ETCS level 2 versneld door te voeren. Ik vraag u of dit haalbaar is.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil alle sprekers bedanken dat ze nogmaals naar deze commissie zijn gekomen. Ik heb een aantal vragen.

Mevrouw de minister, de vraag blijft wat het statuut is van deze nota. Ik heb u dat in de plenaire vergadering ook al gevraagd. In de nota worden een aantal pistes gelanceerd en ballonnetjes opgelaten. Er staat ook duidelijk in dat er een eerste evaluatie zal komen in 2010. Als ik de vertegenwoordiger van de vakbond hoor zeggen dat men nog steeds aan het onderhandelen is, wil ik graag weten wat het statuut van deze nota is. De uitvoering van deze nota is immers essentieel verbonden met de onderhandelingen en het voortzetten van de onderhandelingen als dusdanig. Als er dan gezegd wordt dat er een evaluatie komt in juni 2010, vraag ik mij af wanneer er effectief een akkoord zal zijn van de syndicale organisaties en de anderen rond de tafel om tot de uitvoering van de nota te komen. Dat is de eerste vraag.

Ik heb ook vragen betreffende een aantal aspecten die we vandaag gezien hebben en ook over aspecten die we tijdens de presentatie van 22 februari gezien hebben, volgend op de andere inlichtingen die we gekregen hebben. Mijnheer

Descheemaecker, het betreft de homologatie. Er wordt hier gezegd dat een van de belangrijkste redenen voor de trage installatie van het TBL1+-systeem is dat de homologatieprocedure zeer lang is. Mijn vraag aan u – ik ben mij er echter volledig van bewust dat ik die vraag ook zal moeten stellen aan de andere mensen die nog naar de commissie zullen komen – is om mij uit te leggen wie er dan effectief verantwoordelijk is voor deze lange procedure. U hebt bijvoorbeeld slides laten zien van de uitrusting 72 en 24 volt. Op 28 mei 2004 heeft de raad van bestuur van de NMBS een bestelling goedgekeurd van bestellingen van types van 72 volt voor TBL1+-systemen. De bestelling van het prototype bij Alstom werd dan in juni 2004 gedaan en het prototype werd in oktober 2005 geleverd. De effectieve bestelling kwam er in 2007. Ik ga de andere data niet herhalen maar Belgorail kwam erbij te pas. De systemen werden afgeleverd voor homologatie in 2009. In september 2009 kon men van start gaan met de installatie van de TBL1+-systemen voor 72 volt. Als ik dat bijvoorbeeld vergelijk met 110 volt zie ik dat er daar op 28 juli 2008 een bestelling van het materieel gedaan werd. In het contract met de constructeur zei men dat de constructeur ook verantwoordelijk was voor de effectieve homologatie.

Dan blijkt toch een en ander uit die periode van testing en de goedkeuring. Want in een van de slides die ik gekregen heb, staat dat de toelating van de uitrusting 110 volt in de loop van komende week wordt verwacht.

Mijn vraag is dan: hoe komt het enerzijds dat voor die 72 en 24 volt er eigenlijk een periode loopt van 2004 tot 2009 terwijl wij hier zien dat het voor 110 volt loopt van 2008 tot nu 2010, wat opmerkelijk sneller is. Wat is daar de oorzaak van, wat is de reden, wat is de argumentatie dat het in het ene geval wel sneller kan, en in het andere niet?

Wat betreft Belgorail is er op 21 mei 2008 een offerte bezorgd, maar wordt er effectief maar een gelijkvormigheidattest aangevraagd in augustus 2008. Voor de homologatieperiode hetzelfde: overal zien wij een aantal weken, maanden, soms meer dan maanden, van de opeenvolging van de verschillende etappes. Welke wellicht objectieve verklaring is er daarvoor en kan u ons dat concreet bezorgen?

Ten tweede, wat betreft de procedure van de TBL1+ systemen, werd gesteld dat wij de TBL1+ systemen enkel gaan installeren op moment van groot onderhoud, bijvoorbeeld, als ik mij niet vergis, werden er in 2009 in Mechelen 11 stellen uitgerust. Dat is dan ook de verklaring waarom wij gezegd hebben dat wij dit alleen in groot onderhoud kunnen doen. Vandaar dat er in 2009 effectief maar 25 toestellen werden uitgerust. Bestond er dan geen schema zodat het voor de treinen die in groot onderhoud moeten gaan, toch systematisch kon gebeuren en dit aan een hogere cadans.

Om eerlijk te zijn, en ik weet dat dit gelinkt wordt aan die homologatieprocedure, de output van hetgeen geïnstalleerd werd met TBL1+ vind ik zeer laag. Als u daar spreekt over objectieve redenen, ben ik bereid om die te aanvaarden, maar in eerste instantie lijkt mij dit zeer laag. In het nieuwe plan wordt gezegd dat wij naar een versnelde uitrusting gaan. Hebt u daar dan een effectieve tijdslijn zodanig dat wij die dan kunnen volgen? Wat is die tijdslijn dan? Welke garantie hebben wij dan dat die tijdslijn effectief gevolgd wordt?

Wat betreft TBL1+ op het nieuwe materiaal, werd de eerste keer dat wij mekaar hier spraken over de verschillende systemen, gesteld dat de T18 locomotieven standaard zouden uitgerust zijn met TBL1+ in 2010. Als ik nu deze documenten bekijk, zie ik een verschuiving waar er gezegd wordt dat er 60 treinstellen zullen uitgerust worden in 2011 en 60 in 2012. Op een tijdspanne van enkele weken wordt er reeds een vertraging vastgesteld in de uitrusting van die locomotieven T18, die nu blijkbaar staan te wachten in de ateliers van Siemens of elders.

Wat is daar de verklaring voor? Als we een vertraging op enkele maanden zien, in welke mate kunt u ons dan garanderen dat nu effectief de versnelde uitrol gebeurt?

Wat de stock betreft, zal ik hier zeggen wat ik in de pers heb gezegd. Ik was een aantal weken geleden zeer verrast toen ik vaststelde dat er 320 stuks in Mechelen lagen. Hier werd gezegd dat de systemen niet in het magazijn lagen. Dat klopt: ze liggen niet op het schap in het magazijn, maar blijkbaar liggen ze daar wel. Ik kom hier op terug, mevrouw de minister, omdat ik dit wel van essentieel belang vind.

Dan is er gezegd dat we die toestellen niet zomaar kunnen installeren. We hebben de homologatieprocedure nodig om te installeren. Mijn vraag hier: als die toestellen daar lagen en ze konden in 2008 niet ingegeven worden omdat het SAP-systeem niet toeliet dat er bijvoorbeeld een stock was die veel te groot was, klopt dat dan? Ik zie u schuddebollen: het is goed dat u nu al

schudt, dan kunt u dat in deze commissie onmiddellijk ontkrachten. Hoe komt het dan dat er in deze commissie werd gezegd, maar ook in de reactie van uw collega Schouppe in de regering die verklaarde dat het hem zeer onwaarschijnlijk leek dat dit kon. Toch was het zo. Ik wil weten hoe dat komt. Men zegt mij dat men dit niet kon inbrengen in het SAP-systeem omdat het stockpercentage in de ateliers een bepaald percentage niet mag overschrijden. Klopt dit of klopt dit niet?

Een ander element betreft de uitrusting bijvoorbeeld van het GSM-R. Na het ongeval in Pécrot nu op enkele dagen na negen jaar geleden, werd beslist om GSM-R te installeren. Een terechte beslissing. Als ik dan kijk naar de tabel die ons hier werd bezorgd inzake de budgetten die werden begroot voor de implementatie van het GSM-R-systeem en de effectieve besteding van de begrote budgetten, zie ik een zeer laag bestedingsbedrag, vooral op de treinen, het rollend materieel. In die ganse periode werd bijvoorbeeld 54 miljoen euro voorzien. 27 miljoen euro werd effectief gerealiseerd. Negen jaar na datum is 72 % van de treinen uitgerust met GSM-R. Men zegt ons dan dat bij de huidige stand van zaken einde 2010 alles daarmee uitgerust zal zijn.

Als de uitrusting met GSM-R de voorgaande jaren dergelijke vertraging heeft opgelopen, wat volgens mij gemakkelijker is om te installeren dan bijvoorbeeld nu het TBL1+ systeem – we kunnen als leken getuigen wat we hebben gezien: het is niet evident om dat te installeren – dus als we daar die vertraging hebben en de niet benutting van het materiaal, in welke mate hebben we dan de garantie dat dit TBL1+ systeem effectief kan worden gerealiseerd binnen de afgesproken periode?

Ik kom thans, in dit luik van mijn betoog, tot de besteding van het budget. Ander collega's hebben al gezegd dat in de periode 2005-2009 in 84,1 miljoen euro werd voorzien om TBL1+ te installeren in de treinen, terwijl slechts 34,3 % van het geld gebruikt werd en maar 40 % werd gerealiseerd. Waar is die andere 60 % van het geld dan naartoe? Staat dat op een wachtrekening zodat het nu kan worden gebruikt voor een versnelde uitrol? Wat is er met die middelen gebeurd? Er is maar 2 % van de uitrusting gerealiseerd. En toch is 34 % van het budget gebruikt? Waaraan is dat dan besteed?

Ik merk ook het hoge percentage aan geïmmobiliseerd materieel op. Er werd gezegd in voorgaande commissievergaderingen, toen van deze zeer ongelukkige ramp nog geen sprake was, dat het winterweer gezorgd had voor een zeer grote achterstand wat het onderhoud betreft. 20 % of meer van het materieel zou geïmmobiliseerd zijn. Tijdens die discussie over het winterweer werd gezegd dat alles nu wat vertraging opliep wegens het weer, maar dat men dat wel zou inhalen. Die argumentatie leek ons toen logisch.

Alleen zie ik nu dat er een cumulatie is van enerzijds, een vertraging, en anderzijds, de noodzaak het materiaal versneld in de treinen te installeren. Vandaar mijn vraag in welke mate de timing realistisch is.

Ik kom opnieuw op het voorraadbeheer. Klopt het dat men maar een bepaald percentage aan voorraad mag hebben? Indien men bijvoorbeeld met 20 % geïmmobiliseerd materieel zit — waarvoor een grotere voorraad moet worden aangehouden — en men gaat dan de installaties versneld uitvoeren, in welke mate kan die voorraad dan op de balansrekening geplaatst worden?

Ik heb het nog over een laatste element inzake de veiligheid. Wij hebben hier de vier boeken van het spoorwegpakket goedgekeurd in januari. Er was een overdracht — die trouwens door Europa werd opgelegd — inzake de coördinatie van de veiligheidsinvesteringen, van NMBS Holding naar DVIS. Natuurlijk ga ik dit ook aan staatssecretaris Schouppe vragen, maar hebt u er vandaag al zicht op in welke mate men daar operationeel is?
De commissievoorzitter, de heer Bellot, heeft daar trouwens begin februari een vraag over gesteld. Ons lijkt het in het verhaal van de homologaties en dergelijke enorm belangrijk in welke mate men daar operationeel is.

Ik kom tot het personeel. Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat er nog niet over alle punten en komma's een akkoord is. Voor ons is het natuurlijk relevant over welke punten en komma's er wel of geen akkoord is.

Om bij die terminologie van punten en komma's te blijven, mijnheer Lallemand, de aankondiging op uw slide over de terugroeping van bruggepensioneerden deed zowel uitroeptekens als vraagtekens rijzen. In welke mate hebt u immers een akkoord om bruggepensioneerden terug te roepen?

Ik meen dat als u dit in een nota vermeldt, naast de drie andere punten die nog moeten worden

ingevuld, dat u toch enige zekerheid moet hebben over de realisatie ervan. Graag daarover enige verduidelijking.

Ik kom dan bij een aantal vragen over elementen die hier vandaag niet aan bod zijn gekomen, maar mij wel relevant lijken. Wat betreft de opleiding, in de uiteenzetting hebben wij gehoord dat er eigenlijk 260 ervaren instructeurs zijn. Anderzijds horen wij andere mensen die een andere invulling aan die materie geven. Zij zeggen dat die ervaren instructeurs soms zeer jonge mensen zijn met zeer weinig rijervaring. In andere landen moet men blijkbaar een aantal nuttige jaren rijervaring hebben vooraleer men instructeur kan worden. Wat is uw visie hierop? De mensen die ons dit hebben gezegd in deze commissie waren immers een andere mening toegedaan.

Ook wat de kennis van de lijnen betreft. Blijkbaar moet men zelf pro-actief zeggen dat men gedurende zes maanden niet meer op een bepaalde lijn heeft gereden en daarom bijkomende assistentie of een lijnverkenning zou willen zodat men op die lijn kan worden ingezet. Ook over de manier waarop men een lijn toegewezen krijgt, werden in deze commissie vragen gesteld.

Een laatste element, mijnheer de voorzitter, betreft vragen en opmerkingen van personeelsleden op het moment dat er problemen zijn met seinen. Wij hebben hier voorbeelden gehoord van meldingen die binnen de verschillende overlegcomités worden gedaan. Ik denk dat de heer Gelmini ter zake een zeer concreet voorbeeld heeft gegeven. Hij zei ook dat er met die opmerkingen eigenlijk geen rekening wordt gehouden, of pas na twee of drie maanden. Anderzijds heeft een van de sprekers gezegd dat bij een anomalie een telegram wordt verstuurd aan de seininrichtingen, een TC460. Op dat document staat eigenlijk heel veel vermeld. Ik denk dat dit een zeer waardevol element is. Wat gebeurt er met de opvolging van die waardevolle meldingen? In welke mate wordt men actief, effectief en ook daadwerkelijk betrokken bij de uitvoering en verbetering?

Een allerlaatste element, mijnheer de voorzitter, betreft de arbeidsomstandigheden. Bepaalde bestuurders hebben hier gezegd dat een rustpauze tussen de verschillende shifts wel nuttig zou zijn. Blijkbaar is dit momenteel niet opgenomen in het arbeidsreglement. Zijn daarvoor met de vakbonden al concrete oplossingen gevonden?

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, er zijn hier al veel vragen gesteld die ook bij mij opgekomen zijn. Ik zal het zeer kort houden. Ik vond het een zeer interessante voorstelling maar papier en schermen zijn geduldig. Ik heb mijn twijfels bij de haalbaarheid van dit alles qua timing.

Mijnheer Descheemaecker, als ik de cijfers bekijk zie ik voor 2010 297, voor 2011 334 enzovoort voor de voltooiing van het veiligheidssysteem. Toen wij op studiereis waren, stelden we vast dat er ongeveer een dag nodig is om een veiligheidssysteem in een locomotief of een trein te plaatsen. Hoe zult u dat op het werkterrein organiseren? Er zullen meer mensen naar die werkplaatsen moeten gaan. Zal er een verhuis daarheen zijn? Ik zou de realisering op het werkterrein willen kennen.

Ik heb nog een pertinente vraag waarop ik graag een antwoord zou krijgen. Het is een algemene vraag. Waarom kan nu wat blijkbaar in het verleden niet kon?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.

François Bellot (MR): Monsieur le président, je clôture, semble-t-il, la série de questions.

Je dispose des rapports annuels de l'Autorité nationale de sécurité qui se trouvent d'ailleurs sur internet. Dans le rapport 2007, l'Autorité nationale dit qu'elle n'a pas suffisamment de moyens humains pour pouvoir mener des enquêtes en détail mais souligne en page 8/40 que le nombre d'éléments précurseurs a diminué dans tous les secteurs, c'est-à-dire le nombre de ruptures de rail, de gauchissement de rail, de pannes de signalisation, mais que le nombre de signaux passés en situation de danger a augmenté.

Dans son rapport 2008, édité en 2009, l'Autorité dit: "la faiblesse des effectifs de l'Autorité nationale de sécurité belge a limité le nombre d'audits et d'inspections réalisés au cours de l'année 2008. Il n'y a pas eu d'augmentation de l'effectif en 2008." L'Autorité nationale qui, en principe, doit descendre sur les lieux de chacun des incidents, déclare ne pas avoir suffisamment de moyens que pour pouvoir évaluer la nature des incidents et formuler des recommandations.

Je formule cette remarque plus particulièrement à l'attention du gouvernement, sachant que ce n'est pas Mme Vervotte qui est en charge du département.

Elle constate que la moyenne du nombre total

d'accidents par million de kilomètres/train est en hausse et souligne à nouveau que "le nombre de signaux passés en situation de danger a fortement augmenté au cours de l'année 2008, la tendance montrant une moyenne annuelle en forte hausse."

Parmi les recommandations de sécurité, il y a notamment celle de la séparation des fonctions et des tâches de sécurité. Il n'est pas expliqué dans le détail si c'est structurel ou si c'est à l'intérieur de chacune des entreprises. Toutefois, le rapport est clair; il y a un souci en termes de franchissement de signaux. À ce titre, j'aurais voulu savoir à quelle date et sous quelle forme la *Safety Platform* a été mise en place. S'agit-il d'une structure informelle entre les trois sociétés, entre deux sociétés ou au sein d'une société? Quels en sont les acteurs?

Je dois bien avouer qu'après avoir observé plus de dix fois l'organigramme des trois entreprises et en avoir affiché une partie dans mon bureau parlementaire, j'ai encore des difficultés à connaître tous les chemins de toutes les cellules, tant la pyramide est complexe et le nombre de couches élevé. Je comprends que l'information descendante mette du temps à arriver ou qu'elle n'arrive pas bien. De même, l'information montante est aussi problématique.

Quel est le statut de cette *Safety Platform*? Qui rassemble-t-elle? Dans le cadre de concertations, seriez-vous prêt à examiner l'aplatissement de la pyramide? Cette question s'adresse également aux organisations représentatives des travailleurs. En effet, dans toute structure, on tend aujourd'hui à un aplatissement significatif de la pyramide de gestion de l'entreprise. Or, j'ai observé, entre un conducteur et vous-même, M. Descheemaecker, un certain nombre de niveaux et je m'interroge sur l'efficacité de la transmission des informations dans un sens comme dans l'autre.

Monsieur Lallemand, nous avons bien compris que TBL1 est une étape, mais elle ne satisfait pas un certain nombre de députés membres de la commission et moi-même. Même si elle permet d'arrêter des trains par un signal à 300 mètres du feu rouge, si le train roule à 120 km/h, nous avons vu dans le simulateur à Salzinnes, que le véhicule s'arrêtait 150 ou 200 mètres plus loin. Pourtant, nous avons compris que c'est une étape indispensable car c'est une balise qui est compatible avec l'ETCS 2. Pour pouvoir passer de TBL1+ à ETCS 2, il semble qu'il faille mettre une armoire appelée un *switch* dans les 43 ou 45 *traffic control*, les centres où sont concentrés les signaux. Entre le TBL1+ qui sera terminé fin 2013 et l'ETCS 2 prévu pour fin 2030, on ne comprend pas pourquoi il faille tant de temps pour ajouter cet élément fondamental dans le *traffic control*, seul élément qui manquerait entre l'installation sur les machines et les eurobalises, et l'utilisation de l'ETCS 2.

En ce qui concerne le matériel roulant, nous sommes surpris qu'il y ait une différence de 15 ou 20 % entre le matériel roulant utilisé et en réserve. Á ce titre, les organisations représentatives des travailleurs et la hiérarchie de la SNCB sont-elles prêtes à examiner la possibilité de travailler en pause pour non pas équiper trois locomotives par gros dépôt par semaine, mais passer à cinq ou six? Est-ce faisable? Cela a-t-il été examiné? Je m'adresse autant aux responsables de la direction de l'entreprise qu'aux organisations syndicales, et qu'à Mme la ministre.

En examinant les compagnies étrangères, nous avons compris que le problème de la sécurité est indissociable de celui de la ponctualité et de celui de la capacité des lignes. Le fait d'utiliser des technologies modernes, telles que l'ETCS 1 ou 2, permet de suivre en temps réel le positionnement des trains. Plutôt que d'observer des trains qui démarrent avec 5 minutes d'écart, du moment que nous garantissions l'espace de freinage, nous pouvons faire suivre des trains. Par conséquent, la capacité augmente. Ce sont des éléments également liés à la ponctualité. Toutes ces données sont essentielles.

Le plan élaboré pour le programme GSM-R a été suivi. Il date du 25 août 2006. Par contre, en ce qui concerne l'ETCS 2, par rapport aux prévisions de 2006, l'équipement d'un certain nombre de lignes a pris deux à trois ans de retard. Vous me rétorquerez peut-être que les équipements se feront tout d'abord en TBL1 avant de procéder plus rapidement par la suite.

Ma question s'adresse à Mme la ministre et aux trois administrateurs délégués. Une somme de 200 millions d'euros est consacrée à ce contrat de gestion. Cela représente une moyenne de 45 à 50 millions d'euros par an. Êtes-vous prêts techniquement si, demain, on vous dit que l'on double ou augmente de 50 % le montant nécessaire aux équipements de sécurité? Cela permettrait de ramener les délais de 2030 à 2020 ou 2025 ou 2019. Êtes-vous prêts à soutenir, dans le prochain contrat de gestion, 2013-2019, une demande visant à accroître la capacité, le montant consacré aux dépenses en matière de sécurité? À deux ou trois reprises vous avez mentionné que la sécurité est l'élément essentiel cité dans notre document de base. À partir du moment où cet

élément est essentiel, il faut y consacrer les moyens.

En ce qui concerne les homologations - j'ai entendu qu'un dossier aurait dormi pendant sept mois sur un bureau pour l'homologation d'un dispositif -, on a compris que chacun des pays doit faire homologuer son propre système, alors que, pour les poids lourds, par exemple, l'homologation, dès qu'elle est accordée dans un pays, se fait pour l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Madame la ministre, ne conviendrait-il pas, dans le cadre de la présidence belge que nous allons exercer pour six mois à partir de juillet, de charger l'ERA du contrôle de la reconnaissance mutuelle des homologations des systèmes? Il semblerait que l'ERA soit tout à fait réceptive à cela et qu'il y ait des résistances nationales. Autant que notre pays fasse des avancées en la matière!

En ce qui concerne le personnel, en notre qualité de commission de l'Infrastructure, lorsque nous recevons les responsables de Belgacom, ils nous disent que le départ à la retraite de nombreux techniciens âgés de 50-55 ans posera problème tout comme ce le sera au département de la Défense nationale. Si nous ne prenons pas des mesures en interne - une forme d'écolage, de *coaching*, accepter des stagiaires ou des intérimaires -, ce n'est pas dans les écoles d'aujourd'hui que vous pourrez recruter tout le personnel dont vous aurez besoin.

En votre qualité de grande entreprise publique, n'auriez-vous pas intérêt à recruter des personnes, sur la base d'un diplôme généraliste (humanités ou autre) et à les former en interne, en prévoyant un système pour éviter qu'elles ne partent après leur formation? Toutes les grandes entreprises et services publics nous tiennent le même discours. N'allez-vous pas droit dans le mur?

Enfin, mesdames et messieurs, je souhaiterais émettre une petite suggestion. Nous avons été surpris par nos homologues suisses qui nous ont dit que la première chose qu'ils donnent à un cheminot avant toute autre chose, c'est une montre! Une montre tout simplement parce que la ponctualité est importante! Je termine par une boutade pour vous dire que le jour où l'on aura résolu le problème de la sécurité, on aura résolu sans doute aussi tous les autres! Il y a une forte attente de la population par rapport à ces questions.

De **voorzitter**: Daarmee hebben we de eerste vragenronde afgesloten. Ik geef graag het woord aan mevrouw de minister of een van de drie ceo's. U kunt misschien onder elkaar afspreken wie eerst het woord neemt.

Minister **Inge Vervotte** : Mijnheer de voorzitter, ik zal mij eerst richten op de vragen die specifiek aan mij gesteld zijn. De vragen die van meer technische aard zijn of rechtstreeks aan de gedelegeerd bestuurders werden gesteld zullen verder toegelicht worden. Als er nog onduidelijkheden zijn kunnen er achteraf uiteraard nog bijkomende vragen aan mij gesteld worden.

Een van de belangrijke zaken die reeds in verschillende debatten gesteld werden is hoe het staat met ETCS en of het al dan niet mogelijk is dat te versnellen. Wanneer u de documenten leest merkt u ook dat daarin staat vermeld dat wij ons vandaag slechts kunnen engageren voor datgene wat onderzocht, onderbouwd en besproken is en waarvan wij denken dat het uitvoerbaar en haalbaar is. Ik denk dat er van onzentwege nergens gezegd is dat dit nooit zal kunnen. Wij zijn er nog niet aan toe om het zo te formuleren omdat wij ons vandaag alleen kunnen engageren op basis van de beheersovereenkomsten die wij hebben afgesloten en van de investeringsprogramma's. Het zou voor mij als minister, normaal gezien tot 2011, ook moeilijk zijn om al engagementen te nemen die te maken hebben met de investeringsprogramma's voor 2013 en verder. Dat is niet evident. Vandaar dat ook in alle documenten is geschreven dat TBL1+ nu de prioriteit is en dat dit in het perspectief van ETCS gebeurt. Hoe wij verder gaan met de implementatie van ETCS zal uiteraard ook verder onderzocht worden. Daaromtrent vandaag al formeel engagementen aangaan zou echter ressorteren onder het luik aankondigingspolitiek. Ik kan dat niet hard maken. Ik meen dat dit niet de bedoeling is van het werk dat wij hier trachten te leveren.

Er werd een vraag gesteld met betrekking tot de afgeschafte treinen. Het zijn er namelijk precies minder dan voorheen. Daar kan verdere uitleg rond gegeven worden maar er is een verschil tussen enerzijds de geplande — voor de infrastructuurwerken die men gaat doen voorziet men in de planning een bepaald aantal afgeschafte treinen — en anderzijds die treinen die afgeschaft worden omwille van het operationele. Die zitten niet van tevoren in de planning, maar daarover wordt nog verdere uitleg gegeven.

Er zijn heel wat vragen gesteld over de status van het document. U ziet dat er bij de titel van het document staat: “Veiligheidsinspanningen NMBS Groep, minister van Overheidsbedrijven, NMBS Groep en erkende organisaties”. Wat is dit? Dit is een document met aanbevelingen waartoe alle partijen die rond de tafel hebben gezeten, zich engageren om eraan mee te werken. Dit zijn dus niet de aanbevelingen van de minister, van de erkende vakorganisaties noch van de drie ceo’s, maar het is wel het engagement dat wij samen nemen. Laat het mij als volgt formuleren: dit is eigenlijk de agenda die het sociaal overleg rond deze thema’s zal bepalen in de komende dagen en weken. Deze thema’s zijn volgens mij niet zonder meer ballonnetjes die worden opgelaten, zoals sommigen ze noemen. Deze thema’s zijn wel degelijk doorgesproken en er is een richting die duidelijk aangeeft wat wanneer wordt aangepakt. Dat is dus wat verder in het sociaal overleg zal bekeken worden.

Voorzitter: François Bellot.
Président: François Bellot.

Ik wil nog iets zeggen over die periode. Alles moet natuurlijk bekeken en gelezen worden zoals het er staat. Ik neem bijvoorbeeld het punt over de versnelling TBL-1+. Daarin staat het engagement, een globale inspanning van heel de spoorgroep, management en personeel, om de realisatie van die doelstellingen op de kortst mogelijke termijn mogelijk te maken.

Dan volgde de presentatie zoals we die hebben gehad. Ik ben ervan overtuigd dat het sociaal overleg zal kunnen komen tot akkoorden omdat ik vertrouwen heb in het sociaal overleg in de NMBS-groep. Maar dat heeft niets te maken met de datum waar daarna verwezen wordt.

Er wordt een stand van zaken opgemaakt begin juni 2010. Wat moet daar nu onder verstaan worden? De datum juni 2010 heeft natuurlijk te maken met al die elementen die hier instaan, en die soms van verregaande aard zijn en die heel wat werk vergen, bijvoorbeeld, over de terechte aanbevelingen die moeten gebeuren inzake de 50-plussers en de leeftijdspiramide van de groep. Het is evident dat dit overleg niet op een maand rond zal zijn. Maar in juni 2010 zullen wij een stand van zaken maken. Hoever staan we? Welke elementen staan nog open?

Nergens wil echter iemand de illusie wekken dat al die punten afgerond zouden moeten zijn tegen juni 2010 of dat bepaalde punten niet een verschillende snelheid zouden kunnen hebben. Dat is toch de evidentie, ook van het sociaal overleg, dat bepaalde zaken prioriteit krijgen. De prioriteit wordt bijvoorbeeld gelegd op een TBL-1+, omdat we daar nog veel werk willen doen, dit jaar en volgend jaar. Daarnaast zijn er nog andere zaken die daarin zijn opgenomen, bijvoorbeeld inzake werkdruk. Het is evident dat al die zaken, volgens de dynamiek van het sociaal overleg, hun eigen snelheden hebben.

Bepaalde zaken zullen heel snel gaan, en andere zullen tijd nodig hebben, bijvoorbeeld omdat er bijkomend onderzoek wordt gevraagd, als we het hebben over werkdrukbeleving. Daarom vragen wij om op een gegeven moment transparant te maken wat de voorziene timing en de stand van zaken is van al die acties, die volgens mij redelijk ambitieus zijn. We willen nagaan hoever het sociaal overleg daarin dan staat. Dus, dat bepaalt de agenda van het sociaal overleg.

Met alle betrokken partijen hebben wij rond de tafel gezeten. Dat betekent dat wij ons daartoe engageren. Wij zetten ons daarvoor in. Daarom ben ik ook rond de tafel gaan zitten. Als op een gegeven moment zou blijken dat het overleg bijvoorbeeld stilvalt omdat er een initiatief van de regering of van de minister verwacht wordt, dan ben ik mee geëngageerd in deze visietekst, en ik zal dan ook mijn steentje bijdragen waar het noodzakelijk is. Het is echter niet de bedoeling om het sociaal overleg uit te hollen. Het moet kunnen plaatsvinden, daar waar het hoort. Het sociaal overleg dient intensief te gebeuren. Vandaar dus het verschil tussen uitgewerkte protocolteksten, waarover gesproken wordt in het sociaal overleg in de NMBS-groep, en de richting en de bakens die uitgezet zijn in de visietekst, maar die volgens mij niet zomaar ballonnetjes zijn die opgelaten zijn. Ze bepalen wel heel degelijk de richting en de koers, dus de agenda, van het sociaal overleg in de komende dagen, weken en maanden, inzake de veiligheid.

Op de vraag die gesteld werd waarom het nu allemaal wel kan, kunnen wij misschien later in de techniciteit op doorgaan, maar ik denk uiteraard dat uitzonderlijke omstandigheden maken dat uitzonderlijke maatregelen kunnen getroffen worden. Als ik kijk naar alle tussenkomsten die ik hier heb gehad in het Parlement gedurende het voorbije jaar, is 90 % gegaan over de dienstverlening. Er moest meer dienstverlening zijn. Er moest meer stiptheid zijn. Er moest meer enzovoort, enzovoort. Het grootste percentage ging daarover. Dat is normaal. Dat is de realiteit. Maar ik denk dat wij nu een draagvlak hebben dat het mogelijk maakt om beslissingen te nemen

waarvoor er misschien drie maanden geleden geen draagvlak was.

Moesten wij beslissingen genomen hebben om te zeggen dat wij zoveel treinen gingen afschaffen om bijvoorbeeld deze infrastructuurwerken te doen, - misschien ben ik verkeerd met mijn inschatting – denk ik dat het kot hier te klein zou geweest zijn. Het is vandaag nog steeds moeilijk. Wanneer wij effectief naar de implementatie op het terrein gaan, gaan wij samen opnieuw moeilijke momenten hebben. Maar wij kunnen hiermee een context hebben die zegt dat wij het moeten doen, dat het verantwoord is en dat wij hier moeten doorbijten, waar dit vroeger misschien niet mogelijk was.

Wij moeten hier misschien op een ander moment in het Parlement eens van gedachten wisselen of een debat over houden. Wij zijn natuurlijk een publieke onderneming en wij hebben heel wat uitdagingen. De stiptheid is er een, de veiligheid is er een, bijkomende infrastructuurwerken die nodig zullen zijn in de toekomst om onze strategische partner te blijven inzake mobiliteitsproblemen van mensen, om economische welvaart te blijven creëren en ga zo maar door. Het is natuurlijk opvallend dat voor een onderneming die een publieke dienstverlener is, de laatste optie die wij altijd bekijken, is om die dienstverlening te raken. Dat doen wij niet. Als wij moeten remediëren, proberen wij al het mogelijke en andere pistes te bewandelen, dan de dienstverlening zelf. Dat heeft soms zijn consequenties. Wanneer wij die keuze maken, die uiteraard een terechte keuze is omdat wij een openbare dienstverlener zijn, heeft dit gevolgen naar doorlooptermijnen, naar welke mogelijkheden en regelmogelijkheden die wij hebben om problemen waarmee we gesteld zijn, om daaraan te remediëren.

Er zijn vragen gesteld, ik heb er daarjuist al naar verwezen, dat er geen bijkomende groei meer zal zijn, zodat er geen bijkomende investeringen meer zouden zijn. Zijn deze acties allemaal gericht op een soort status-quo? Deze acties zijn gericht op basis van de afspraken die wij gemaakt hebben in de lopende beheersovereenkomsten met de lopende investeringsprogramma's. Het is evident dat wanneer later opnieuw zal onderhandeld worden met de nieuwe beheersovereenkomst en dus ook de nieuwe investeringsprogramma's, er opnieuw zal moeten gekeken worden. Dit dekt ons voor deze periode op dit moment op basis van de groei zoals de ondernemingen zich hebben geëngageerd in de lopende beheersovereenkomst en de daar tegenover staande goedgekeurde investeringsprogramma's.

Er wordt beweerd dat de opleiding niet bleek te voldoen. Ik zou toch willen opletten met zo'n interpretatie. Het is niet omdat we extra maatregelen nemen en bijkomend investeren, dat daaruit de conclusie mag worden getrokken dat de huidige situatie niet zou voldoen. Ik vind het belangrijk om dat te onderstrepen. Vandaag hebben we een versnelling en verdieping voorgesteld, maar ik zou het jammer vinden als daaraan de verkeerde interpretatie wordt gegeven dat alle bijkomende maatregelen die we hebben genomen, betekenen dat het daarvoor niet in orde was. Op de eerste pagina van de tekst kunt u onze visie daaromtrent heel duidelijk lezen. Die conclusie mag niet worden getrokken, want dat zou een immense verantwoordelijkheid bij ons leggen, die onterecht is, als men kijkt welke inspanningen al zijn gebeurd.

Ik wil nog even reageren op de uitspraak "in de kast liggen". Ik ga proberen het debat op een eerlijke manier te voeren. Gelet op de ernst van het dossier, is dat ook het minste wat men zou kunnen verwachten van leden van een bijzondere commissie. Ik heb voor de hele tijdslijn die ik heb gegeven, een uitspraak gebruikt om uit te leggen waarom een bepaalde tijd nodig is om iets te doen. Men moet namelijk een lastenboek maken, aan productontwikkeling doen, prototypes controleren en uittesten, homologeren enzovoort. De uitspraak sloeg voor ETCS op de periode 1999-2001-2005 en voor TBL1+ op de periode 2005-2008, om te duiden wat er allemaal diende te gebeuren. Na heel dat proces doet men een aankoop van de producten, die trouwens via openbare aanbestedingsformules dient te gebeuren. Als men die uitspraak gaat transponeren of verkeerd gebruiken, is dat cafépraat. Mijn excuses dat ik mij zo uitdruk, maar ik kan niet anders; na al het werk dat hier is geleverd, mogen we de puntjes op de i zetten. Ik vind het niet eerlijk om zulke zaken in een parlementair debat naar voren te brengen.

In verband met de uitspraken over de vijftigplussers, staan in de aanbevelingen van de tekst verschillende elementen die daarop zeker wijzen. Ik deel de analyse van de voorzitter. Iedereen kijkt natuurlijk naar dezelfde arbeidsmarkt. Daarom stelt de tekst heel duidelijk voor om te gaan werken met trajecten voor elders verworven competenties. We moeten daarmee nu beginnen. We moeten nagaan of we mensen met een lager diploma of een diploma met andere kwalificaties dan degene die we vandaag eisen, al dan niet kunnen laten instromen om hen een traject te laten afleggen in de NMBS-Groep zelf.

Daarnaast kunnen we ook een campagne beginnen bij onze mensen zelf, om te kijken of het mogelijk is om hen op te leiden. Op die manier kunnen we mensen aanwerven uit functies die geen knelpuntberoepen zijn. Zo kunnen we een bepaalde dynamiek creëren. Dat heeft het voorwerp uitgemaakt van de gesprekken die we met de vakorganisaties hebben gevoerd. Zij hebben daarop ook heel erg gehamerd. Zoals u ziet in de aanbevelingen, houden verschillende pistes daarmee rekening, want het is een terechte bekommernis, die verder in het sociaal overleg zal worden opgenomen.

Dat is mijn eerste reactie, maar ik blijf uiteraard beschikbaar, mocht ik nog zaken vergeten zijn.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, beste leden, er zijn een paar elementen waarop ik graag was ingegaan.

Ten eerste, er zijn veel vragen over het sociaal overleg. Waar zit dat? Wat betekent het? Hoe gaat het verder?

Ik sluit mij aan bij wat de minister zei. Woensdag is er een eerste centrale vergadering waarop normaal gezien al deze punten worden uitgediept. Daar kan voor het eerst over de meer diepgaande oriëntaties worden gesproken. Ik denk niet dat we sowieso op alle punten snel vooruit moeten gaan. Het moet de bedoeling zijn om een aantal maatregelen te nemen en deze over de weken heen uit te diepen, te evalueren, bij te sturen en dergelijke meer.

Er zijn nogal wat vragen gesteld aangaande de bijkomende opleiding, de samenwerking met VDAB, Forem en Actiris, competenties inzake opleidingen en bijscholingen geven en dergelijke. Ik ben het er perfect mee eens dat als bedrijven competenties nodig hebben, zij ook zelf moeten opleiden. Het hebben van een bepaald diploma moet niet altijd de eerste vereiste zijn.

Wij doen redelijk veel inspanningen. Wij besteden nogal wat aan opleiding en vorming en continue opleiding, veel meer dan de doorsnee bedrijven in dit land. Het is waar dat wij anderzijds over het algemeen nog altijd een diplomavereiste stellen, zeker voor beroepen als de technici. Het tekort aan technici is geen probleem dat zich specifiek stelt bij Belgacom, het Belgisch leger, de spoorwegen of wat ook: het probleem stelt zich in het hele bedrijfsleven, in elk bedrijf.

Ik wil hier niks ontlopen, maar zeker van de algemene vorming inzake elektriciteit van een technicus zou men toch verwachten dat men die op school heeft meegekregen. Wat dat betreft, dreigt ook de Belgische economie stilaan met een probleem geconfronteerd te worden waar het gaat over de technische beroepen.

Er waren nogal wat vragen over de GSM-R, gelet op de rol van ICTRA daarin.

Naar mijn mening mogen we niet vergeten dat heel het GSM-R-verhaal niet alleen een verhaal is van ETCS2, maar ook sowieso een verhaal is van communicatie tussen de stuurpost en de vaste sites, de buitenwereld. Na het ongeval in Pécrot was dat ook een van de prangende problemen. Het probleem was niet overwegend het remsysteem, maar vooral de communicatieproblemen die er waren tussen de stuurcabine en de buitenwereld. In die zin kan niet altijd gewoon de link gelegd worden tussen de GSM-R-infrastructuur, die inderdaad tamelijk compleet is en het ETCS 2. Dat moet immers ook dienen voor de vocale communicatie en niet enkel voor het dataverkeer.

Er waren nog een aantal vragen over het uitbesteden. Men vroeg of er aan de privésector uitbesteed moet worden, hoe de relatie is met betrekking tot B-Cargo en dergelijke meer. Mijns inziens moeten we uitbestedingen op zich niet uitsluiten.

D'un autre côté, cela mérite aussi un débat en soi: sur la *kerntaken*, la façon d'agir et la réaction la plus efficace et la plus efficiente à avoir.

À mon avis, dans de tels cas, quand on manque de moyens, il ne faut pas exclure de faire éventuellement appel à la sous-traitance. D'un autre côté, il n'y a pas de lien direct avec les profils B-Cargo: quand on fait le screening des profils B-Cargo, peu de profils sont utilisables en direct dans ce contexte. B-Cargo a beaucoup d'autres profils non directement utilisables en cette problématique.

Werkdruk, opleiding en arbeidsomstandigheden. Wat met CPS? CPS is als extern preventieorgaan relatief nieuw in de lange historiek van de spoorwegen. Het is niet mijn algemene indruk dat de rapporten van CPS niet zouden worden opgevolgd. Het vraagt uiteraard telkens heel wat overleg. De rapporten worden aan de werkgever bezorgd. De werkgever reageert. Er is daarover sociaal overleg, et cetera, et cetera. Dat creëert op zijn minst een dynamiek. Er wordt over gecommuniceerd en overlegd. Het leidt niet altijd tot resultaat. Maar het is mijn indruk dat het zeker

niet zo is dat rapporten van CPS systematisch in de schuif worden gestopt of aan de kant worden geschoven, of wat dan ook.

Luc Lallemand: De heer Van Campenhout was verbaasd over de vergelijking met Zwitserland. Hij zei dat het niet de bedoeling was van de commissie om ons met Zwitserland te vergelijken.

Dat heb ik inderdaad gedaan omdat er toch verscheidene leden van deze commissie over hebben gesproken, niet alleen binnen deze muren, maar ook op een publieke manier.

D'autres membres de cette commission en ont parlé dans leurs interventions, notamment M. Lavaux et Mme Dieu, je souhaiterais donc revenir sur le sujet.

Nous avons été confrontés, d'une manière intellectuellement malhonnête, à des comparaisons dans les médias. On se demandait pourquoi on pouvait installer l'ETCS en Suisse d'ici 2017 alors qu'en Belgique, il faut attendre 2030. Je pense qu'il est important que nous répondions à cette question de manière détaillée.

Je rappelle que l'ETCS 1 *limited supervision* n'est qu'une fonctionnalité de l'ETCS, qui est à peine mieux que la TBL1+. Si nous comparons les deux, nous aurons bel et bien fini fin 2012 alors que l'équipement de l'ETCS 1 *limited supervision*, qui n'est pas un authentique ETCS, sera terminé en 2017, pour autant que la norme ETCS 3.1.0 soit approuvée, ce qui n'est pas prévu avant 2012. Je tenais à le répéter.

De vergelijking met Zwitserland is ook gebeurd op het vlak van de bestaande systemen. De Signum en de Zub hebben inderdaad betere functionaliteiten in België dan de historisch Memor en TBL1. Dat is echter niet wat momenteel aan de gang is. Wij zijn in België momenteel bezig met TBL1+ en in Zwitserland met ETCS limited supervision.

Mijnheer Van Campenhout, u heeft ook gevraagd of het systeem ETCS geen impact had op de capaciteit. Andere leden van de commissie hebben die vraag ook gesteld. Het kan gebeuren op bepaalde plaatsen dat het ETCS-systeem een beperkende rol kan hebben op de capaciteit. Wanneer men meer comfort geeft in het kader van een remcurve waarbij het systeem van remmen al veel meer op voorhand wordt gebruikt dan bij het systeem TBL1+ , dan kan dit inderdaad een vertraging opleveren van de gemiddelde snelheid op het net aangezien men feitelijk een beetje vroeger begint te remmen. De specialisten zijn momenteel in België en overal in Europa bezig met studies om te zien hoe wij die kleine beperking van de capaciteit kunnen vermijden wanneer wij het ETCS-systeem volledig zullen installeren op het netwerk.

Monsieur Balcaen, vous avez posé une question sur l'organisation de la *Safety Platform*.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, als ik even mag. Ten eerste met de bench mark met Zwitserland heb ik geen enkel probleem. We zullen die blijven maken.

Wat men ons daar over ETCS heeft gezegd, is niet dat het de capaciteit zou beperken maar vermeerderen, gewoon omdat de treinen intelligenter worden gestuurd, ook op de kruisingen. Niet alleen de veiligheid maar ook de stiptheid zou worden verbeterd. Dat is wat men zei. Ik kan dat begrijpen. Als de snelheid beter wordt gecoördineerd, werkt het net beter.

Luc Lallemand: U hebt gelijk. Op bepaalde plaatsen is dat het geval. Men probeert dat iedere keer te beperken. Dat maakt deel uit van de studie die momenteel bezig is. Met ETCS kan dat inderdaad een probleem op bepaalde plaatsen worden, dat de capaciteit plaatselijk wordt gelimiteerd.

M. Balcaen avait posé la question de la *safety platform*. Effectivement, lors de la première audition, j'ai parlé de manière plus globale du système de la gestion de la sécurité d'exploitation pour laquelle j'ai encore un devoir à remplir à votre égard. J'y ai signalé que le système de gestion de la sécurité d'exploitation n'était pas seulement tributaire d'investissements, mais aussi et surtout des méthodes. La *safety platform*, qui est une réunion d'un certain format, fait partie des méthodes utilisées pour maintenir et améliorer le niveau de sécurité sur le réseau belge.

Cette *safety platform* est organisée par le service sécurité d'exploitation d'Infrabel, qui est logé, pour faire référence à l'organigramme du service sécurité d'exploitation, au sein de la direction "accès réseau". Pourquoi est-il logé au sein de cette direction? Parce que la dynamique de sécurité sur le réseau concerne Infrabel et l'opérateur SNCB à 99 %, mais aussi de plus en plus de nouveaux entrants qu'il convient, bien entendu, d'associer à cette démarche.

La *safety platform* a été créée le 11 octobre 2006. Sont présents dans cette *safety platform* le DVIS, le service de sécurité et d'interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) ainsi que l'entièreté des opérateurs actifs sur le réseau belge (la SNCB et les opérateurs cargo roulant pour l'instant sur les rails belges).

Lors de ces réunions de la *Safety Platform*, on examine tous les sujets intéressant la sécurité, soit des sujets qui nécessitent des explications comme l'émergence d'une nouvelle réglementation en matière de sécurité, soit des sujets qui nécessitent une certaine concertation. Monsieur le président, vous avez fait allusion au fait que cette *Safety Platform* ne figure pas sur les organigrammes des sociétés qui vous ont été transmis. C'est exact. Un organigramme traduit la structure hiérarchique d'une entreprise: il n'est pas censé rendre compte de la totalité des réunions ou des différents "formats" de réunions possibles.

Je vais prendre d'autres exemples. Au sein du groupe, des organes transversaux de gestion ont été mis en place comme le comité de pilotage, qui associe les organisations représentatives, le comité des trois CEO, le comité des investissements. On ne les retrouvera pas sur les organigrammes non plus parce que sont des organes ou des modalités de réunions de concertation. De même que toutes les réunions internes à Infrabel, parmi lesquelles on compte des *task forces*, des *management committees*: tout cela ne figure pas dans les organigrammes car ce n'est pas directement lié à l'organisation hiérarchique et fonctionnelle de l'entreprise.

Monsieur Balcaen, vous avez demandé pourquoi attendre 2030 pour l'ETCS complet sur tout le réseau et vous vous êtes interrogé sur le fait que le programme qu'on vous a présenté était une accélération à l'intérieur d'un calendrier qui semblait ne pas changer. Je vais revenir sur mon explication au *slide* 5 de ma présentation, dans lequel on voit tout de même assez clairement une accélération dans l'installation des balises TBL1+ en infrastructures avec des délais ramenés de fin 2013 à fin 2012. On y voit aussi que le 31 décembre 2012, le niveau de couverture d'efficience sera 7 % plus élevé que dans le programme initial.

Il y a effectivement un espoir d'amélioration, étant donné que le calendrier change de même que la couverture d'efficacité.

En réponse à une question posée par différents membres de cette commission et par le président, pour l'ETCS, la contrainte pour 2030 n'est pas tant d'ordre budgétaire, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer lors de la première audition. C'est davantage une contrainte de type opérationnel. Je prends deux exemples non limitatifs de contraintes opérationnelles. Je vous ai dit que, pour passer à l'ETCS, les balises TBL1+ étaient 100 % compatibles avec le signal ETCS mais que, pour réaliser l'ETCS niveau 2 à l'horizon 2030, il faudra placer plus de balises. Cela prend du temps. En outre, pour ce qui est du programme d'installation, nous équipons d'abord les signaux qui ont le plus grand taux de risque en fonction des quatre critères expliqués dans ma présentation, comme le font la plupart des autres pays européens. Ce faisant, on atteindra 87 % de couverture d'efficience fin 2012 en équipant 4 200 signaux. C'est en quelque sorte une échelle logarithmique! Pour atteindre les derniers 13 % endéans les deux ans qui suivent, il nous faudra équiper 3 300 signaux supplémentaires. Il est évident que l'équipement des premiers signaux nous fait considérablement gagner en couverture de risque dès le départ. Ensuite, de manière complémentaire, à la fin du programme, il faut équiper beaucoup plus de signaux pour avoir les quelques petits pour cent qui restent. A fortiori, pour passer ensuite à l'étape ETCS, encore davantage de balises sont nécessaires.

La question du paramétrage peut servir de deuxième exemple pour vous montrer que cela prend du temps.

Je reprends l'analyse formulée par M. le président qui disait qu'il avait entendu que pour pouvoir passer de la TBL1+ à l'ETCS, il fallait mettre une armoire ou un *switch*. Je serais très content si c'était aussi simple, car nous pourrions effectivement aller beaucoup plus vite.

Je vous expliquais, lors de la première audition, que le signal émis par la balise dans le cas de la TBL1+ a une taille d'environ 100 bits. Le signal envoyé à l'engin de traction dans le cas de l'ETCS niveau 2 est un signal de 1 000 bits. Cela signifie que dans un signal, il y a dix fois plus d'informations transmises et beaucoup plus de balises.

Les informations que nous devons transmettre doivent être préalablement paramétrées. Quand vous donnez l'ordre à l'engin de traction, au départ d'une balise émettrice, de suivre une certaine courbe de freinage, cette courbe est calculée en fonction des données dynamiques du train dans la voie (masse, vitesse, longueur) mais il y a également des données qui viennent de

l'infrastructure. Si vous êtes dans une pente ou si vous êtes dans une montée, les données de freinage transmises à l'engin de traction ne seront pas les mêmes. Cela signifie que pour les 3 500 kilomètres de voies que compte le réseau ferré belge, nous devons faire des relevés topographiques de tous les niveaux de pente de telle sorte à pouvoir les intégrer dans les algorithmes de freinage transmis à l'engin de traction. Cela va prendre énormément de temps, malheureusement.

Mme De Bue est intervenue pour dire: "*ETCS limited supervision* ou non, l'ETCS permettra de régler le problème de la ponctualité et de la capacité du réseau".

Il est clair que, chaque fois qu'on fait des sauts technologiques dans l'équipement – et j'ai fait allusion à la concentration des cabines de signalisation, reprise par M. Lavaux dans son commentaire –, cela a un impact positif sur la sécurité, mais aussi sur la ponctualité, pas toujours sur la capacité du réseau, comme je viens déjà de l'expliquer, mais nous essayons de résoudre le problème. Le problème de capacité du réseau est notamment l'une des questions pour lesquelles certains pays européens freinent encore un peu par rapport à l'ETCS.

Puis, lors de la première audition, vous avez rappelé que j'avais dit qu'il y avait un gros problème dans le recrutement; je me suis exprimé de façon nuancée en disant que le marché de l'emploi n'était pas facile pour les industries qui doivent recourir à des ingénieurs et des techniciens électromécaniciens.

Vous me posiez la question du recours à la sous-traitance. Je me souviens avoir déjà répondu à cette question, lors de la première audition, en citant deux exemples de très gros contrats que nous avons conclus en 2006 et 2007: le premier sur la concentration des cabines de signalisation, pour laquelle nous avons un contrat qui résulte d'un accord entre Siemens et Alstom, qui ont formé une association momentanée appelée Belgosignal; pour les 414 millions d'euros, 408 millions d'euros sont consacrés à la fourniture de matériels, mais aussi à des prestations pour Infrabel, le solde étant lié à l'entretien de ces matériels livrés par Siemens et Alstom.

Aujourd'hui, nous faisons donc un recours massif à la sous-traitance. Je puis vous dire que c'est un élément suivi de très près, notamment dans le comité de pilotage, par nos partenaires syndicaux parce que d'autres observateurs, en dehors de cette commission, trouvent qu'on recourt déjà trop à cette sous-traitance.

J'ai répondu aussi, lors de la première audition, qu'il reste quelque chose que nous ne sous-traiterons jamais: les fonctions liées à la sécurité proprement dite, c'est-à-dire à la mise en service de ces différents installations et processus.

Nous pensons donc avoir atteint un compromis raisonnable entre ce qui peut être *outsourcé* et ce qui doit être maintenu au sein de l'entreprise, parce que c'est de sa responsabilité première, c'est-à-dire la sécurité.

Mijnheer Van den Bergh heeft een vraag gesteld over de uitbouw van de GSM-R en de stand van zaken. De GSM-R is einde 2009 zo goed als gerealiseerd in ons land. Dat betekent niet dat we niet nadenken over bijkomende functionaliteiten die zouden kunnen verzekerd worden met de GSM-R, maar het is nog een beetje vroeg om vandaag die mogelijkheden te ontwikkelen.

U heeft ook nog een vraag gesteld over het ECTS2. We zouden gezegd hebben dat het maar stabiel is sinds 2002. We hebben gezegd dat in bepaalde landen met een versie die ouder was dan de versie 23.0 debugged, versie die werd goedgekeurd door de Europese Commissie in 2008, er inderdaad problemen zijn geweest bij de implementatie.

De heer Mortelmans heeft gevraagd ten opzichte van de rekruteringen en de afschaffing van de treinen of ons programma at risk was. Het spreekt voor zich dat al voor het ongeval in Buizingen veiligheid prioriteit nummer één was voor Infrabel en dat we al in een zeer ambitieus programma zaten. We hebben het nog ambitieuzer gemaakt, maar het is evident dat als we niet over de resources beschikken om dat te doen, het moeilijk zal zijn om die nieuwe visie te respecteren. Is die dus at risk? Vandaag de dag niet, denk ik, maar het is een enorme uitdaging voor de groep om dat te realiseren.

Monsieur Lavaux, vous êtes intervenu sur le fait qu'il n'y avait pas d'accord sur quelque chose de précis en matière sociale. Mon collègue Jannie Haeck a répondu partiellement à cette question. Je voudrais utiliser l'image suivante: le dialogue social au sein du Groupe SNCB est un peu structuré – je dis cela avec le respect et la modestie de rigueur – comme le système des normes dans ce pays. Il y a une Constitution, puis des lois que vous votez, des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels. Ici, on a un accord de principe

au sein de la coupole mise en place par Mme la ministre. Á présent, il convient, au sein des organes prévus pour organiser le dialogue social à l'intérieur du groupe SNCB, de décliner cet accord de manière équilibrée et opérationnelle. C'est ce à quoi on s'attelle au sein des organes de concertation sociale du Groupe SNCB.

Er is gevraagd of de goederenlijnen al dan niet zouden worden uitgerust met TBL1+. We hebben in België een vrij gemengd net. Dat betekent dat de meeste goederentreinen rijden op infrastructuur waarop ook reizigerstreinen rijden. Het antwoord is dus ja, de lijnen waarop de goederentreinen rijden zijn ook met dat systeem uitgerust aangezien we een gemengd net hebben.

U hebt ook allusie gemaakt op de concentratie van de seingeving en de impact op de veiligheid. Er zouden twee tegengesteld antwoorden geformuleerd zijn. Ik zal mijn antwoord nog eens herhalen dat ik in de eerste hoorzitting gegeven heb. We zijn bezig met een programma van concentratie van de seinhuizen dat het mogelijk maakt om de 365 seinhuizen die op 1 januari 2005 bestonden eind 2014 te concentreren tot 31 seinhuizen. Dat betekent dat bijna het volledige net in België zal uitgerust worden met het systeem EBP-PLP en dat we een gigantische stap vooruit zetten inzake veiligheid.

Waar het systeem EBP-PLP niet bestaat is het nog mogelijk dat bijvoorbeeld – er zijn natuurlijk zeer zware procedures om dat te doen maar het is fysiek mogelijk – een wissel wordt verzet onder een trein wat met het systeem EBP-PLP niet mogelijk is. Het gaat dus duidelijk om een aanzienlijke verbetering van de veiligheid als we omschakelen naar EBP-PLP en dat dus concentreren.

De heer Geerts heeft een zeer gedetailleerde vraag gesteld over de mate waarin ik een akkoord heb met de bruggepensioneerden. Ik denk niet dat ik gezegd heb dat ik een akkoord heb over de bruggepensioneerden. Men moet de presentatie die inzake bruggepensioneerden werd gegeven, zeer goed lezen. Ik heb zeer duidelijk op slide nummer 9 het volgende gezegd: “Onder andere maatregelen die op het sociaal overleg genegotieerd moeten worden, in goede samenwerking met de NMBS-holding”.

Ik heb dus niet gezegd dat ik vandaag de dag een akkoord heb. Ik heb wel gezegd dat we alle bronnen of ideeën willen gebruiken die het mogelijk maken om een hoger aantal werkuren te verkrijgen, om die programma’s te realiseren.

M. le président indiquait que la TBL1+ était une étape qui ne satisfait pas la commission. Je ne pense pas qu'elle nous satisfasse non plus à 100 %, étant donné les limitations que ce système implique et qui ont été largement expliquées.

Étant entendu que nous gérons l'héritage d'un tel réseau, je pense que c'est le trajet de migration qui offre le plus rapidement possible les plus grands progrès pour pouvoir rendre notre réseau plus sûr. Est-ce le système idéal rêvé, qui assurera, demain, qu'il n'y aura plus jamais un seul accident sur la Belgique ferroviaire? Ce n'est pas le cas. Mais nous avons une réalité industrielle devant nous et la TBL1+ avec le programme de migration envisagé est le moins mauvais trajet pour évoluer vers un réseau qui soit entièrement équipé de l'ETCS, niveau 2.

Vous avez aussi posé une question très claire et très importante: si on double le financement des investissements de sécurité sur la période 2013–2019 dans le cadre du prochain contrat de gestion, peut-on aller deux fois plus vite? La réponse est non car il y a des contraintes opérationnelles que je viens d'expliquer qui empêcheraient de le faire.

Je voudrais clôturer mon intervention et mes réponses à vos questions sur le mot d'esprit de M. le président, à la fin de son intervention: "En Suisse, la première chose qu'on donne à un nouveau membre du personnel ferroviaire de la SBB-CFF, c'est une montre." Si vous me permettez de répondre dans le même esprit, la première chose que le groupe SNCB remet aux membres du personnel leur premier jour, c'est le livret jaune de la sécurité dans les chemins de fer belges.

Le **président**: Nous ne l'avons pas. D'ailleurs, il serait utile qu'on en dispose, vu que nous avons déjà tous dû conduire un train, du moins assister à la conduite. Par contre, nous avons reçu des montres!

Luc Lallemand : Nous vous le transmettrons.

Marc Descheemaecker: Mijnheer de voorzitter, ik ben bijzonder blij dat ik op ten minste twee à drie plaatsen eindelijk komaf kan maken met gegevens die langzamerhand een eigen leven zijn beginnen leiden, alhoewel ze niet echt gebaseerd zijn op de waarheid. Ik ga van elke seconde daarvan genieten.

Ik ga gewoon in de volgorde van de betogen

spreken als u mij toestaat.

Mijnheer Van Campenhout, u had een terechte vraag. U zei dat wij nu iets gaan doen aan die oude rijtuigen en dat wij daaraan een soort van memorisatiefunctie gaan proberen te geven en vroeg in wat die verschilt van de eigenlijke memor.

Wel, die verschilt daarvan totaal. Men kan dat zelfs niet vergelijken. Er is wel een visuele gemeenschappelijkheid. Hetgeen wij gaan doen is het waarschuwingssignaal bij twee keer geel, dat is een binair signaal, dat is een heel eenvoudig signaal, vasthouden en vertalen naar een lampje op het dashboard van de trein. Dat is het. Dat betekent heel concreet dat wanneer er een situatie ontstaat waarbij er een aandachtsverzwakking is, een mogelijke aandachtsverzwakking, bijvoorbeeld wanneer men na twee keer geel zou stoppen aan een stopplaats, dat lampje nog steeds blijft branden tot men aan het eventuele rode signaal komt. Dat is de enige functie die wij toevoegen. Wij gaan daarvoor heel snel, zodanig dat wij die functie nog kunnen voorzien in de korte leeftijd die deze treinen nog hebben.

Het is eigenlijk een oplapoplossing. Indien wij volledig naar een memor-functie zouden gaan, zouden wij weer tegen het einde van de levensduur van die treinen aanhinken vooraleer dat kan geïnstalleerd worden.

Het heeft dus niet echt met memor als systeem te maken. Het is gewoon de vertaling van het binair sein naar een visuele herinnering, zodat men een dubbele herinnering krijgt naast de bestaande gong-fluit, wat eigenlijk een akoestisch signaal is.

Het is mijn persoonlijke overtuiging, om op uw tweede vraag te antwoorden, dat inderdaad een grote mate van uitrusting in ETCS, zowel binnen de vloot als uiteraard de infrastructuur in interoperabele varianten waardoor ook de limitrophe landen meespelen, op termijn capaciteits- en stiptheidsverhogend kan werken. We mogen niet vergeten dat in een open spoorsysteem als het Belgische, we in de analyse die Infrabel maakt, toch al 10 % tot 15 % van onze vertraging bij wijze van spreken ingevoerd krijgen. In die zin zal dat zeker capaciteits- en stiptheidsverhogend werken, wanneer er een grote mate van roll out wordt bereikt.

Monsieur Balcaen, je ne crois pas que vous ayez posé des questions auxquelles vous attendez une réponse directe de ma part.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je n'ai pas eu de réponse concernant la date finale de la mise en œuvre du TLB1+ mais cela concerne davantage M. Lallemand. Dans les chiffres, on parle de 2013 comme date finale pour 100 % des engins de traction.

Luc Lallemand: Une évolution est intervenue récemment: la date finale pour la TLB1+ à 100 %, c'est bien 2014.

Marc Descheemaecker: Les questions de Mme De Bue portaient entre autres sur le recrutement, sur un éventuel problème de sous-traitance. Le principe de base que nous avons retenu, c'est que l'équipement TBL1+ sera réalisé dans nos ateliers, en principe par nos équipes à qui nous confierons ce projet. Je parle dans l'attente d'un accord qui doit arriver sous peu. Mercredi, le premier point à l'ordre du jour, à ma demande, sera justement la liste des mesures dont il faut discuter.

Comme je l'ai déjà dit auparavant, il n'y a pas d'*a priori* contre une éventuelle sous-traitance à la condition que cela débouche sur une amélioration de notre fonctionnement. Je prends comme exemple le fait que les M5, les trains à deux étages sont rénovés pour l'instant à Cuesmes, dans notre atelier par les gens de la SNCB, alors qu'au départ, le projet était pratiquement un *team joint venture*, une intime combinaison entre le secteur privé et nos gens qui ont lancé le projet. Les deux ou trois premiers trains ont été réalisés pour une grande partie par le secteur privé. C'est un projet en commun qui a permis de lancer une ligne de rénovation de notre atelier de Cuesmes, pour laquelle on travaille également en étroite collaboration avec le secteur privé.

Mijnheer Van den Bergh geeft mij echt de mogelijkheid om heel verstandig te proberen uitleggen waarom zoveel mensen zeggen dat ETCS al in 2002 en 2003 gestabiliseerd was. Het eerste punt waarop ik uw aandacht wil vestigen, is het volgende. Het is heel eigenaardig dat waar ook in Europa men ETCS heeft geïnstalleerd, het altijd op nieuwe lijnen was. Men heeft altijd het bouwproject van een nieuwe lijn aangegrepen om een versie van ETCS die op dat moment al dan niet beschikbaar was te lanceren.

Ik zal u enkele voorbeelden geven. Men heeft in Nederland een belangrijke goederenlijn, de Betuwelijn, uitgerust. Dat was een volledig nieuwe lijn die miljarden euro’s heeft gekost met veel Europese subsidies. Daar reed geen trein op. De gestabiliseerde versie van ETCS liet onze

Nederlandse collega's in 2007 toe om de grote capaciteit van drie treinen per week te laten rijden op deze lijn dankzij het bijzonder goed functioneren van de gestabiliseerde variante van ETCS die zij hadden gekozen.

Het is trouwens in die context dat de Europese Commissie bijkomende subsidies ter beschikking heeft gesteld aan de Nederlandse regering om te komen tot de variante die de Belgische spoorwegen als gestabiliseerde versie hebben gekozen en die wel functioneert op de nieuw uitgeruste lijnen – u moet ze heel goed kennen –, de lijnen 3 en 4. Een van beiden ziet u als u naar huis gaat.

Hetzelfde geldt voor Zwitserland. De Zwitserse collega's hebben ongeveer evenveel kilometers uitgerust als de Belgische spoorwegen met ETCS versie 2. Zij hebben dit ook gedaan op nieuwe lijnen. De Franse spoorwegen hebben ETCS, maar ik weet niet of het al werkt, uitgerust op de nieuwe hogesnelheidslijn naar Straatsburg. Zij hebben wel hun eigen veiligheidssysteem aangehouden waarop de TGV's nog altijd lopen. De Italiaanse spoorwegen hebben hetzelfde gedaan.

Ik stel dus vast dat waar ook in Europa men ETCS in een variante van vóór 2009 heeft ingebouwd, dat het steeds om varianten ging die op dat moment toevallig theoretisch beschikbaar waren en al dan niet functioneerden. De eigen timing van het bouwproject werd aangehouden om de ETCS-variante te kunnen kiezen. Uiteindelijk is er volgens mij een variante gestabiliseerd qua Europese normgeving. Luc Lallemand en zijn mensen zijn daar veel meer in thuis. Het betreft hier de variante 2.3.0 debugged plug die marginaal afwijkt van de corridorversie, maar eigenlijk compatibel is qua gebruik.
In die zin moet men de vraag stellen: wat is er gestabiliseerd? Men heeft een keuze gemaakt voor een bepaalde versie. Er gaan nu stemmen op om alweer nieuwe versies te lanceren. Er is één versie die gestabiliseerd is, en die hebben de Belgische spoorwegen aangehouden.

Het klopt dat de Zwitserse spoorwegen in 2002 een bepaalde variant hebben gekozen, die uiteindelijk pas de eerste trein kon ontvangen in 2006 – als ik mij niet vergis – maar het is een niet-interoperabele versie, die niet aan de Europese stabilisatienorm voldoet. Het blijft een discussie, meestal onder ingenieurs.

Het is inderdaad mogelijk, meen ik, als wij alle parameters overnemen die de Zwitserse spoorwegen presenteren – het was een hele duidelijke presentatie – binnen pakweg 5 jaar ten minste op hetzelfde niveau te staan als de Zwitserse spoorwegen. Het moet onze ambitie zijn dat niveau aan te houden.

Ik beschouw de Zwitserse spoorwegen als een voorbeeld op het vlak van communicatiemanagement, technische installaties, stiptheid enzovoort. Als men aan benchmarking doet, dat men het dan met de beteren doet. Zo krijgt men ook de eigen wagen vooruit getrokken.

Met de ambitieuze planning die wij nu aanhouden – TBL1+, ETCS-migratiepad, uitrusting van de vloot, en het feit dat wij eindelijk over een nationaal veiligheidssysteem zullen beschikken dat een migratiepad naar ETCS inhoudt – komen wij als wij echt doorduwen op een sterk vergelijkbare positie met de Zwitsers.

U herinnert zich de presentatie die wij in deze commissie hebben mogen geven. Inzake communicatiemanagement hebben wij dezelfde tools bekeken, en nu geprogrammeerd, als de Zwitserse collega's gebruiken. Voor de eerste keer – daar zijn wij heel fier op, al gaat het maar om een klein element – zijn zij naar ons komen kijken. Zij hebben gezegd: "Wat jullie hebben aangepast in de communicatie aan de reiziger, gaan wij nu ook gebruiken, want het is een heel leuk gegeven. Ons systeem heeft dat nog niet. Mogen wij dat van jullie lenen?" Geleidelijk aan gaat die kennismaking dus in twee richtingen. Maar er is nog veel werk.

De heer Geerts en de heer Bellot geven mij ook de gelegenheid het te hebben over die 20 % immobilisatie van het rollend materieel.

M. Geerts et M. Bellot veulent bien me donner la possibilité de parler des 20 %.

De heer Geerts sprak zelfs over meer dan 20 %, maar het was bijna 20 % immobilisatie van het rollend materieel. U vergelijkt het met ongeveer 10 % in sommige buurlanden. In Zwitserland, bijvoorbeeld, varieert het tussen 8 en 10 % naargelang het materieel, als target of doelstelling. Bij ons ligt de doelstelling tussen 10 en 15 %. De 20 % slaat op een zwarte periode gedurende 2 of 3 maanden in de winter die achter ons ligt. Het is inderdaad juist dat bijna 20 % van het rollend materieel niet rolde. Dat heeft altijd verschillende oorzaken. De eerste oorzaak is dat er onverwacht heel veel pannes waren, die te maken hadden met de onwaarschijnlijk zware winteromstandigheden.

Het is niet juist dat het 1 of 2 dagen heeft gevroren. We hebben heel zware omstandigheden gehad in de winter, die ons in zware problemen hebben gebracht.

Wij houden ook nog altijd een basisplanning aan die treinen tot immobilisatie brengt, onder meer voor de installatie van nieuwe systemen, groot onderhoud en reparaties. Om de dienstverlening op een redelijk niveau te houden, houden we altijd een bepaalde reserve aan. Spijtig genoeg is die reserve niet overal inzetbaar. Men heeft, bijvoorbeeld, een bepaalde uitrusting van een van de verschillende veiligheidssystemen nodig, een bepaalde voltage of een diesel. We hadden voor een bepaald aantal treinen echt een zwaar tekort. Zo zaten we echt in het rood voor onze dieselstellen. Dat heeft ertoe geleid dat we gedurende een aantal weken bijna 20 % immobilisatie hadden, terwijl we normaal tussen 10 en 15 % halen. Dat kan ook 15 of 16 % zijn. We volgen de situatie dagelijks op en ik kan u verzekeren dat er ondertussen al enkele procenten zijn afgepitst door specifieke, punctuele maatregelen. We blijven eraan werken om het cijfer naar beneden te krijgen.

Mme Dieu a demandé la raison pour laquelle les différents types d'homologation prennent tellement de temps. Il existe plusieurs niveaux d'homologation. Pour chaque type de matériel, un autre cycle d'homologation doit être suivi. Je ne vous cache pas qu'il fut un temps où nos ingénieurs accompagnaient, prenaient presque la responsabilité du constructeur pour accorder des homologations.

Nous avons changé notre fusil d'épaule et tout le nouveau matériel doit être en ordre avant d'être livré. En termes d'homologation, de technicité et de capacité, le train doit être équipé. Ce n'est pas toujours évident. Deux des trois grands groupes ferroviaires européens, Siemens et Alstom, travaillent sur les types 18 et 13 ainsi que sur les Desiro pour arriver à un produit fini qui soit en ordre à 100 %.

Je ne regrette pas la décision prise de passer la responsabilité aux grands groupes capables; vous avez vu les preuves de Alstrom, par exemple, en Suisse. Que cette société nous le prouve sur les locomotives de type 18, puisqu'elle est le sous-traitant compétent choisi par la société Siemens, qui connaît très bien la matière pour fabriquer des systèmes comparables!

Si nous regardons la période d'homologation, il y a - et c'est aussi une question que M. Geerts avait posée - toute une évolution et un *learning curve*, une sorte de cycle d'apprentissage qui fait que le système que nous avons choisi pour nos locomotives de type 13 va nous faciliter la vie dans les types 18. Ce sont des locomotives plutôt comparables. Chaque système doit être développé pour installer la TBL1+; il ne s'agit pas seulement de connecter deux câbles. Le prototype doit être étudié, développé, homologué et certifié. Et cela doit fonctionner.

Par exemple, l'homologation des locomotives de type 13 a été refusée. Ce n'est pas nous qui les avons proposées aux instances d'homologation, mais les fabricants qui sont allés leur soumettre leurs propositions. Ils ont été renvoyés dans leurs ateliers, et cela nous a pris un an ou deux en plus.

La question va peut-être être posée dans notre conseil d'administration: "Vous avez maintenant 45 locomotives qui peuvent rouler, mais elles ne sont pas conformes au cahier des charges." Alors, que faire? Négocier avec le fabricant et les accepter à moindre prix? Car nous avons besoin de locomotives. Notre vieux matériel de 40 ou 50 ans doit quand même être remplacé. Allons-nous accepter cela si les systèmes de sécurité ne sont pas installés? Ce sont des choix extrêmement difficiles. Il faut bien étudier toutes les conséquences et se mettre d'accord avec tous les *stakeholders*.

Mme Dieu avait aussi demandé ce que la Suisse avait de spécial et s'il ne fallait pas faire du *benchmarking* avec les autres pays. Oui. Mais les Suisses sont quand même un peu spéciaux avec leurs montres!

En termes de chocolat, nous sommes meilleurs! Mais en ce qui concerne notre ponctualité, c'est autre chose! Je crois que nous pouvons les considérer comme un *benchmark* ambitieux.

Een heel moeilijke vraag die u stelt, mijnheer Mortelmans, hangt eigenlijk samen met het antwoord dat ik daarjuist al heb gegeven aan mevrouw Dieu: zullen alle treinen die uit de ateliers komen, al met TBL1+ uitgerust zijn? U maakt eigenlijk indirect allusie op een persbericht waarbij een trein in Mechelen buiten was gereden zonder daarmee te zijn uitgerust. Hij was er niet mee uitgerust, omdat het systeem op dat moment nog niet gehomologeerd was. Het is een duidelijke instructie dat aan boord van de treinen alleen systemen kunnen staan, indien zij een impact hebben op andere systemen, indien de homologatie verkregen is. Ik kan u verzekeren dat elke trein die binnenkomt in het atelier waarvoor

de homologatie verkregen is, met het systeem buiten zal rijden. Indien een trein nog niet kan beschikken over het gehomologeerd systeem specifiek voor die trein, dan zal er een retrofit gebeuren. Hij zal dan terug binnen worden geroepen in het kader van een planning die wij hebben voorgelegd. De planning die hier voorligt, houdt dus zowel rekening met revisies, groot onderhoud en bepaalde onderhoudscycli als met retrofits, die moeten gebeuren.

Wat de niet-gebruikte budgetten betreft, we hebben die uiteraard niet aan andere zaken besteed, tenzij dat met goedkeuring van de toezichtsoverheid gebeurde. Op een bepaald moment kan het zijn dat er arbitrage nodig is in de investeringsbudgetten. Zo was er een aantal jaar geleden een beperkt aantal M6-dubbeldektreinen aangekocht. Toen is er een arbitrage in de investeringsbudgetten geweest. Dat gebeurde in overeenstemming met de toezichtsoverheid en het investeringscomité binnen de raad. In principe gaan niet-gebruikte budgetten van projecten die vertraging hebben, echter over naar het daaropvolgend jaar en worden ze blijvend toegewezen aan het budget als dusdanig.

Monsieur Lavaux, l'immobilisation de nos rames à hauteur d'environ 20 % était exceptionnelle et très négative pour nous. La SNCB cible normalement 10 à 15 % dans un contexte de révision, de réparation ou de modernisation. J'ai cité à cet égard l'atelier de Cuesmes qui rénove actuellement les voitures M5. Contrairement à nous, la Suisse ne réalise pas de projet de rénovation. Elle vend son matériel sur le marché de l'occasion tandis que nous optons pour un projet de rénovation, du fait de notre taux de croissance important. Il faut donc toujours analyser le contexte. Notre ambition est d'arriver sous peu à un taux inférieur à 15 %.

En ce qui concerne l'offre, vous me dites que le travail en atelier est une bonne chose mais vous faites remarquer qu'il ne faut pas oublier l'utilisateur et maintenir l'offre. Aujourd'hui déjà, nous faisons 10 % de plus que ce que le contrat de gestion nous oblige à faire. Théoriquement, 10 % de nos trains pourraient être envoyés dans les ateliers, toujours en respectant le contrat de gestion. Nous ne comptons évidemment pas le faire. Toutefois, augmenter l'offre aujourd'hui demande une discussion avec notre tutelle car, selon moi, nous faisons déjà beaucoup plus que ce que l'on peut légitimement nous demander. Ce n'est jamais assez et je le comprends mais nous le faisons quand même!

De heer De Groote geeft mij de gelegenheid een derde of vierde ongerijmdheid aan te kaarten. Ik weet niet wie er allemaal voor de commissie is verschenen. Uiteraard respecteer ik volledig de uitspraken die iedereen hier komt doen, maar ik wil toch waarschuwen voor het feit dat er mensen komen klagen over de slechte en onvoldoende opleiding en grote tekortkomingen. Niemand is perfect en ik zeker niet, maar in elke benchmark die we doen en in elke evaluatie die er gebeurt, wordt de opleiding en de kwaliteit van onze mensen eigenlijk op een heel goed niveau op Europese schaal ingeschat. We kunnen misschien wel zaken in onze opleiding verbeteren, maar het zullen dan toch geen grote bouwstenen van het pakket zijn, maar lichte verbeteringen, nog verdere verbeteringen.

U weet misschien beter dan ik zelf dat de andere spoorwegmaatschappijen die op het Belgische net komen rijden, aandringen om de opleiding te verminderen. Ik vind dat geen goede zaak, maar zij dringen daarop aan, dat is hun positie. Wij geven op dit moment een goede opleiding, die verstandig is en door goede mensen wordt gegeven. Alles kan beter, maar wij geven een goede opleiding en wij hebben goede mensen die dat doen.

Wordt de reglementering aangepast indien TBL1+ volledig wordt veralgemeend? Wij zullen de reglementering altijd aanpassen in functie van de systemen die worden ingevoerd: ETCS, TBL1+, enzovoort. Dat zal de reglementering uiteraard beïnvloeden. Ik herinner eraan dat er al verschillende veiligheidssystemen bestaan in België, waaronder ETCS. Uiteraard hebben wij op dat moment alle nodige maatregelen genomen voor de treinbestuurders die met die uitdaging worden geconfronteerd, zoals wij ook al verscheidene mensen hebben die op internationale lijnen rijden zoals naar Londen en Parijs, zodat we dat ook mee begeleiden.

Luc Lallemand heeft al geantwoord op uw vraag over de gemengde natuur van de lijnen: goederenverkeer en reizigersvervoer. In dat verband wil ik wel nog twee opmerkingen maken.

Ten eerste, in onze planning zijn ook alle goederenlocomotieven mee opgenomen. Het betreft de types 77, 78 en 13.

Ten tweede, het is opvallend dat Europa, in zijn vraag naar de uitrusting met ETCS, met de corridors B en C, die de eerste prioritaire zijn, vooral de goederencorridors heeft aangeduid. Dat is een opvallende vaststelling.

Uw suggestie om iedere seinoverschrijding te analyseren, wordt al gerealiseerd, niet omdat u die daarnet hebt gemaakt, maar wij deden dat vroeger ook al. Elke seinoverschrijding, welke ook, wordt geanalyseerd. Dat geeft mij de mogelijkheid om toch ook uw aandacht te vestigen op de invloed van de moderne technologie op de cijfers die wij ter interpretatie voorgelegd krijgen. Sinds 2005 tot vandaag heeft onze netwerkbeheerder, Infrabel, een heel goed systeem van automatische detectie van seinoverschrijdingen uitgerold.

Ik roep hiermee de geest van het verleden op. Wanneer vroeger, voor er een automatische detectie was, een locomotief één meter voorbij een sein reed, werd er tussen collega's al eens gezegd dat er een metertje terug gereden mocht worden. Als men vandaag één meter voorbij een rood sein rijdt, wordt dat automatisch gedetecteerd en komt dat in de statistieken. Zo moet het ook.

Als men het aantal seinoverschrijdingen tussen 2005 en 2010 bekijkt, dan stelt men vast dat er een stijging van 43 % is. Als men de groei van het aantal seinen met automatische detectie tussen 2005 en 2010 bekijkt, dan stelt men een stijging van 44 % vast. Dat verklaart ook waarom er een substantiële groei is van seinoverschrijdingen op de korte afstand. Op de lange afstand blijven die vrij stabiel.

Wij moeten dus altijd heel voorzichtig zijn. Un train en cache un autre. Ik mag dat tegen u misschien niet in het Frans zeggen, maar u begrijpt wel wat ik wil zeggen.

Ik kom tot uw laatste opmerking, namelijk dat de CPS-aanbevelingen zelden of nooit worden opgevolgd.

Integendeel, de studie, die u waarschijnlijk de volgende dagen zult gepresenteerd krijgen, is een uitdrukkelijke bestelling geweest bij onze als externe preventieadviseur functionerende CPS, een bestelling die is geplaatst door onze technische directie om juist bepaalde elementen van welbevinden van onze treinbestuurders te onderzoeken.

Er was natuurlijk ook een dialoog met de syndicale organisaties, die daarop ook aandringen, maar de opdrachtgever van deze studie aan CPS was onze technische directie, zoals ze reeds in het verleden andere studies heeft besteld. Dat toont duidelijk aan dat wij niet alleen rekening houden met de aanbevelingen, maar vooral dat wij vragende partij zijn om bepaalde studies te laten gebeuren.

Mijnheer Geerts, ook u hebt een aantal vragen gesteld. Op de vraag over de homologaties, de tijdsduur en de verantwoordelijkheden ben ik reeds ingegaan toen ik antwoordde op de vragen van mevrouw Dieu, onder andere met het voorbeeld van type 13 en type 18. Mijnheer Geerts, wij laten nu een volledige tijdslijn maken van elk type materieel, nieuw en oud, in welke verantwoordelijkheidszone het zich bevindt, over de homologatieprocedure. Dat kan heel instructief zijn. Wat wel belangrijk is, is dat er inderdaad een bepaalde leercurve is die maakt dat men sneller kan gaan in functie van de homologatie op bepaalde types materiaal die vergelijkbaar zijn. Daar zijn type 13 en type 18 heel belangrijk.

Ik had ook reeds geantwoord op vragen over TBL1+ in groot onderhoud.

Een belangrijk vraag die u stelde, ging over de stock van de TBL1+-toestellen. Ik heb u reeds gezegd bij uw bezoek aan Salzinnes dat de foto die gepubliceerd werd in de pers en die zo'n heisa heeft veroorzaakt en die iedereen tot reacties aanzette, jammer genoeg de verkeerde foto was. Als u zo'n klein autoradiootje ziet, dat is eigenlijk een onderdeel van de GSM-R, met twee kabeltjes eraan, dan zou men kunnen denken dat het inbouwen van TBL1+ gemakkelijk is. Het was een verkeerde foto. Ik weet niet hoe die daar is geraakt. Wij gaan aan de pers onze verontschuldigingen aanbieden, want een journalist heeft iets verkeerds gefotografeerd. Het probleem is dat dit dan tot een heisa leidt en dat u ook tot verkeerde conclusies dreigt te komen.

Wat is de situatie van die stock?

In 2007 plaatsten wij een bestelling bij de firma Alstom. Uiteraard moesten zij dat eerst produceren. Pas dan vroegen zij wanneer wij dat wilden. Wij hebben gezegd dat wij het nodig hadden op de dag van die homologaties. Dat is een heel variabel gegeven. Wij namen ons voor, om geen risico's te nemen, om die stock zo snel mogelijk na de basishomologatie af te nemen. We namen niet de volledige stock af, wel genoeg om tenminste een jaar installatie te doen volgens een planning die wij toen al hadden ingeschat. Concreet betekent zulks dat wij eind 2008, begin 2009, een jaarstock TBL1+ hadden. De eerste basishomologatie TBL1+ op het rollend materieel kwam er pas in september 2009. Het feit dat daar negen maanden stock lag, fysisch in dozen zonder veel stof te vergaren zoals in de pers werd

vermeld, konden wij de dag na de homologatie met de inbouw beginnen. Hadden wij de homologatie kort voor de zomer verkregen, hadden wij voor de zomer met de inbouw kunnen beginnen.

Het vervelende is dat onze mensen nu het gevoel krijgen dat men ons verwijt die stock pro-actief en op tijd te hebben besteld opdat wij hem onmiddellijk zouden inbouwen. Stel u voor dat wij tegen Alstom hadden gezegd: wij gaan die stock pas oproepen als wij alle homologaties hebben. Dan waren wij vandaag nog niet aan het installeren. Wij hebben een keuze gemaakt en het was volgens mij de juiste keuze.

Uw tweede interessante opmerking ging over stock, dat wij onze mensen nu dwingen om stockniveaus laag te houden. Onze mensen kunnen niet werken met lage stockniveaus.

Ik vertel u graag een verhaal dat wij hebben meegemaakt. Met al mijn logistieke topingenieurs van hoger directieniveau, bezochten wij in een onverdachte periode, twee of drie jaar geleden, General Motors in Antwerpen. Zij hebben immers een logistiek geavanceerd systeem. Daar blijft nu nog weinig van over. Toen maakten wij de vergelijking tussen stockhoudingssystemen. Bij GM kwamen zij op een ratio van 2,6. Onze mensen waren heel fier, want wij kwamen op een ratio van 2,3. Dat kon niet kloppen, want die systemen waren onvergelijkbaar. Die 2,6 bij GM was dagen/stock, bij NMBS was het jaren/stock.

Dus, ja, ik dring aan op lagere stockniveaus omdat die stocks onwaarschijnlijk veel belastinggeld wegvreten.

Na tien tot vijftien jaar zijn er daardoor soms afschrijvingen op wissel- en reservestukken nodig, die eigenlijk nergens voor gediend hebben. We gaan nu naar standaardisatie om lagere stockniveaus te hebben. We gaan naar consignment stock, waarbij de stock eigendom blijft van de leverancier, van de Bombardiers en Alstoms van deze wereld, omdat we minder belastinggeld in de stock moeten steken. We besparen echter niet op het stockniveau als dusdanig. Het feit dat we recent snel stock hebben ingeslagen voor het systeem TBL1+, is daar een bewijs van. Dat is dus ook een mythe die eens uit de wereld moest worden geholpen.

U maakte inderdaad een punt toen u sprak over de opleiding, en meer bepaald over het feit dat men weinig ervaring nodig heeft om instructeur te worden. Twee of drie jaar geleden, ik herinner me de juiste datum niet, kwam er inderdaad een maatregel waarbij jonge treinbestuurders vrij snel tot instructeur kunnen doorgroeien. Het is zo dat we geconfronteerd zijn met het feit dat treinbestuurders het bedrijf verlaten rond de leeftijd van 55 jaar. Dat is een wettelijk gegeven, dat ook rekening houdt met het stresserend karakter van hun beroep. Dat betekent echter dat de leeftijdspiramide bij bestuurders een bovengrens heeft op 55 jaar, tegenover het andere personeel dat vaak tot de leeftijd van 58, 59 tot 60 jaar blijft. Dat betekent dat er een tekort was aan instructeurs.

We hebben de doorgroeimogelijkheid verbeterd, in samenspraak ook met de erkende organisaties. Het is echter inderdaad zuiver theoretisch mogelijk dat een treinbestuurder, die uiteraard een opleiding heeft gekregen, misschien 1 tot 2 jaar na het volgen van de opleiding en examens, inderdaad ook instructeur zou kunnen worden. De reden daarvoor is dat ervaring op zich geen absolute parameter is in het selectieproces. We gaan dat ook evalueren en kijken of dat een goede of slechte maatregel was. Men heeft niet alleen ervaring nodig om een instructeur te zijn. Men heeft ook educatieve capaciteiten nodig, gekoppeld aan kennis, ervaring, enzovoort. Dat is een gegeven dat we inderdaad in de software van onze beoordeling moeten meenemen.

Ik denk dat het debat over de arbeidsomstandigheden heel interessant en heel moeilijk is. Daar moeten heel veel parameters worden onderzocht en eventueel in een benchmark meegenomen, suggestie die hier ook reeds door een andere collega is gemaakt.

Met de meldingen van treinbestuurders, en niet alleen van treinbestuurders, wordt wel degelijk rekening gehouden, maar die worden ook geëvalueerd en geanalyseerd. Wanneer ze waardevol zijn, worden ze meegenomen, regelmatig zelfs in gesprekken met Infrabel. Ik geef u een voorbeeld. Als uit de meldingen van de treinbestuurders komt, dat bijvoorbeeld een signaal slecht zichtbaar is, wordt dat meegenomen in de evaluatie naar Infrabel. Het is al gebeurd, en ik spreek onder controle van Luc Lallemand, dat een acht-, negen- of tiental seinen gewoon verplaatst zijn na de evaluatie van de melding door de treinbestuurder. Er wordt wel degelijk rekening mee gehouden, maar het moet uiteraard een legitieme reden geven.

De heer Vanhie heeft de vraag gesteld of het wel haalbaar is op het terrein wat wij allemaal gaan doen. Wel, het is heel ambitieus. De planning die

wij hadden om tegen 2013 de volledige vloot van de NMBS uit te rusten met TBL1+ was volgens mij reeds een ambitieuze planning. Wij hebben echt alles uit de kast gehaald. De eindtermijn 2013 blijft maar wij hebben een aantal volumes naar voren getrokken. Het is heel ambitieus. Wij hebben ook contacten met onze Zwitserse en Duitse collega's en toen ik hen heb verteld dat wij in 92 of 93 maanden tussen de beslissing van de raad van bestuur en de totale 100% uitrol van het systeem, een systeem hadden dat volledig in de vloot geïntegreerd zou zijn, dachten ze dat wij ofwel een heel kleine vloot hadden, ofwel dat wij heel ambitieus waren en veel capaciteit hadden vrijgemaakt. Het zit eigenlijk tussen de twee maar wij zijn wel heel ambitieus bezig. Om haalbaar te zijn op het terrein, moet alles goed in mekaar klikken, moet er goed samengewerkt worden, de rekrutering moet kloppen, onze leveranciers moeten meegaan, wij mogen geen grote technische problemen krijgen, er mag weer geen winter komen zoals de winter die we achter de rug hebben, maar met de opwarming van het klimaat gaat dat allemaal misschien meevallen, in een andere context dan, maar het is heel ambitieus.

Het is heel ambitieus. Wij gaan dat met al onze mensen wekelijks in het directiecomité opvolgen, bijsturen waar nodig en op het juiste moment corrigerende maatregelen nemen waar nodig. Het is heel ambitieus.

La remarque de M. Bellot à propos de l'organigramme m'a frappé. J'ai immédiatement fait le décompte; il y a moins de rangs entre l'administrateur délégué et le conducteur de train que dans l'armée belge entre le soldat et le général! Entre moi et un conducteur, il y a un directeur général production, un responsable de toute l'organisation conducteurs et un chef de division (TCT); ensuite nous trouvons le dépôt, puis le conducteur. Ce système est comparable au système suisse. Dans ce pays, le TCT et le dépôt sont combinés; pour le reste, c'est identique. Nous avons un à deux niveaux en moins que la Deutsche Bahn et la SNCF. Et il est vrai que les sociétés *low cost* de type Virgin ont facilement deux niveaux en moins. Mais il faut remarquer l'économie d'échelle qui joue en notre défaveur; elles ont parfois des équipes de quelques dizaines ou une petite centaine de conducteurs. Leur système ne couvre pas forcément l'entièreté d'un pays. Elles travaillent sur des lignes bien spécifiques.

Je suis du même avis que Luc Lallemand: la réduction du roll-out de l'ETCS de 50 % n'est pas une question de budget mais plutôt de technicité du dossier.

Concernant les 20 % d'immobilisation, j'ai déjà eu l'occasion de répondre.

En ce qui concerne les 300 mètres avant le feu rouge, il s'agit d'un pas très important car c'est justement le paramètre qui a été ajouté dans le TBL1+ et qui permettra d'éviter un grand nombre d'accidents potentiels.

Même si la locomotive dépasse de quelques mètres le signal, elle n'arrive pas forcément dans la zone de danger. De nouveau, ce sont les spécialistes d'Infrabel qui savent mieux débattre de cela.

La détection automatique du dépassement de signal entraîne qu'on détecte nettement plus de dépassements de signal qui ne couvrent que quelques mètres. C'est une question d'interprétation des chiffres. Le nombre de dépassements de signal de plus de 100 ou 200 mètres reste plutôt stable mais augmente pour les dépassements de 50 mètres ou moins.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, nous avons beaucoup parlé de la Suisse. Nous aurons ainsi l'occasion de remettre quelques pendules à l'heure. J'apprends avec bonheur que si les collègues suisses reçoivent une montre de leur hiérarchie lorsqu'ils entrent en fonction, à la SNCB, en 2000, tous les cheminots ont également reçu une montre. C'était à l'époque d'une SNCB unie, où les négociations étaient encore possibles. Vous me donnez une idée pour le cahier revendicatif que je ne manquerai pas de négocier fin de cette année avec ces messieurs.

M. Descheemaecker signale qu'il est tenu compte des enquêtes CPS. C'est en général à notre initiative qu'elles sont faites. Il ne manquerait plus que cela! Les enquêtes CPS sont des analyses de risque qui sont réalisées parce que le code du bien-être demande que de telles analyses soient réalisées. Il ne faudrait pas que ce soient les travailleurs qui paient les analyses de risque quand on leur demande d'augmenter les cadences. Il convient donc de replacer les choses dans leur contexte!

Dans la plupart des interventions des membres, il était question du statut de la note et de son devenir. Évidemment, je confirme les propos de Mme la ministre et des trois CEO. Nous nous sommes réunis autour d'une table au siège du cabinet de Mme la ministre, dans le but de définir des lignes d'orientation. Jamais, il n'a été question

d'y entamer la négociation. Ce n'est pas le lieu prévu à cet effet.

Il existe bien sûr des endroits pour mener ces négociations. Le comité de pilotage est un de ces endroits. Pas plus tard que ce mercredi, comme l'ont dit les trois administrateurs délégués, nous aurons une réunion exceptionnelle du comité de pilotage avec ce point particulier à l'ordre du jour. Nous négocions là où il faut négocier.

En réponse à certaines de vos questions, je suis en incapacité de vous dire ce que nous pouvons céder, à quelles conditions, etc. dès lors que les négociations n'ont pas commencé, dès lors que nous ne connaissons pas aujourd'hui ce qui nous sera demandé.

Ce dont je peux être certain et ce sur quoi je peux vous assurer, c'est que, si les demandes sont raisonnables, faites par des gens responsables à des travailleurs, nous les examinerons. Je peux même vous dire qu'on peut les examiner avec bienveillance. Il n'est pas exclu, à certains endroits, sur base de volontariat par exemple, qu'on puisse travailler en équipes successives si nécessaire pour pouvoir accélérer divers processus d'implémentation du matériel embarqué sur des engins moteurs.

Évidemment, il ne faut pas prendre, comme on a trop souvent la volonté de le faire au sein du groupe SNCB, les travailleurs pour des gogos ou des kleenex. On ne peut en même temps dire qu'on va fermer collectivement les ateliers et qu'on va supprimer les congés pour faire travailler les gens. Il faut que des demandes existent: si elles sont raisonnables, elles seront raisonnablement examinées et raisonnablement négociées, comme c'est toujours le cas avec nous.

Parmi vos remarques, vous avez épinglé certaines difficultés dans la transmission du savoir entre les générations. C'est un élément intéressant à relever dès lors qu'à la SNCB, que ce soit avec le matériel ou avec le personnel, généralement, on travaille à flux tendu, à flux super tendu!

On a travaillé avec le personnel en recrutant par vagues: on recrute, on arrête complètement le recrutement et puis on recommence. La dernière fois, on a arrêté le recrutement jusqu'en 2004, 2005 et on a repris le processus sain de recrutement à partir de 2004. Aujourd'hui, en vitesse de croisière, on tourne à environ 1 800 agents recrutés chaque année. Or il faut savoir qu'il y a un énorme *turnover* au sein de la maison SNCB, ce qui fait qu'une transmission de savoirs est nécessaire entre les générations. Si on travaille à flux tendu, cela donne des coupures, des brèches entre les générations, ce qui provoque des problèmes.

Comme avec le matériel, dès qu'on a des conditions hivernales sérieuses, beaucoup de matériel est immobilisé et on ne peut plus forcément faire face à la demande. Idem pour les instructeurs, qui sont pratiquement tous plus jeunes que les conducteurs qu'ils doivent instruire. Si on avait recruté de manière régulière et prudente, il n'y aurait pas toutes ces différences de générations, tous ces écarts. On travaillerait dans un processus harmonieux et on avancerait de manière plus souple.

Nous serons prêts à faire les efforts nécessaires si on nous les demande et s'ils sont raisonnables. Pour cela, on peut avoir certaines idées. Je voudrais donc revenir à celle que M. Lallemand avait avancée à titre personnel lors de la conférence de presse, et qui consiste à rappeler les prépensionnés. On n'est pas chez Carrefour ni à Techspace, on est à la SNCB! Les dernières prépensions de la SNCB remontent à 1988. À supposer que le prépensionné de 1988 avait 58 ans à l'époque, il en aurait 80 aujourd'hui!

Je ne vois pas bien ce qu'il viendrait 'foutre dans la baraque' avec les nouvelles technologies ETCS! Chacun peut avoir ses idées, mais je ne les partage pas, monsieur Lallemand. Mais nous verrons quand nous négocierons.

Le **président**: À cet âge-là, c'est la technologie "Persantine", à mon avis.

Gérard Gelmini : Probablement, monsieur le président.

Voilà ce que je voulais dire pour l'essentiel. Encore une petite chose: un membre s'inquiétait du signal H 19. C'est celui dont j'avais montré le processus. M. Descheemaecker vient de dire que nous suivions bien les recommandations. Donc, pour le signal H 19 de Neufvilles, je vous rassure tous: il est toujours au même endroit, il n'a toujours pas bougé au jour où je vous parle.

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, er werd een aantal vragen gesteld of wij bereid zijn om in bespreking te gaan. Uiteraard zijn wij bereid om in bespreking te gaan. Het hangt natuurlijk af van wat wij op tafel, op ons bord zullen krijgen.

Er werd ook een vraag gesteld over de ploegenarbeid. Ploegenarbeid kan uiteraard, maar

als men in ploegen werkt, moet men meer mensen hebben, moet men meer werknemers hebben en het blijkt moeilijk te zijn om meer werknemers aan te werven. In elk geval, het zijn een aantal ideeën die naar boven komen. Men zal creatief moeten zijn. Wij zullen ook eenzelfde creativiteit tentoonspreiden en meehelpen in die onderhandelingen. Wij staan daar dus niet negatief tegenover, maar het moet realiseerbaar zijn.

Het is bijzonder leuk te vernemen dat er inderdaad een safety platform georganiseerd wordt, waar treinbestuurders hun mededelingen kunnen doen. Uiteraard zullen wij in het paritair overleg daarover nog iets meer informatie vragen, zodanig dat wij onze treinbestuurders kunnen inlichten.

Met de datum van overmorgen reeds op de agenda geprikt, met een aantal creatieve voorstellen – ik weet niet hoe oud die bruggepensioneerden dan wel zullen zijn – en een aantal nieuwe punten die neergeschreven zijn en waarschijnlijk nog op het paritair overleg zullen komen, zal het paritair overleg op een goede basis kunnen starten. Wij moeten het alleen maar kunnen invullen aan beide zijden.

Le **président**: Souhaitez-vous répliquer?

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank alle sprekers voor de vele antwoorden en reacties. Ik heb nog een aantal specifieke vragen, onder meer over het safety platform. Ik heb begrepen dat er bij het safety platform een nieuw forum komt waar de treinbestuurders bij betrokken zijn. Dat is zeer positief. Maar zijn er over het safety platform zoals het bestond, verslagen ter beschikking? Kunnen wij die raadplegen? Het kan interessant zijn de evolutie van de veiligheid in de voorbije jaren van naderbij te bekijken.

Inzage GSM-R kreeg ik het antwoord van de heer Lallemand, dat dat eind 2009 zo goed als rond was? Wanneer ik naar de nota over de veiligheidsinspanningen van de NMBS-groep kijk, vind ik de investeringen voor de komende jaren opgesomd. Ik zie voor 2010 nog 5,2 miljoen euro, voor 2011 nog 3,5 miljoen euro en voor 2012 nog 2,8 miljoen euro. Het is minder dan de jaren hiervoor, maar het zijn toch aanzienlijke bedragen voor de verdere uitbouw van het GSM-R-netwerk. Nu zeggen dat het rond is, lijkt mij iets te snel. U had het over eventuele bijkomende toepassingen. Kunt u daar iets meer over vertellen?

De heer Descheemaecker had het over de ideale wereld, waarin de versnelling mogelijk zou zijn: als het goed weer is en als niemand ziek wordt en dergelijke meer. Dat zijn natuurlijk al heel wat voorwaarden om de versnelling als realistisch te beschouwen. Ik meen dat het mogelijk moet zijn, maar er zal dan iets moeten gebeuren wat de mobilisatiegraad van de voertuigen betreft.

Wij hebben dat ook vernomen in de werkplaats in Mechelen, waar men op bepaalde momenten met zodanig veel reparaties bezig is dat de grote revisies achterstand oplopen. Het is natuurlijk net bij grote revisies dat de mogelijkheid bestaat de veiligheidssystemen te installeren.

Ik heb nog één specifieke opmerking. Iemand vroeg of de lijnen die exclusief voor goederenverkeer worden gebruikt, worden uitgerust met TBL1+. De heer Lallemand antwoordde daar bevestigend op. Ik vermoed dat het dan vooral over de corridors ging. Ik lees echter op pagina 5 van de nota dat de seinen op de lijnen met uitsluitend goederenverkeer “niet weerhouden worden voor uitrusting met TBL1+.” Ik vermoed dus dat een en ander ietwat genuanceerd moet worden? Ik vraag dat maar om duidelijkheid te krijgen.

David Geerts (sp.a): Nogmaals dank voor de antwoorden.

Mevrouw de minister, u wrijft mij cafépraat aan. Ik stel echter uw reactie vast in het persbericht dat via Belga verscheen: “De systemen kunnen pas geïnstalleerd worden als de treinen in onderhoud worden gedaan. Maar wij hebben op dit moment alle treinen nodig om een goede dienstverlening te garanderen. Zo verklaarde minister Vervotte vrijdag voor de aanvang van de Ministerraad. Dat lijkt misschien vreemd, erkende zij.”

Ook de heer Schouppe wordt aangehaald: “Collega Etienne Schouppe toonde zich verbaasd over het nieuws: Ik zal het onder de aandacht brengen van de heren die daar verantwoordelijkheid voor dragen. Zo zei de vroegere spoorbaas. Het is niet alleen jammer, het had al lang geplaatst geweest moeten zijn, voegde Schouppe eraan toe.”

Catalogiseert u de uitspraak van uw collega Schouppe dan ook onder cafépraat? Eigenlijk zegt hij hetzelfde. U mag daar onmiddellijk op reageren, mevrouw de minister.

Mijnheer Descheemaecker, u had het over de stock aan TBL1+ en de foto die erbij stond. Voor alle duidelijkheid, ik heb die foto niet genomen. Ik was mij er niet van bewust welke foto daar

getoond werd. U zegt dat het gaat om een foto van GSM-R-toestellen. Eigenlijk had die foto van GSM-R-toestellen niet genomen mogen worden.

Zoals ik in het eerste deel van mijn betoog daarstraks heb gezegd, wij hebben de tijdslijn van de investeringen in GSM-R gevolgd en ik hoop ik dat TBL1+ niet dezelfde tijdslijn zal volgen. Zo niet komt de uitvoering ervan in gevaar. Er was maar 72 % van de GSM-R-toestellen geïnstalleerd in februari 2010. Als wij een zelfde tijdslijn volgen voor de implementatie van TBL1+, meen ik dat wij de streefdatum van 2013 niet halen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les différents intervenants pour leur réponse. Nous avons pu, en tout cas, nous mettre d'accord sur un point: l'accélération des investissements en termes de TBL1+. Néanmoins, il conviendrait d'être clair sur la date finale de mise en œuvre qui, pour moi, ne varie pas par rapport au planning précédent. Des efforts ont été consentis et je les salue.

Par ailleurs, au regard des investissements réseaux et des investissements sur les engins de traction, 2014 est, *a priori*, la date à laquelle le système TBL1+ sera en ordre. Je ne voudrais pas qu'en 2014, on se tourne vers vous, madame la ministre, en vous rappelant votre promesse de 2010 concernant l'installation en 2014 de l'ensemble du système. Il faut être clair sur les dates. La distance qui nous sépare de l'objectif final est demeurée la même mais, pour utiliser une image à laquelle on recourt beaucoup ces temps-ci, seule la courbe de vitesse a changé. Toutefois, ces prévisions pourraient être remises en cause par une série d'éléments. Nous croisons les doigts pour que ces obstacles soient levés et que la concertation sociale apporte des résultats positifs.

Là où je suis moins enthousiaste, c'est quant à vos réponses concernant l'ETCS et l'échéance de 2030. En effet, j'ai l'impression que vous vous enfermez dans une certaine vision des choses et que vous ne souhaitez pas étudier d'éventuelles alternatives à cette date ultime de 2030.

Il est vrai que le problème est complexe et que nous sommes loin de la première audition du 22 février: "TBL1+ est la bonne solution, car il nous permettra d'aller facilement vers la migration ETCS." Non! Ce n'est évidemment pas facile: il ne s'agissait pas que d'une question de logiciel, d'une question de balise, mais bien d'autres choses sont à mettre en place. Nous savons que certaines sont en train d'être mises en place.

Cependant, monsieur Lallemand, vous nous dites que des relevés topographiques doivent être faits, que des balises supplémentaires restent à installer … et le président vous répond que, s'il y a des budgets supplémentaires ou que le prochain contrat de gestion en prévoit, cela vous arrange donc! Vous répondez que non! Là, je suis un peu étonné: les relevés topographiques peuvent être réalisés plus ou moins rapidement, notamment selon les moyens financiers disponibles; les balises peuvent aussi être installées plus ou moins rapidement en fonction des moyens financiers, entre autres, dont on dispose.

Vous avez une certaine vision des choses. On entend, on rencontre, on auditionne des gens avec une vision différente. Ce sera le but de cette commission de se faire sa propre réalité des choses qui n'est pas forcément celle qu'on entend de manière majoritaire aujourd'hui. J'ai quand même envie de dire à Mme la ministre: un contrat de gestion, ça s'amende.

Inge Vervotte, ministre: Monsieur Balcaen, vous devez également tenir compte des dates. Je ne peux pas m'engager pour 2014 ou 2015, étant donné que mon mandat se limite à la période où je suis ministre et personnellement, j'ignore pour combien de temps je le serai. Les engagements structurels et financiers ne peuvent dépasser la période d'un contrat de gestion. Aujourd'hui, des adaptations interviennent dans le contrat de gestion et cela ne pose pas de problème.

Le **président**: Dans la gestion de dossiers complexes, on étudie le "planning PERT", comme le font les ingénieurs lors de la construction de grands immeubles. Cela revient à décomposer toutes les actions à mener en une multitude de petites actions individuelles avec, pour chacune, leur délai. On établit ainsi un "planning PERT" et on définit un chemin critique. Au sein de la SNCB, un tel planning a-t-il été élaboré, sachant que toutes les initiatives doivent être menées en parallèle, se superposer ou se joindre bout à bout? De cette manière, on peut déterminer s'il y a moyen d'anticiper la date de 2030 à 2022 ou 2025 et évaluer les moyens humains, techniques et financiers à mettre en œuvre. Madame la ministre, c'est une demande que nous vous formulons. Ce genre de planning a-t-il été envisagé, en tenant compte des retards que cela peut entraîner sur les grandes lignes. C'est un exercice intéressant.

Je ne doute pas que des équipes et vous-même avez réfléchi à cette méthode et cela en vaut la peine. De fait, au vu des aspects techniques,

politiques et d'investissement, il est difficile de donner une perspective en 2030, étant donné que la ministre, comme nous tous, est ici jusque 2011 au plus tard et que d'autres nous suivront.

Dans notre rapport, nous devrons formuler des recommandations. Il ne s'agit pas de fixer une date techniquement irréalisable mais de regarder, madame la ministre, si cette échéance fixée à 2030 peut être raccourcie. Est-ce un délai réaliste vis-à-vis de l'opinion publique? Plusieurs personnes parmi nous auront à ce moment une retraite dorée ou non. Nous verrons bien si elles auront droit à une retraite au soleil ou sous la pluie. Quoiqu'il en soit, la date est un élément qui nous interpelle: 2013 ou 2014 est mesurable et à notre échelle tandis que 2030 est relativement éloigné. Madame la ministre, nous attendons une réponse à cet égard.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even aanvullen. De datum van 2030 wordt door de mensen die vorige week mee naar Zwitserland zijn geweest, nogal gemakkelijk vergeleken met 2017 in Zwitserland. De ambitie van Zwitserland is om 700 kilometer van de 3 000 uit te rusten met ETCS level 2. Dat is dus een ander verhaal dan de ambitie om tegen 2030 een volledig net met ETCS uit te rusten.

Daarom zou het interessant zijn te weten wat de planning is van de spoorwegmaatschappijen, welke stappen men zal nemen op basis van bijvoorbeeld risicoanalyse van bepaalde punten, zodat men de meest gevaarlijke punten tegen 2020 – ik zeg maar iets – zal uitgerust hebben. Dergelijke tussenstappen zijn misschien veel relevanter. Men moet ervoor zorgen dat de gevaarlijkste locaties zijn uitgerust, veeleer dan dat het volledige net vroeger dan 2030 is uitgerust.

Daarstraks werd de vraag gesteld of dubbele investeringsdotatie betekent dat het dubbel zo snel klaar zal zijn. Dat werd tegengesproken door de heer Lallemand. Wellicht is het nuttig om voor het volgende investeringsplan van de NMBS, dat dan inderdaad onder de volgende minister zal vastgelegd worden, een zicht te hebben welke middelen er nodig zijn om zo spoedig mogelijk, wat dat dan ook mag zijn, een dergelijk veiligheidssysteem uit te rollen.

Dat waren nog een aantal bedenkingen die ik daarbij wilde maken. Het zou bovendien, net als de voorzitter zegt, interessant zijn voor de commissie om te weten wat er mogelijk is op het vlak van timing, met welke middelen dan ook, om tot onze aanbevelingen te komen tegen de zomer van 2010.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wil ook niet dat er misverstanden zouden ontstaan over planningen. Ook wij nemen engagementen met betrekking tot langetermijnprojecten, grote infrastructuurwerken en dergelijke meer. Onze visie stopt dus niet zomaar bij 2011. Die idee alsof dat wel het geval zou zijn, mag geen ingang vinden na mijn uitspraak.

Het is natuurlijk wel een feit dat bij de volgende investeringsprogramma's keuzes zullen moeten gemaakt worden en ik kan mij vandaag niet engageren voor de keuzes die in 2013 en in de toekomst zullen moeten gemaakt worden.

Het is echter evident – en dit is ook de realiteit zoals ik ze vandaag ervaar bij de NMBS-groep – dat men dat grondig voorbereidt aan de hand van allerhande scenario's. Het is ook de evidentie dat de scenario's met betrekking tot zo snel mogelijke implementatie van ETCS daarvan een is, naast de vele andere arbitrages die ook zullen moeten gebeuren. Ik zeg daarvan dat ik het mij niet kan permitteren om mij vandaag te engageren voor de keuzes die op dat moment zullen moeten gemaakt worden, wat ook fundamentele keuzes zijn. Het is echter wel evident dat scenario's over de manier waarop een en ander moet gebeuren en over de mogelijkheden bestudeerd worden bij de voorbereiding van de investeringsprogramma's.

Le **président**: Nous avons la même difficulté. Ce sont les sociétés de chemin de fer qui doivent préparer techniquement les phases. On les réexaminera et nous verrons si c'est faisable. Sortons de l'aspect décisionnel en termes de moyens et voyons quelles sont les contraintes techniques d'exploitation qu'il faut respecter.

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank het panel voor de antwoorden, zeker de beleidsman van de NMBS, die zegt dat het een zeer ambitieus plan is. Dat doet mij twijfelen aan de haalbaarheid. Het is u gegund dat u daarin slaagt, want het gaat hier over veiligheid, maar ik hoor wel dat er nog veel zaken moeten worden gerealiseerd voordat de werken kunnen beginnen. Er moet nog sociaal overleg zijn en ik hoor al vanuit de vakbondswereld dat het niet van een leien dakje zal lopen. Er moeten leveranciers worden gecontacteerd enzovoort.

Ik hoop dat u ons met dat ambitieus plan geen zand in de ogen strooit om ons kalm te houden. Ik hoop dat u slaagt, want er zijn 18 mensen gestorven. Ik hoop dat we er nu werk van maken,

want we hebben al veel tijd verloren.

Le **président**: Je voudrais remercier les différents orateurs.

J'ai le sentiment et je pense qu'il est général, qu'entre la visite à Malines et la visite à Salzinnes, il y a eu des changements. On sent plus de volontarisme.

De notre côté, nous allons poursuivre notre travail en vue de formuler des recommandations et des propositions.

Si vous pouviez faire cet exercice, ce serait intéressant pour nous en termes de planification des techniques à mettre en œuvre.

La réunion publique de commission est levée à 18.39 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.39 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Morgen

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Matin

La séance est ouverte à 10.14 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.14 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Chers collègues, pour la désignation du troisième expert, nous avons contacté l'ensemble des universités francophones et toutes ont décliné l'invitation, considérant que la fin de l'année académique n'était guère propice à dégager des professeurs de leurs tâches.

Nous sommes donc toujours à la recherche du troisième expert qui sera chargé de l'analyse des archives de la SNCB. Je lance un appel aux différents commissaires. Si vous avez des références, n'hésitez pas à nous les communiquer. D'ici midi, nous allons contacter deux personnes, suite à des communications parues récemment dans la presse. M. Geerts me donnera les noms de ces personnes.

Ce matin, nous auditionnerons le SACT, le SPF Emploi, Corporate Prevention Services et le service de prévention interne à la SNCB.

Audition de représentants du Syndicat Autonome des Conducteurs de Train (SACT)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders (ASTB)

Arthur Mercier: Monsieur le président, je m'appelle Arthur Mercier, je suis président du Syndicat autonome des Conducteurs de Train (SACT).

Depuis la création de notre syndicat, nous avons adressé, à de nombreuses reprises, des courriers à la direction de la SNCB pour dénoncer le manque de sécurité sur le réseau belge. Est-il encore nécessaire de préciser que la revendication principale de notre syndicat est la sécurité?

À dix-huit reprises, nous avons mis en garde les directions de la SNCB et d'Infrabel qu'un drame se préparait. Force est de constater que nous avions raison. Ces différents courriers ont été adressés à M. Alain Deneffe, président du conseil d'administration de la SNCB en 2002, à Mme le ministre Isabelle Durant, à M. Le ministre Steven Vanackere, à M. Karel Vinck, à M. Marc Descheemaecker, à M. Jannie Haeck, à M. Luc Lallemand et à M. Richard Gayetot.

À chaque fois, nous avons insisté sur l'insécurité qui règne sur le rail belge. À chaque fois, nous avons dit et redit que nous allions droit vers une catastrophe. Si parfois on nous a écoutés d'une oreille, il n'a jamais été tenu compte de nos remarques et encore moins de nos propositions pour améliorer la sécurité d'une façon significative et optimale. Nous connaissons aujourd'hui le résultat de cette ignorance complète de la part de la direction de la SNCB.

Lors de l'accident d'Aiseau en 2000, un conducteur de train a perdu la vie pour rien; un autre a vu sa vie brisée à tout jamais, simplement parce qu'on n'a pas appliqué les règles de base de la sécurité. On arrête la circulation des trains si une vache se promène le long des voies mais on n'a pas arrêté la circulation à Aiseau alors qu'il y avait un danger imminent et connu.

À l'époque où M. Karel Vinck était à la tête de la

SNCB, nous avions dénoncé le manque de sécurité sur la nouvelle ligne Athus-Meuse. Cette ligne comporte trois points extrêmement dangereux: à Anseremme, à Houyet et à Mont-Saint-Martin. À ces endroits, la circulation à double voie est ramenée sur une seule voie. À l'époque, nous avions dénoncé, auprès de M. Derochette, qui était directeur général, le fait que si un conducteur dépassait un signal pour l'une ou l'autre raison, il allait se retrouver face à un train arrivant dans l'autre sens.

Je rappelle que nous transportons des matières extrêmement dangereuses. Je vous laisse imaginer les conséquences d'un tel accident dans le tunnel d'Houyet.

Avec le directeur général de l'époque et avec M. Joseph Van Goethem, qui était le directeur de la sécurité, nous avions recherché la manière optimale de sécuriser ces trois points dangereux. Une solution a été trouvée et elle a été installée immédiatement. Le fait que M. Derochette était à l'écoute des gens du terrain déplaisait énormément. On l'a limogé au moment du départ de M. Vinck. Quelques mois plus tard, la mort de M. Van Goethem nous a définitivement fermé la porte du dialogue constructif.

De toute évidence, l'épouvantable drame de Buizingen sera suivi très prochainement d'une nouvelle catastrophe si des mesures radicales ne sont pas prises rapidement. Il faut arrêter de croire que le système TBL1+ est la solution miracle. Ce système est tout sauf efficace. Infrabel dépense du temps, de l'énergie et de l'argent pour rien. Je ne comprends pas pourquoi il y a un tel acharnement de la part de la direction d'Infrabel et de la direction de la SNCB à vouloir installer ce système.

D'abord annoncé pour 2012, puis 2015, puis 2018, puis 2025, on nous promet l'ETCS pour 2030 sur l'ensemble du réseau belge. C'est de la pure folie. Je n'ose imaginer le nombre de catastrophes que notre pays va encore connaître pendant ces vingt prochaines années, ni surtout le nombre de personnes qui vont payer de leur vie les mauvaises décisions prises aujourd'hui.

Il est impératif d'installer dès aujourd'hui un système performant d'arrêt des trains en lieu et place du système de pacotille qu'Infrabel met en place actuellement. Tout doit être mis en œuvre pour sécuriser de façon optimale le réseau ferroviaire belge dans un délai extrêmement court et au plus tard pour la fin 2012.

Dans l'attente de la sécurisation du réseau, il faut prendre des mesures au niveau de notre réglementation pour que la vitesse d'un train à l'approche de deux feux jaunes soit impérativement réduite d'une manière significative. De nombreux dépassements de signaux pourraient être évités. En effet, lorsque qu'un train de voyageurs doit effectuer un arrêt dans une gare ou un point d'arrêt situé entre deux signaux, si le conducteur ne perçoit pas distinctement le signal situé en aval du quai, la marche à vue devrait être imposée jusqu'au moment où le conducteur aura une perception correcte du signal d'aval.

Depuis 2001, nous réclamons l'installation de répétiteurs audio dans ce cas de figure, afin de réduire les dépassements de signaux. Cette demande est totalement ignorée par les responsables de la SNCB et d'Infrabel. Pour que vous puissiez comprendre ce qui se passe: lorsqu'un conducteur reçoit l'information 2 jaune qui lui indique que le signal suivant est rouge, s'il doit s'arrêter entre cette information 2 jaune et le signal rouge, qui est le signal suivant en aval du quai, il s'arrête pour décharger et embarquer les voyageurs et, bien souvent, pour une raison ou une autre, le conducteur oublie qu'il a eu deux feux jaunes avant le quai. Ce qui se passe, c'est qu'il redémarre en ayant complètement perdu de vue l'information restrictive qu'il a reçue. Forcément, il se relance vers un signal qui est rouge, qui est à l'arrêt. Pour vous donner un simple exemple: au dépôt de Ronet, que je connais particulièrement bien car je suis conducteur à ce dépôt et au quai de cette gare, on a déjà dépassé à de très nombreuses reprises le signal, parce qu'il n'est pas visible du conducteur à partir du quai. Alors qu'il a eu une information 2 jaune auparavant, il redémarre, et chaque fois, c'est le franchissement de signal en direction de Charleroi. Il y a trois semaines, on a évité une nouvelle catastrophe avec un train d'essence qui rentrait en gare de Ronet. C'est pour cette raison qu'on avait mis le signal à l'arrêt au conducteur du train de voyageurs.

Nous persistons à dire et à dénoncer que les règles élémentaires de sécurité sont insuffisantes sur le réseau belge. Pour preuve, si le GSM-R est un moyen de communication efficace, encore faut-il qu'il fonctionne correctement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour votre information, au lendemain de la catastrophe de Pécrot, on nous avait promis l'installation du GSM-R sur tout le réseau belge pour le début 2005 au plus tard. Il commence à

être opérationnel depuis la fin 2009. De nombreux engins de traction sont encore équipés du système sol-train, qui est totalement dépassé et inefficace.

Le constat est identique pour notre GSM de service. Dans certains cas, il est demandé au conducteur de l'utiliser pour lancer une alarme à défaut d'une radio opérationnelle. J'ai apporté pour vous le montrer ce que la SNCB nous donne comme information pour pouvoir lancer une alarme via le GSM. Je mets quiconque au défi de lancer une alarme dans les 30 secondes qui suivent. Il faut savoir que, lorsque le conducteur doit lancer une alarme, il se trouve dans une situation de stress intense. Il faut d'abord qu'il trouve ce document dans sa mallette, qu'il puisse se situer sur la carte de Belgique. Vous voyez qu'il y a de très nombreuses lignes qui sont imprimées en différentes couleurs. Suivant l'endroit où vous vous trouvez, vous devez déterminer le lieu où vous allez devoir lancer l'alarme. Vous pouvez constater comme moi qu'il faut presque une loupe pour pouvoir lire cette carte, et je le répète, dans des conditions de stress très importantes.

J'aimerais aussi vous informer sur le fait que, sur les réseaux étrangers, il est interdit de prendre le départ avec une radio qui ne fonctionne pas correctement. Sur le réseau de la SNCB, le conducteur est obligé de circuler sans moyen de communication si sa radio ne fonctionne pas. Dans notre règlement, il est prévu qu'il doit signaler le dérangement et que l'engin moteur doit rentrer à l'atelier dans les 24 h. Il est courant de voir que, pour ce type de panne ou pour d'autres, l'engin moteur circule toujours sans avoir été réparé.

Il en est de même lorsque l'équipement MEMOR, TBL ou le gong-sifflet de l'engin de traction est défectueux. Je vous rappelle que le gong-sifflet date de 1950, de l'époque des machines à vapeur, et qu'il est toujours d'application aujourd'hui.

Des conducteurs ont été sanctionnés parce qu'ils refusaient de circuler avec des équipements défectueux. La direction de la SNCB considère que ce genre d'équipement est une aide à la conduite et non pas un équipement de sécurité. En clair, même lorsque le système TBL1+ sur l'engin moteur sera avarié, il sera simplement isolé et le conducteur sera obligé de circuler sans ce système TBL1+.

Il est également inadmissible que, lors d'une coupure de la haute tension, le conducteur soit obligé de circuler en dérive pendant 20 secondes avant de provoquer l'arrêt du train. Sur les réseaux étrangers, c'est l'arrêt immédiat. Il faut savoir qu'en cas de danger imminent, la haute tension doit être coupée pour arrêter le train le plus rapidement possible. Dans notre réglementation, il est encore prévu de circuler en dérive pendant 20 secondes. Vous comprendrez comme moi que, lorsque vous circulez à une vitesse de 160km/h, vous pouvez, en 20 secondes, parcourir une distance relativement importante.

Le nombre de dépassements de signaux est en constante augmentation et atteint, aujourd'hui, des proportions particulièrement inquiétantes. L'implantation des signaux pose problème et, malgré cela, on s'obstine à implanter des signaux à droite, alors que nous circulons à gauche. Une mauvaise interprétation du signal et c'est le dépassement assuré! Un simple exemple parmi tant d'autres: en gare de Namur, que l'on vient de rénover entièrement, le conducteur peut changer à trois reprises de régime de circulation avec des signaux placés à gauche et à droite, clignotants et fixes, entre l'entrée et la sortie de la gare.

Les conducteurs sont astreints, dans une majorité de cas, à des cadences de travail infernales et inhumaines. Les temps de conduite sont de plus en plus longs avec, dans certains cas, des temps de pause pratiquement inexistants. Malgré cette situation particulièrement dangereuse pour la sécurité, la SNCB s'obstine à persister dans une dérive inadmissible.

Afin de faciliter le travail du conducteur et de lui remémorer une mission restrictive comme celle que je vous expliquais tout à l'heure, nous avons proposé une solution simple et gratuite à la SNCB que nous appelons le double horaire.

Je vous présente un horaire de travail pour un conducteur de train. Nous avons demandé à la SNCB d'indiquer sur cet horaire tous les numéros de téléphone des gares importantes, les numéros de téléphone des répartiteurs, ceux qui sont amenés à couper le courant, les numéros des secours, de tout ce qui concerne les alarmes. Au lieu d'aller chercher sur la carte, on aurait pu localiser directement le numéro d'alarme qu'on devait lancer selon l'endroit où l'on se trouvait.

Sur les pages suivantes, on avait demandé que soit instauré un système d'information, de mise à jour de tout ce qui concerne notre réglementation et surtout, on avait demandé qu'on imprime ceci à l'arrière de l'horaire: "Attention, je ne suis plus dans une situation normale; prudence, vitesse

adaptée; prudence." C'était tout simple à réaliser: nous avons pu le faire nous-mêmes en une demi-heure. La SNCB dit que c'est impossible à mettre en place parce que le système informatique n'est pas compatible avec celui utilisé pour les horaires et qu'il est donc impossible d'indiquer les informations que nous avons demandées.

Cela aurait permis au conducteur qui avait une mission restrictive, quelle que soit cette mission, de disposer de cette information, juste devant ses yeux, sur le tableau de bord. Pendant toute la durée de la mission qui lui est imposée, son attention aurait pu être attirée en permanence par cette information de rappel. Cela a été purement et simplement refusé.

À la suite de l'accident de Mons, nous avons proposé une solution simple et efficace pour éviter des drames de ce genre. Je vous rappelle qu'à Mons, le conducteur a probablement été mal informé étant donné que le crocodile de l'avis de ralentissement était dérangé. De ce fait, il n'a pas imposé la vitesse adéquate au train, qui s'est retourné avec les conséquences que nous connaissons. Nous avions demandé qu'on installe un système simple qui existe à la SNCF depuis des lustres.

C'est un système de pétard installé sur le rail pour informer le conducteur d'un défaut de l'avis de ralentissement; nous avions demandé que ces avis de ralentissement de plus de 50 km/h soient équipés d'un système de panneau lumineux, ce qui demandait une installation très simple à réaliser et peu coûteuse. En outre, en Belgique, le nombre de signaux qui vous imposent une diminution de vitesse de plus de 50 km/h est très réduit. Mais il n'a pas été donné suite à notre demande.

Nous avons demandé que notre réglementation soit revue pour la rendre plus simple et plus compréhensive afin de supprimer tout doute dans certaines situations que nous rencontrons. Rien n'a été fait en ce sens, au contraire: notre réglementation se complique de plus en plus et devient complètement incompréhensible.

À chaque fois, nos propositions prennent le même chemin: la poubelle. Je pourrais vous parler durant de nombreuses heures des dysfonctionnements en matière de sécurité sur notre réseau ferroviaire. Je pense que vous avez bien compris que la situation est très grave.

Pour terminer, j'aimerais vous dire ce que je ressens au plus profond de mes tripes. Aujourd'hui, j'ai la conscience tranquille parce que j'ai tout fait pour éviter un drame. J'espère que votre commission agira efficacement pour que votre conscience puisse être aussi sereine et tranquille.

Philippe Blanchart (PS): Visiblement, l'information ascendante ne circule pas correctement. Quand un constat est fait sur le terrain, par exemple par un conducteur, cela n'engendre pas de véritable retour ou d'adaptation quant aux dysfonctionnements, même techniques, qui peuvent apparaître dans le fonctionnement. Comment fonctionne l'organisation du travail dans les différents services? Comment l'information est-elle censée circuler dans l'organigramme en partant de votre niveau afin d'engendrer une adaptation suite à ce que vous avez signalé?

Arthur Mercier: Lorsqu'un conducteur constate une anomalie ou une avarie, il doit la signaler dans son rapport, sur sa feuille de travail. À partir de là, l'information est répercutée via une procédure à tous les niveaux, du terrain jusqu'à la direction. Mais il est clair que les informations ne remontent pas jusqu'à la direction.

Ce n'est pas le problème. Pour moi, comme je viens de l'expliquer, à partir du moment où vous dénoncez des faits importants et qu'on ne veut pas vous écouter, qu'on ne veut pas essayer de trouver des solutions efficaces pour éviter de nouveaux drames, cela devient interpellant. Personnellement, cela m'inquiète fortement. Si on ne prend pas des mesures efficaces maintenant, nous allons vers un nouveau drame.

Philippe Blanchart (PS): Avez-vous l'impression que ces difficultés se sont amplifiées, qu'elles sont récentes, ou que c'est vraiment une tradition ancestrale dans le fonctionnement de l'entreprise?

Arthur Mercier: Quand les gens de la base essayent de transmettre des informations, ce n'est pas bien vu au niveau de la direction. La preuve, c'est que depuis 2001 on essaie de faire bouger les choses et que les informations venant des personnes de terrain sont bloquées parce que ce n'est pas prévu comme cela.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais m'excuser auprès de notre premier invité. Je suis arrivé en retard et je n'ai pas entendu le début de son intervention.

Monsieur Mercier, je sais que vous êtes intervenu sur le peu d'intérêt de TBL1+ *versus* ETCS. On a parlé d'un passage obligé ou souhaitable vers

l'ETCS et du fait qu'on ne perd pas de temps en installant la TBL1+. Je voulais vous entendre concernant cette affirmation des dirigeants de la SNCB.

On nous a dit qu'on ne pouvait pas aller plus vite pour l'ETCS. Ce ne sera donc pas avant 2030. Je voulais connaître votre sentiment là-dessus. Quels sont les avantages et inconvénients d'une installation rapide de l'ETCS niveau 2 sur l'ensemble du réseau?

Arthur Mercier: En 2007, nous avons eu une discussion avec M. Jannie Haeck, qui nous avait dit que l'ETCS serait installé sur tout le réseau pour la fin 2012. Nous sommes aujourd'hui en 2010 et on nous dit qu'il sera installé en 2030. Je me demande si, en 2015, on ne va pas nous dire qu'il sera installé en 2045.

Vous dites que le TBL1+ est un passage obligé vers l'ETCS, qui sera opérationnel dans 20 ans si tout va bien. Pour l'ensemble des conducteurs, le TBL1+ ne sert strictement à rien!

Il est vrai qu'à faible vitesse, comme déjà expliqué, le conducteur sera pris en charge et on évitera probablement ou on limitera le dépassement de signal. Ce qui se passe, c'est que, sur des lignes à 160 km/h, vous êtes pris en charge 300 m maximum avant le signal; il est inévitable que le train franchira le signal et mettra certainement 400 à 500 m pour s'arrêter après le signal.

C'est donc beaucoup trop tard. En effet, dans de nombreux cas, le signal est immédiatement suivi, à quelques dizaines de mètres, d'un aiguillage qui permet de prendre des directions différentes et de faire venir des trains face à vous avant de reprendre la voie normale.

En clair, ce n'est pas le TBL1+ qu'il fallait installer et encore moins s'obstiner à vouloir un tel système: il fallait installer un système pouvant prendre le conducteur en charge non pas 300 m avant le signal rouge, mais déjà au signale 2 jaune, avant le signal d'arrêt. C'est le cas sur les autres réseaux.

C'est le cas notamment en France avec le système KVB qui fonctionne très bien et qui existe depuis de nombreuses années. Alors, sachant que l'ETCS ne serait opérationnel que dans 20 ans – et encore, on n'en est pas sûr –, pourquoi n'a-t-on pas entre-temps au moins essayé de placer un système similaire au KVB, pour limiter au maximum les franchissements de signaux.

Le système TBL1+, je le répète une fois de plus et je crois que je le dirai encore de nombreuses fois, n'arrangera rien du tout. Absolument rien.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Juste une petite précision: quand j'affirme que "le TBL1+ est un passage vers l'ETCS", je répercute un des messages que nous entendons régulièrement. Il est clair que nous entendons des sons de cloche très différents en fonction des interlocuteurs sur l'intérêt du TBL1+.

Jan Mortelmans (VB): Om te beginnen dank ik u voor uw aanwezigheid.

U zegt dat u verschillende keren voor de gevaarlijke situaties op het spoor hebt gewaarschuwd. U hebt dat de voorbije jaren aan verschillende mensen en instanties laten weten. Hebt u daarvan schriftelijke verslagen, bewijzen?

Hebt u antwoorden gekregen op al uw vragen en waarschuwingen aan al die mensen en instanties? Die antwoorden zouden wij graag krijgen.

Vervolgens zegt u dat alles in het werk moet worden gesteld om de veiligheid tegen 2012 te optimaliseren. Lijkt u dat zelf realistisch? Hebt u indicaties dat de NMBS, met de personeelsmiddelen en met de financiële middelen, daartoe in staat is of denkt u dat daarvoor meer nodig is? Graag kreeg ik van u meer informatie in dat verband.

Als ik mij niet vergis hoorde ik u niets zeggen over de aangekondigde maatregel inzake de opleiding. Vindt u de aangekondigde maatregelen binnen het aan de gang zijnde sociaal overleg, waaraan u niet hebt deelgenomen, voldoende?

Ik heb nog een vraag over het GSM-R-netwerk. Ik zag een nota uit 2008. Daarin staat dat het GSM-R-netwerk er is, maar dat het verschillende gaten in de dekking vertoont. Er staan allerlei punten in waar de dekking niet is gegarandeerd. Ik las een getuigenis van een treinbestuurder die zei dat als hij een andere treinbestuurder bij een koppeling telefonisch wil contacteren, hij ergens anders terechtkomt, in een seinhuis bijvoorbeeld, maar alleszins niet bij de persoon die hij nodig heeft. Dat kan geen kwaad als het om een koppeling gaat, maar wat gebeurt er in een noodsituatie? Acht u het mogelijk dat men in noodsituaties niet bij de juiste persoon terechtkomt? Het u daar ervaring mee? Zijn er gevallen bekend van telefonische oproepen waarbij men niet bij de

juiste dienst terechtkomt?

Arthur Mercier: Nous possédons la copie des courriers que nous avons adressés à la SNCB. Certains, bien entendu, n'ont pas reçu de réponse. En ce qui concerne les derniers courriers que nous avons adressés, nous avons été convoqués pour expliquer ce qui nous préoccupe. Néanmoins, aucune suite significative n'a été observée sur le terrain eu égard à ces différents courriers.

Vous parlez de l'installation de systèmes de sécurité prévue pour 2012. Si la direction de la SNCB et d'Infrabel veulent aujourd'hui investir les moyens, en imaginant que l'on veuille installer un système plus performant que le système TBL1+, c'est réalisable. D'autres réseaux ont dû et ont réalisé, dans des situations similaires aux situations actuelles, des systèmes de sécurité sur des périodes extrêmement courtes. Je rappelle que le Grand-Duché du Luxembourg est doté d'un réseau plus petit que le réseau belge, mais en un peu plus d'un an, le système ETCS a été installé partout et fonctionne très bien.

En ce qui concerne la formation des conducteurs de train, la SNCB a tenté de trouver de nouvelles formules de formation, qui ne sont peut-être pas les meilleures, mais qui ont le mérite d'exister. En la matière, il conviendrait d'améliorer la formation pratique surtout. Il faudrait également donner au conducteur qui forme l'élève conducteur davantage de moyens pour éviter, parfois, de devoir admettre un aspirant conducteur à la conduite d'un train, alors qu'il n'est peut-être pas suffisamment performant à ce niveau. Il serait nécessaire d'accorder davantage de compétences au moniteur, afin que celui-ci puisse jouer un plus grand rôle au niveau de la décision finale de laisser ou non conduire le candidat.

Par rapport au GSM-R, d'importants problèmes se posent. Certes, on ne peut critiquer le système lorsqu'il fonctionne bien. Personnellement, je l'utilise très souvent sur la ligne Athus-Meuse. Il peut s'avérer extrêmement performant. Le seul souci, c'est que sur le réseau belge, en général, il est actuellement couplé au système Sol/Train. Cela signifie que, si vous avez un engin équipé uniquement du GSM-R, vous ne pouvez vous brancher que sur le GSM-R. Sur des engins mixtes, vous devez vous brancher sur le système Sol/Train. Le système GSM-R, au niveau du réseau proprement dit, ne fonctionne pas bien.

Actuellement, je dirais que c'est vraiment uniquement sur l'Athus-Meuse que cela fonctionne d'une façon performante. Mais sur le reste du réseau, pour moi, cela ne fonctionne pas correctement. Cela a déjà été signalé à de nombreuses reprises et rien n'est fait pour solutionner rapidement le problème. Toutefois, je remarque quand même qu'actuellement, lorsque l'on dénonce des problèmes de réseau, les services techniques essaient de les solutionner très vite, mais à mon sens, pas encore assez. Lorsqu'un défaut est signalé au niveau du GSM-R, des personnes des services techniques devraient pouvoir intervenir dans les deux heures maximum par rapport au moment où le conducteur a donné l'information. Á l'heure actuelle, cela prend souvent un ou deux jours, parfois même plus.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous avez évoqué les conditions dans lesquelles les conducteurs de train ne peuvent pas démarrer dans certains pays. Lors des premières auditions des CEO, nous avons eu l'occasion de faire le parallèle entre les conducteurs de camion, les conducteurs de train et les pilotes de ligne. Avez-vous déjà essayé de comparer les droits, les devoirs, les prérogatives des pilotes de ligne et des conducteurs de train en termes de sécurité? Si un pilote de ligne décide de ne pas faire décoller son avion, personne ne pourra l'y obliger. La situation n'est pas la même sur le réseau ferroviaire.

Arthur Mercier: Le pilote de ligne n'est pas tout seul dans sa cabine de conduite. Le conducteur de train est seul à son poste. C'est toute la différence.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Pourquoi cela fait-il une différence?

Arthur Mercier: À partir du moment où vous êtes à deux, vous êtes certainement moins exposé à commettre une erreur. Ici, le conducteur est seul dans son poste de conduite.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Concernant la responsabilité et la possibilité de prendre des décisions ultimes, dont celle de ne pas faire démarrer le train, êtes-vous en phase avec ce genre de propositions?

Arthur Mercier: Je ne comprends pas votre question.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Le pilote de ligne peut décider de décoller ou de ne pas décoller. Le conducteur de train ne le peut pas. Souhaitez-vous que ce soit possible pour les conducteurs de train?

Arthur Mercier: Bien évidemment. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, il est tout à fait anormal que sur les réseaux étrangers, lorsque votre radio ne fonctionne pas, vous ne pouvez pas prendre la conduite du train et que, chez nous, cela ne soit pas prévu par le règlement. Lorsque le conducteur signale un problème de panne de radio, du Memor, du système TBL ou du compteur de vitesse, il n'est pas prévu que l'engin reste là où il est, sans discussion.

Le conducteur est amené à circuler avec des engins qui ne répondent pas au maximum de sécurité. Pour la SNCB, il ne s'agit pas d'organes de sécurité, mais d'organes d'aide à la conduite. Cela fait une grande différence. Des conducteurs ont été sanctionnés, entre autres à Welkenraedt, parce qu'ils ont refusé de prendre le départ d'un train de voyageurs dont le système TBL était isolé. C'est tout à fait inadmissible. On a déjà demandé à ce que ces systèmes soient considérés comme des systèmes de sécurité, mais ce n'est pas le cas.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Concernant la mise en œuvre de la TBL1, on pourrait, de manière naïve, se dire qu'aujourd'hui, avec la TBL1+, on prend éventuellement en charge 300 mètres avant le signal. Pourquoi n'augmente-t-on pas cette distance? On pourrait se dire: "Plaçons les balises à un endroit beaucoup plus éloigné du signal".

Arthur Mercier: Il faudrait poser cette question aux gens des services techniques. Je ne suis pas compétent pour répondre. Ce sont eux qui ont décidé que ce serait installé à 300 mètres. On aurait pu l'imposer bien avant.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): En tant que représentant des conducteurs, cette solution serait-elle envisageable?

Arthur Mercier: Non, pour moi, la seule solution, c'est d'installer un système qui prenne en charge le conducteur à partir des deux feux jaunes, comme c'est le cas sur les autres réseaux. Une courbe de vitesse s'installe dans le système de freinage. Si vous ne la respectez pas, vous êtres pris en charge et arrêté immédiatement. C'est clair et simple et cela existe depuis de très nombreuses années. Je ne comprends pas pourquoi on s'obstine à installer un système qui ne répond pas à cette simplicité de sécurité et qu'on s'aventure dans des installations de systèmes qui, pour moi, ne servent à rien. D'autant plus que le jour où l'engin moteur, équipé du TBL1+, sera avarié, on l'isolera et on vous dira de rouler sans TBL1+ en fonction, comme c'est le cas avec les autres systèmes d'aide à la conduite. C'est ce que j'essaie de faire comprendre aux responsables de la sécurité et de la direction mais le message ne passe pas!

Le **président**: La SNCB compte aujourd'hui quelque 35 000 travailleurs. Il est étonnant – et j'aurais aimé avoir votre analyse à ce niveau-là –, que manifestement les conducteurs soient répartis sur un certain nombre d'organisations, qu'elles soient représentatives, agréées ou autres. Il y a environ 4 000 conducteurs; ils sont répartis sur 4 ou 5 groupes alors que les signaleurs et les autres membres du personnel sont essentiellement répartis sur les 3 syndicats traditionnels. Comment expliquez-vous cela? Quels ont été l'origine et la genèse de la fondation du SIC, du SACT, etc.? Quelles sont les motivations de la création de ces organisations?

Arthur Mercier: Je peux répondre au niveau du SACT. Personnellement, cela fait 30 ans que je me bats pour qu'on puisse créer un syndicat de conducteurs de train uniquement. Notre métier est tellement bien spécifique, avec ses contraintes, qu'il est très difficile d'être défendu ou compris par des organisations dites "généralistes".

J'en veux pour preuve qu'au niveau européen, 24 pays ont un syndicat de conducteurs de train et dans ces 24 pays, ces syndicats discutent de leurs problèmes directement avec leur direction.

En Belgique, depuis maintenant plus de 30 ans, ce sont les organisations généralistes, comme les deux grandes organisations syndicales et les deux plus petites, qui défendent l'ensemble du personnel. Ce sont eux qui discutent avec la direction. La direction n'a jamais voulu admettre que l'on puisse créer en Belgique un syndicat uniquement de conducteurs de train permettant de discuter et défendre les spécificités de notre métier.

À la création du SACT en 2001, on a lancé une procédure en justice contre la SNCB. Elle a duré neuf ans avant que la justice belge nous reconnaisse le droit d'exister, alors qu'ailleurs en Europe, il y avait des syndicats de conducteurs de train. Un jugement est intervenu la semaine dernière. Celui-ci nous reconnaît comme syndicat de conducteurs de train et va, dans les heures qui viennent, imposer à la SNCB de nous reconnaître comme un syndicat agréé de conducteurs de train.

J'espère que le dialogue sera à l'avenir différent avec la direction de la SNCB et d'Infrabel et que l'on va surtout pouvoir se mettre très rapidement autour de la table pour, précisément, discuter de notre principale revendication, à savoir la sécurité. Notre objectif est de discuter, dans les prochains jours, avec les responsables de la SNCB et de leur dire qu'une fois pour toutes, nous devons trouver des solutions. Nous avons suffisamment dénoncé les manquements en matière de sécurité. Les manquements sont toujours là et il faut absolument oublier tous nos préjugés pour trouver, tous ensemble, des solutions en vue d'éviter de nouveaux drames.

Le **président**: Pour m'être entretenu avec des conducteurs au gré des rencontres, je ressens au sein de la corporation ou du métier une certaine frustration. Un certain nombre de conducteurs disent que, quel que soit l'incident qui arrive sur la ligne, dans le rapport qu'ils ont avec le poste de signalisation, ce sont toujours eux qui ont tort. Le confirmez-vous?

Arthur Mercier: Absolument, c'est comme cela que ça se passe.

Le **président**: J'ai entendu des conducteurs dire qu'ils étaient certains d'avoir vu cela, qu'ils avaient déclaré l'avoir vu, qu'il n'y avait personne pour le leur confirmer et c'était tout de même eux qui étaient en tort. Je ne parle pas d'un accident précis, mais d'incidents. Dans le rapport qu'ils ont avec le poste de signalisation, ils ont l'impression de ne pas traiter d'égal à égal avec la personne qui commande la signalisation. C'est de toute façon le conducteur qui a tort. Le confirmez-vous?

Arthur Mercier: Sur le terrain, cela se passe comme ça.

Le **président**: Vous avez parlé d'un courrier que vous aviez adressé à la SNCB. Êtes-vous prêt à nous en remettre une copie ainsi qu'une copie des réactions qui ont suivi?

Arthur Mercier: Absolument.

Le **président**: Je voudrais que vous me confirmiez ce que vous avez dit plus tôt. Selon les informations dont je dispose, si le GSM-R ou la radio d'un train ne fonctionne pas, le train ne peut pas quitter le dépôt. Est-ce que cela se passe ainsi dans la réalité?

Arthur Mercier: C'est absolument faux. Il n'y a rien dans le règlement qui prévoit que le matériel doit rester au dépôt.

Le **président**: On nous a dit que quand le GSM-R du train ne fonctionnait pas, le train ne pouvait pas quitter le dépôt. Vous nous dites que quand le GSM-R ne fonctionne pas, on vous demande tout de même de partir.

Arthur Mercier: Je vais vous donner un exemple personnel. Il y a quelques mois, je devais assurer un train de Ronet à Woippy, sur le territoire français, près de Metz. En préparant les machines, je me suis aperçu que la radio ne fonctionnait pas, et donc que le GSM-R ne fonctionnait pas. Dans la réglementation, il est dit de faire un test. Le test peut fonctionner, mais ce n'est pas pour cela que la radio fonctionne. Vous pouvez vous rendre compte que la radio ne fonctionne pas si vous devez entrer en communication avec quelqu'un. Mais si vous appuyez sur le bouton-test et que le système vous confirme que tout fonctionne bien, cela ne signifie pas que le cornet fonctionne correctement.

J'ai pu me rendre compte que la radio ne fonctionnait pas parce que j'ai voulu appeler la cabine de signalisation de Ronet avec la radio. Alors que le test était positif, le GSM-R ne fonctionnait pas!

Que faire dans un tel cas? Vous rédigez la panne sur le livre de bord, vous prévenez le répartiteur, c'est-à-dire celui qui gère le matériel, de l'existence d'un problème; il répond qu'il préviendra le dépanneur de Namur et que, lorsque je passerai avec le train à Namur, le dépanneur interviendra. Que se passe-t-il? On va au train, on fait les essais, on part. Arrivé en gare de Namur, le dépanneur: "Je ne sais pas intervenir sur la radio. Je ne sais rien faire du tout". Votre réglementation ne vous dit pas que le train ne peut pas continuer: vous êtes obligé de repartir avec le train et une radio défaillante.

Par contre, quand vous arrivez à la frontière française, à Longwy, c'est-à-dire la première gare à la frontière sur le réseau français, vous êtes obligé d'informer la cabine de Longwy via le téléphone de signal que votre radio ne fonctionne pas. Que fait la gare de Longwy? Elle vous envoie au garage du train: le train ne va pas plus loin, car la radio ne fonctionne pas, donc impossible de rouler sur le réseau français. Le train est garé.

Même chose avec le système KVB: arrivé à la frontière française, si le système KVB a un problème, vous n'allez pas plus loin.

J'espère avoir répondu à votre question: il est faux

de prétendre que l'engin reste au dépôt si la radio ne fonctionne pas.

Patrick De Groote (N-VA): U hebt het daarnet even aangehaald, toen u sprak over hulpmiddelen, de discussie over hulpmiddelen en veiligheidssystemen. Een vakbondsafgevaardigde stelde mij het volgende. Kan TBL1+ niet worden beschouwd als een veiligheidssysteem als men daar de reglementering van de treinbestuurders aanpast, zodat er bijvoorbeeld bij defecten bijkomende maatregelen moeten worden genomen? Ik denk bijvoorbeeld aan voortrijden tegen verminderde snelheid of een tweede man aan boord, zoals bij de automatische waakinrichting. Wanneer men dat niet doet, kan men zich inderdaad de vraag stellen naar de zin om het systeem te installeren, waarbij bij afzondering, bij buitendienststelling de treinbestuurder eigenlijk gewoon mag voortrijden. Dat is een groot probleem. Waarom moet men dan eigenlijk een systeem hebben?

Bij de opleiding van de nieuwe treinbestuurders is in het leerplan van de NMBS voorzien dat er 110 dagen praktijk worden voorzien. Nu heb ik vernomen dat nieuwe treinbestuurders hun verlof alleen kunnen opnemen tijdens hun praktijk. In het theoretische deel is dat dus niet mogelijk. Is die bewering juist? Worden die dagen praktijk dan nadien gerecupereerd, want dat lijkt mij niet zo eenvoudig?

Bij het opstarten van de werkgroep voor het vereenvoudigen van de reglementering en de toepassingsmodaliteiten inzake veiligheid — men heeft het daarover eventjes kort gehad tijdens de vorige vergadering — stel ik mij de vraag wie er in die werkgroep zal zetelen. Wordt dit weer beperkt tot de erkende organisaties of hebt u met uw organisatie reeds stappen ondernomen om deze werkgroep, waar men pleit voor het vereenvoudigen van de reglementering, toch niet onbelangrijk, open te trekken en een ruimer veld te creëren?

Arthur Mercier: Pour le TBL1+, notre réglementation ne prévoit pas aujourd'hui de mesures bien précises, comme vous le suggérez, quand le système est en panne. Actuellement, lorsqu'il est en dérangement, vous continuez à circuler tout à fait normalement. À l'avenir, si on s'obstine à maintenir ce système TBL1+, il faudra certainement modifier notre réglementation et ne plus le considérer comme un système d'aide à la conduite mais bien comme un système de sécurité. Il faudra alors que notre réglementation soit adaptée pour que la circulation ne soit plus possible à des conditions de vitesse normale en cas d'avarie du système. Il faudra prévoir d'autres régimes de vitesse ou l'accompagnement, la présence d'une deuxième personne dans le poste de conduite, comme vous le suggériez. Nous allons demander à la direction d'appliquer cette modification de notre réglementation.

Au sujet de la formation des élèves conducteurs, il est exact, comme vous le disiez, que ceux-ci ne peuvent prendre leurs congés lorsqu'ils sont en formation théorique dans les centres de formation. Ils doivent prendre leurs congés quand ils sont en formation pratique. Je peux vous assurer que dans les différents CTC, dans les centres de formation, on veille à ce que les conducteurs qui ont pris leurs jours de congé aient droit à un nombre équivalent de jours de formation. Lorsque la formation est prévue et que le conducteur prend congé, on ne retire pas des jours de formation du quota de jours.

Au sujet du groupe de travail, nous n'avons pas encore officiellement de contacts avec les responsables de la SNCB pour y participer, étant donné que la décision de justice est très récente, puisqu'elle date de jeudi. J'imagine que nous serons convoqués dans les jours ou dans les semaines qui viennent de manière officielle auprès de la direction de la SNCB et que nous pourrons participer à ce groupe de travail et discuter enfin officiellement de problèmes de sécurité.

Le **président**: Merci, monsieur Mercier. Je vous invite à rester parmi nous.

Audition de représentants du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg

Je vais donner la parole à M. Paul Tousseyn, directeur général du contrôle du bien-être au travail, du SPF Emploi et Travail. Vous avez une clé USB et une présentation?

Paul Tousseyn: Monsieur le président, je dispose d'un tableau EXCEL et d'un résumé, mais pas tout à fait complet.

In afwachting dat het kleine EXCEL-bestand verschijnt, mijnheer de voorzitter, dames en heren, zal ik mij even kort voorstellen. Ik ben Paul Tousseyn, en ben sinds 1 mei 2007 aangesteld als mandaathouder bij de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk. De

Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk is een van de twee sociale inspectiediensten die ressorteren onder de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Ik geef een kleine historiek, die teruggaat tot 1982. De Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk is ontstaan uit de fusie van wat vroeger de medische arbeidsinspectie en de technische arbeidsinspectie was. De medische arbeidsinspectie hield toezicht op vooral arbeidshygiëne en arbeidsgeneeskundige aspecten, terwijl de technische inspectie vooral toezicht hield op de arbeidsveiligheid.

Het is misschien wel belangrijk dat wij toezicht houden op de bescherming van de werknemers. Dat is een niet onbelangrijk detail. Ook in onze toezichtbezoeken gaan wij ons vooral concentreren op de bescherming van de werknemers, omdat dat onze kerntaak is.

Uiteraard zijn de NMBS en na de herstructurering de NMBS Holding en Infrabel belangrijke werkgevers. In principe gaan wij die echter op dezelfde manier benaderen als de manier waarop wij andere werkgevers benaderen.

Wij baseren ons uiteraard op de wetgeving waarop wij toezicht houden. Onze basiswetgeving is de welzijnswet van 1996 en de verschillende uitvoeringsbesluiten, die omzettingen zijn van de Europese directieven met betrekking tot veiligheid en gezondheid op het werk. De specifieke wetgeving met betrekking tot de spoorwegexploitatie valt niet onder onze bevoegdheid. Wij gaan daarop dus ook niet ingaan.

Wij hebben drie grote afdelingen. Er is de afdeling van het Regionaal Toezicht, die toezicht houdt op alle werknemers in België met uitzondering van de SEVESO-ondernemingen. Daarnaast is er de afdeling Chemische Risico's, die toezicht houdt op de ondernemingen die onderhevig zijn aan de SEVESO-richtlijn, behalve voor het gezondheidstoezicht, omdat zij geen geneesheren in dienst hebben doen zijn voor dat specifieke aspect beroep op de afdeling van het Regionaal Toezicht. Daarnaast hebben wij een afdeling van het Kennisbeheer. Dat is een beetje een virtuele matrix van coördinatoren in de verschillende welzijnsdomeinen. Voor een goed begrip, het gaat hier over arbeidsveiligheid, arbeidsgezondheid, ergonomie, hygiëne en psychosociale aspecten op het werk. Dat is eigenlijk het volledige pallet van de welzijnsdomeinen.

In ongeveer elke provincie — wij werken wel aan een schaalvergroting — is er ongeveer een regionale directie, behalve bijvoorbeeld in Namen. Wij hebben een samengestelde directie Namen-Luxemburg-Waals-Brabant.

Op uw vraag, gelet op het korte tijdsverloop, heb ik alle regionale directiehoofden, acht in totaal, gevraagd in hun archieven te duiken en mij alle documenten te laten geworden die ooit aan de NMBS, of actueel aan de NMBS-Holding en Infrabel, zijn bezorgd.

Men heeft nog niet de tijd gehad alle documenten te kopiëren, want sommige waren zo omvangrijk dat zij niet per post konden worden opgestuurd. Wij hebben onze chauffeur ermee belast de meest omvangrijke dossiers op te halen in de buitendiensten zelf. Een aantal was reeds gekopieerd door de directies. Een aantal directies kampt met een gebrek aan mankracht en was nog niet in staat alles te kopiëren.

Bij die documentatie moet uiteraard een onderscheid worden gemaakt tussen een drietal soorten documenten. Er is alles wat onder de gerechtelijk sfeer valt. Onze wetgeving situeert zich immers in de correctionele sfeer. De documenten die wij op last van het auditoraat of eventueel van de procureur des Konings hebben doen bezorgen, processen-verbaal en verslagen, bijvoorbeeld naar aanleiding van een vraag van de auditeur om een onderzoek in te stellen – het hoeven dus niet altijd processen-verbaal te zijn –, vallen uiteraard onder de gerechtelijke geheimhouding en kunnen wij dus niet zomaar aan dit forum voorleggen, tenzij de auditeur of de procureur ermee zouden instemmen.

Een tweede type dossiers zijn de klachtendossiers. Op basis van de wet op de arbeidsinspectie moeten wij te allen tijde de anonimiteit van de klager garanderen. Ook wat dat betreft, hebben wij een aantal klachtendossiers die ook volgens de normale procedure worden behandeld, ook met de nodige inbouw van confidentialiteit. Ondanks het feit dat die dossiers aan ons zijn bezorgd, kunnen wij die niet zomaar tentoonstellen, tenzij de klager ermee instemt dat het dossier kenbaar mag worden gemaakt.

Ik kom tot een derde type dossiers, met name dossiers opgesteld naar aanleiding van controlebezoeken. Men zou een onderscheid kunnen maken naar de organisatorische structuren – die gebeuren vooral in de directie waar er grote zetels zijn, in casu in Brussel –, naar de gebouwen, bijvoorbeeld met betrekking tot de

brandpreventie en brandveiligheid, en naar het rollend materieel. Daarop houden wij in mindere mate toezicht op basis van de basiswetgeving, die uiteraard zeer algemeen is, en waardoor wij geen toezicht houden op zeer specifieke wetgeving betreffende spoorwegexploitatie.

Daarnaast wil ik wijzen op nog een belangrijk element. Ik heb die documenten niet opgevraagd, maar ten tijde van de hsl-werkzaamheden, en ook op andere bouwplaatsen die grote risico's met zich meebrengen, waren mobiele bouwplaatsen, inzonderheid bij tunnelwerken, overbruggingen en dergelijke, jarenlang een groot aandachtspunt.

Ik kom tot een ander heel belangrijk element, dat zal misschien straks blijken wanneer ik een voorlopig overzicht zal geven, met name de arbeidsongevallen. Bij de vroegere technische inspectie en, actueel binnen de algemene directie toezicht welzijn op het werk, vormen arbeidsongevallen een zeer groot aandachtspunt. Ook in het kader van de communautaire strategie is dat een blijvend aandachtspunt, zodat ook in het verleden arbeidsongevallen altijd met de grootste aandacht – het betreft hier uiteraard de reactieve producten – onderzocht werden. Ten gevolge van wijzigingen in de wetgeving zijn, bij ernstige arbeidsongevallen, de werkgevers verplicht binnen de 10 dagen een omstandig verslag aan ons te bezorgen, met een relaas van de feiten, waarbij er ook dieper wordt gegraven naar de oorzaken van het ongeval. Zij moeten ons voorstellen doen, met een daaraan gekoppeld actieplan om soortgelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen.

De NMBS is een vrij grote werkgever. Het is dus normaal dat een aantal ongevallen ons bereikt, omdat er, net zoals bij andere werkgevers, ongevallen gebeuren. Binnen de arbeidsongevallen kan men een onderscheid maken tussen, enerzijds, de echte spoorwegongevallen, met treinen, locomotieven, enzovoort en, anderzijds, ongevallen die specifiek zijn voor de spoorwegen, bijvoorbeeld ongevallen die zich voordoen tijdens werkzaamheden aan bovenleidingen. Daaraan zijn specifieke risico's verbonden, bijvoorbeeld valgevaar en elektrocutie. Een ander voorbeeld is de koppeling van wagons in de rangeerbundels. Daaraan zijn typische risicofactoren verbonden die men in andere ondernemingen niet aantreft.

Daarnaast zijn er natuurlijk nog de klassieke arbeidsongevallen, die men ook in mechanische werkplaatsen of bij elektriciteitsondernemingen aantreft. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het werken aan een draaibank.

Zoals gezegd, is het overzicht niet volledig, maar ik heb geprobeerd om alle documenten die zijn overgezonden, eens op te lijsten, met uitzondering uiteraard van de klachten die onder de geheimhouding van de klager vallen en de processen-verbaal, die zich in de gerechtelijke sfeer situeren. Voor die laatste moeten de auditeurs of desgevallend de procureur toestemming verlenen om ze kenbaar te maken.

De dossiers worden bij ons geklasseerd volgens een werkgeversklassement, waarbij we telkens de reactie van de werkgever, bijvoorbeeld van de spoorwegen naar aanleiding van arbeidsongevallen, vermelden. We zien ook welke lessen eruit worden getrokken en desgevallend stellen we voor om bijkomende maatregelen op te leggen.

Een aantal van die zeer zware ongevallen heeft natuurlijk het voorwerp uitgemaakt van een gerechtelijk onderzoek. Vandaar ook dat die documenten niet zomaar in dit forum kenbaar kunnen worden gemaakt.

Er zijn bij alle regionale directies interventies geweest, zeker gelet op de grote tijdspanne. Ze hebben verschillende oorzaken. Wij kampen met een groot gebrek aan effectieven, waardoor we zeker niet alle ondernemingen systematisch kunnen inspecteren. Anderzijds blijft het aantal arbeidsongevallen een heel belangrijk aandachtspunt. Vaak maken ze het voorwerp uit van een gerechtelijk onderzoek. Er zijn de gewijzigde wetgeving en de Europese strategie om de ongevallenfrequentie serieus te verminderen met 25 % voor het geheel van de Europese Unie tegen 2012 en wij proberen daar ons steentje toe bij te dragen. Vandaar dat arbeidsongevallen, zij het dan als reactief product, altijd een vrij groot aandachtspunt geweest zijn bij ons, vooral met de bedoeling om te zien hoe de werkgever er lessen uit trekt om soortgelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Omdat het een vrij grote structuur is, is het ook voor onze mensen niet altijd gemakkelijk om direct de juiste kanalen te bereiken. Daarom is voor mijn aanstelling ooit het initiatief genomen om het organogram en de preventiestructuren van de spoorwegen toe te lichten. Normalerwijs zal een inspecteur zich ter plaatse begeven op basis van een vraag ad hoc. Zo is er ooit in Limburg een campagne gevoerd voor de brandveiligheid in spoorwegstations, waarbij vooral de uitgangen en de nooduitgangen werden gecontroleerd.

Dat was een campagne op lokaal vlak. We hebben ook al een nationale campagne gehad naar aanleiding van de vaststelling dat een aantal nooduitgangsdeuren langs de verkeerde kant opendraaiden, niet naar buiten. Dat is voor de evacuatie, zeker in druk bezette spoorwegstations, een heel belangrijk item. Een evacuatie moet, zeker tijdens de piekuren, wanneer heel veel volk aanwezig is in het station, op de meest vlotte manier kunnen verlopen. Daarom hebben wij een onderzoek ingesteld, waarbij we op steekproefsgewijze basis een aantal stations hebben uitgekozen, waar we vooral hebben gekeken naar de nooduitgangen: de draairichting, de signalisatie ervan en het al dan niet aanwezig zijn van een vergrendeling.

Ik zal niet op alle details ingaan, maar ik wil u toch een idee geven over welke dossiers het precies gaat. Het is zeker de bedoeling om de dossiers verder exploiteerbaar te maken. Daarvoor zou ik ze willen opdelen. Nu zijn ze gewoon chronologisch ingedeeld, per regionale directie die het dossier heeft behandeld. Gelet op de fusies, zijn er uiteraard al een aantal verschuivingen gebeurd en zijn sommige dossiers overgezonden naar een andere directie. Ik heb telkens de datum van het dossier weergegeven, de directie die het dossier in behandeling heeft genomen, de referentie daarvan en de aard van het dossier.

U kunt, bijvoorbeeld, een eerste punt over asbest zien. Daarbij had men bepaalde vragen of er inderdaad asbest zat in een brugboog. Ons laboratorium voor industriële toxicologie heeft een en ander onderzocht en achteraf bleek dat er geen asbest in zat. Het feit dat wij een dossier openen, hoeft dus niet altijd te betekenen dat er effectief inbreuken op de regelgeving zijn vastgesteld.

U ziet nog een aantal andere voorbeelden. Ik heb al verwezen naar de controlebezoeken in 2005 vooral naar de evacuatieveiligheid van de spoorwegstations.
Er werden op basis van steekproeven een aantal spoorwegstations geselecteerd om er na te gaan of de deuren van de nooduitgangen en uitgangen wel in de goede draaizin openden, of ze vrij toegankelijk waren, of ze onmiddellijk konden worden geopend. Op basis van een aantal criteria vermeld in de wetgeving hebben wij dat afgecheckt. Als er eventueel inbreuken waren, hebben wij dat gemeld aan de verantwoordelijken. Wij hebben daarop dus ook reacties gekregen in de vorm van correctieve acties door de NMBS om de inbreuken te verhelpen.

In 2007 was er een ernstig arbeidsongeval, waarbij een rangeerder aangereden werd en aan de rechterhiel geraakt werd. Soms gaat het ook over zaken zoals pauzeruimtes en toiletten. Het dus eigenlijk vrij divers.

Onze algemene directie werd ook gelast met een onderzoek in het grote dossier van Pécrot en heeft daarvan ook een verslag aan de gerechtelijke autoriteiten overgelegd. Actueel is ook de directie Vlaams-Brabant, op last van het auditoraat, belast met het instellen van een onderzoek. Het is uiteraard nog niet afgewerkt. Men is bezig met het onderzoek. Men heeft ook reeds een vergadering van het bijzondere comité van de NMBS. Men is bezig met alle nodige informatiestukken te vergaren om dus een verslag te kunnen afleveren aan de gerechtelijke autoriteiten.

Voorzitter: David Lavaux.
Président: David Lavaux

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer Tousseyn, wij wachten nog op een documentalist om documenten door te nemen en dergelijke. Ik heb hier echter een brief die ik toch wel belangwekkend vind. Het is wel een brief uit 2002. Het is een brief van de FOD Tewerkstelling en Arbeid, getekend door Jean-Marie De Koninck, de directeur-generaal. Die toont in elk geval aan dat u regelmatig afstapt. U controleert natuurlijk vooral de arbeidsomstandigheden. Dat is uw bevoegdheid. Het gaat dan over de gezondheid op het werk en dergelijke conform het algemene reglement voor de arbeidsbescherming en het welzijn op het werk.

Wij hebben geleerd dat de arbeidsomstandigheden ook bepalend kunnen zijn voor het risico van ongevallen, in het bijzonder de omstandigheden in de stuurposten waarin de machinisten zitten. Blijkbaar komt u regelmatig ter plaatse om de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden te controleren. U rapporteert ook regelmatig aan de NMBS over de arbeidsomstandigheden en de kwaliteit van de stuurposten.

Ik zal een aantal citaten uit die brief voorlezen, maar mijn vraag is vooral structureel. U rapporteert aan de NMBS. Wat is uw indruk van de mate waarin de NMBS dat opvolgt? In die brief staat eigenlijk dat er niet zoveel wordt opgevolgd. Ik zal een aantal citaten geven.

Het is een brief van 16 januari 2002. De brief begint als volgt: “In aansluiting aan mijn schrijven van 3 januari 2001…”, dus een jaar daarvoor. Op

3 januari was een aantal tekortkomingen met betrekking tot de stuurposten gerapporteerd. Een jaar later wordt eraan herinnerd dat er eigenlijk niets is gebeurd. “Zoals vermeld in mijn brief van 3 januari 2001, verzoek ik u dringend het nodige te doen om de tekortkomingen te verhelpen”. Wat zijn de tekortkomingen? En dat is de brief van 3 januari 2002 gericht aan de afgevaardigd bestuurder, de heer Schouppe. “Tijdens verschillende inspectiebezoeken in 2001” – maar het is dan al 2002 – “worden grote zichtbare tekortkomingen vastgesteld bij verschillende stuurposten van het tractiemateriaal, inzake ergonomie, lawaai, klimaat en zonwering”. U moet weten dat zonwering belangrijk is. Een van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen is immers juist zoninslag. Dat is dus fundamenteel.

“In opvolging van deze tekortkomingen was er een overleg met de afgevaardigden van werkgever en werknemers, interne en externe preventiedienst. Door alle partijen werd deze problematiek van de stuurposten aangeklaagd als zijnde zeer schrijnend. Er was een zeer groot ongenoegen en zeer grote wrevel door het jarenlang aanslepen van deze klachten, zonder dat men hieromtrent enige relevante verbetering merkte”. En dan komt het: “Naast een groot discomfort en reële gezondheidsrisico’s voor de treinbestuurders, signaleerde men hierdoor tevens acute veiligheidsproblemen voor de treinreizigers”. En dan wordt er nog gezegd door uw dienst: “Ook een brief de dato 16 mei 2001 aan de heer Robet, general manager, bracht geen verbetering in deze problematiek”.

In 2002 zegt uw dienst nog: “Gelieve gezien de hoogdringendheid van deze tekortkoming het nodige te doen. Wij verwachten ook eerstdaags de risicoanalyse en het globaal preventieplan”. Men zegt mij dat dat niet echt ter beschikking is gesteld.

Dan is er nog de bewuste brief van mei 2001 waarin door uw diensten wordt gezegd dat een risicoanalyse van de stuurposten van de treinbestuurders en een globaal preventieplan, zoals opgelegd door het KB, niet kon worden voorgelegd.

Dat zijn een aantal situationele citaten, die de indruk geven dat u regelmatig over een gebrek aan kwaliteit van de stuurpost hebt gerapporteerd. U hebt ook gerapporteerd dat dat een risico voor de veiligheid van de reizigers met zich meebrengt.

Uit die brieven – tussen de eerste en de tweede brief zit een jaar waarin niets is gebeurd –, maak ik op dat wat u rapporteert, niet altijd zeer accuraat door de diensten van de NMBS is opgevolgd.

Jan Mortelmans (VB): Ik ga even kort in op de problematiek van de vertrekprocedures. Ik vermoed dat u daarbij ook betrokken bent. Vorig jaar heeft zich een aantal zware incidenten voorgedaan, waarbij ook werknemers van de NMBS waren betrokken. Ik had graag van u vernomen in welke mate u de problematiek hebt opgevolgd, wat er met een aantal aanbevelingen is gebeurd en hoe die problematiek nu verder verloopt. Wij zijn op dat vlak nog altijd niet tot conclusies gekomen.

Paul Tousseyn: Daarvoor zou ik zelf in de documenten moeten duiken – ik wil dat gerust doen – om in de dossiers waar de problematiek aan bod kwam, te kijken welke inbreuken desgevallend werden vastgesteld – ik zal dat noteren – en welke gevolgen en welke briefwisseling daarop als reactie is gekomen.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): U hebt die brief gezien. Zit daar een systematiek in? Kunt u onze commissie helpen om het vervolg van al die brieven aan de commissie te bezorgen?

Paul Tousseyn: De doos staat hier aan de rechterkant, maar die is zeker niet compleet. Het is wel zo dat wij, om u het werk te vergemakkelijken, per dossier hebben gewerkt. In principe zit eerst onze brief, uiteraard met uitzondering van de voornoemde categorie die ofwel onder gerechtelijke geheimhouding ofwel onder de anonimiteit van de klager valt, en dan het antwoord van de NMBS.

Naar aanleiding van de gewijzigde wetgeving inzake ernstige arbeidsongevallen bezorgt zij, wanneer een ongeval voldoet aan de criteria van een ernstig arbeidsongeval, automatisch aan ons een omstandig verslag. In de wetgeving wordt dat zo bepaald. Ik heb dat ook al vermeld in mijn intro. Er wordt daarbij gezocht naar een relaas van de feiten, maar vooral ook de oorzaken die aan de basis liggen van het ongeval, en de preventiemaatregelen die moeten worden genomen. Een groot aantal van die dossiers behoort daartoe, voor zover die uiteraard niet het voorwerp uitmaken van een gerechtelijke procedure.
De jongste tijd blijkt uit de verslagen dat men vrij accuraat te werk gaat. Dat blijkt ook uit de evaluatie van de inspecteur. Wij kunnen niet overal ter plaatse zijn en om het werk, en zeker het veldwerk te vergemakkelijken, is die procedure ingevoerd, zodat wij een eerste insteek

krijgen, terwijl wij vroeger veelal zelf ter plaatse moesten afstappen en een volledig onderzoek moesten voeren van A tot Z. Momenteel is het de werkgever, samen met zijn preventiedienst, die ons de elementen moet aanreiken. Op basis daarvan interesseren wij ons vooral voor de correctieve maatregelen. Wij stellen vast dat men in veel gevallen akkoord kan gaan met wat daar wordt voorgesteld. Wij zien een evolutie in de manier van rapporteren waarbij veel meer in detail wordt gegaan.
Ook de NMBS volgt die trend in gunstige zin om ons echt een gedetailleerd verslag te geven, waarbij men gaat peilen naar de oorzaken en maatregelen voorstelt om dergelijke ongevallen te voorkomen.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wat is de opvolging van die brief geweest? Zat daar een systematiek in? Tussen de eerste brief en de tweede brief zit er een jaar. Uw directeur meldt dat er niets is gebeurd. In 2002, een jaar na Pécrot, meldt uw directeur grote gevaren voor de reizigers en stuurposten die niet in orde zijn. U moet daar niet vandaag op antwoorden, maar ik zou willen weten wat het vervolg op die brief is geweest.

Paul Tousseyn: Ik zal zeker in de archieven duiken voor het desbetreffende dossier, om de volledige chronologie van het dossier te bekijken. Ik stel voor dat ik van alle documenten die openbaar mogen worden gemaakt, een volledige kopie zal bezorgen aan de commissie, zodat u die volledig kunnen inkijken. We zullen er ook wat systematiek in brengen, zodat de documenten wat gemakkelijker ontsluitbaar zijn. Ik zal een onderscheid maken tussen de echt grote spoorwegongevallen, ongevallen specifiek voor spoorwegen als werken aan bovenleidingen of rangeren, een aantal ernstige ongevallen zoals die ook in andere ondernemingen voorkomen als voet verzwikken in een put of werken aan een draaibank. We hebben ook een aantal controlebezoeken uitgevoerd.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wat ons bijzonder interesseert, zijn natuurlijk de stuurposten. Het ongeval in Buizingen had te maken met de stuurpost. De seinvoorbijridingen zijn vaak het gevolg van een gebrek aan kwaliteit van de stuurposten.

Er wordt verwezen naar het ontbreken van een risicoplan en een globaal preventieplan. Misschien is het goed eens op te lijsten wanneer er risicoplannen en preventieplannen zijn gemaakt, zoals opgelegd door het KB, of niet zijn gemaakt, zoals de brief vermeldt.

Audition de représentants du Corporate Prevention Services (service de Prévention externe – Groupe SNCB)
Audition de représentants du service interne de Prévention et Protection au Travail de la SNCB
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Corporate Prevention Services (dienst voor Externe Preventie - NMBS-Groep)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk van de NMBS

Le **président**: Nous allons regrouper maintenant MM. Frank Windmolders, M. Christian Dobbelaere, M. Christiaan Delaere, M. Jean-Luc Maress et Mme Smet.

Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation. Je vais d'abord donner la parole à M. Windmolders de SNCB-Technics qui doit nous apporter un certain nombre de précisions. Je vous demanderai de faire votre exposé général.

Ensuite, je donnerai la parole au service de prévention interne représenté par M. Dobbelaere et M. Delaere. Je donnerais ensuite la parole au CPS, service de prévention externe, représenté par M. Jean-Luc Maress. Puis, à Mme Smet, qui nous fera également un exposé.

Frank Windmolders: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van de commissie, wij weten allemaal dat de job van treinbestuurder een bijzondere job is, enerzijds door de onregelmatige werkuren, anderzijds ook door de grote verantwoordelijkheid die een treinbestuurder heeft. Namens het management wil ik u danken om ook ons de kans te gegeven om enige duiding te geven over de werklast van de treinbestuurders en de acties die wij ondernemen inzake veiligheid en welzijn, alsook de studies die we laten uitvoeren door de externe preventiedienst, zijnde CPS.

Een van deze studies betreft de jobbeleving bij treinbestuurders. Het gaat over de psychosociale belasting van onze treinbestuurders waarover mevrouw Smet straks een heel nauwkeurige uiteenzetting zal geven. Deze studie is er gekomen op vraag van de NMBS omdat ook wij aanvoelen dat we regelmatig moeten kijken wat er nu op het terrein leeft, of het nog allemaal kan en of er niet teveel problemen zijn.

Eerst zou ik het woord willen geven aan de heer Chris Dobbelaere, de verantwoordelijke van de afdeling die zich onder meer bezighoudt met onze

interne preventiedienst.

Président: François Bellot.
Voorzitter: François Bellot.

Christiaan Dobbelaere: Mijn naam is Chris Dobbelaere. Ik ben dienstchef van de dienst TC8 binnen NMBS Technics. Op mijn beurt een goede middag. Ik zal eerst kort mijn rol en die van mijn collega's binnen het organogram situeren, alsook de werking van onze interne dienst PWW toelichten. Ik zal mij vooral focussen vanuit het perspectief van de groep van treinbestuurders en bestuurders rangeringen van NMBS Technics. Ik heb enkele slides laten voorbereiden die kunnen helpen om mijn commentaar te begrijpen.

Vooreerst heel kort een eerste slide. NMBS Technics behoort tot de NMBS, een van de drie bedrijven van de NMBS Groep, met een directeur-generaal die lid is van het directiecomité NMBS.

Er zijn vier naaste medewerkers van onze directeur-generaal: de dienstchef TC4 die de studies en onderhoudsbeleid doet van het materieel, ik zelf, dienstchef TC8, algemene coördinatie personeel, veiligheid en ook de kwaliteitssystemen, en mijn collega Windmolders. De heer Windmolders is de general manager van Productie Tractie, en heeft de verantwoordelijkheid over de werkplaatsen, enerzijds de centrale werkplaatsen in Mechelen en Salzinnes en anderzijds de regionale entiteiten of tractiewerkplaatsen, de TW's, die op de eerste slide vermeld staan.

Ik heb in de laatste kolom trachten aan te geven wie de hiërarchische lijnverantwoordelijke is voor deze entiteiten.

Bij de tweede slide komen we bij de treinbestuurders van NMBS Technics. U weet dat er ook bij de collega's van NMBS Logistics, het vroegere B-Cargo, ongeveer 350 tot 400 bestuurders-rangeringen of operatoren besturing cargo actief zijn. Hier gaat het over de directie Technics.

General Manager voor Productie Tractie, de heer Windmolders, heeft twee naaste adjuncten voor de planning van reizigers en goederen enerzijds, de dienstchef TC5 en een adjunct voor vorming en reglementering van onze treinbestuurders. Dat is niet alleen voor onze treinbestuurders, maar het behelst op vraag van andere operatoren ook eventuele basisopleidingen en bijkomende opleidingen voor treinbesturingspersoneel. Dat is ondergebracht in TC6.

Dan hebben we onze regionale werkzetels. Dan komen we bij de depots terecht van onze treinbestuurders. We hebben vijf zones: zone Brussel, zone Antwerpen, zone Oost- en West-Vlaanderen, zone Luik-Ardennen en zone Henegouwen. Zij groeperen een of meer TCT's, technische cellen treinbesturing. Die afkorting is al gebruikt en zal ook straks in de presentatie naar voren komen.

Een van de preventieadviseurs die zich met de activiteiten van de treinbestuurders bezighoudt, is de heer Christiaan Delaere, die rechts van de heer Windmolders heeft plaatsgenomen. De werknemers waarvoor hij verantwoordelijk is als interne preventieadviseur, zijn treinbestuurders en hun omkadering in Oost- en West-Vlaanderen, evenals in de regio's Antwerpen en Limburg. De treinbestuurder van het depot Leuven, die op 15 februari te Buizingen is verongelukt, ressorteert onder de zone Antwerpen-Limburg, TCT Hasselt. De heer Delaere is als preventieadviseur tijdens de vergaderingen van de comités PBW aldaar ook aanwezig.

Ik ga verder met het meer specifiek inpikken op de werking binnen de NMBS-groep, en dan georiënteerd naar NMBS Technics, van de structuren PBW.

Vooreerst vermeld ik dat attributies en bevoegdheidsverdelingen inzake PBW en de toepassing van de welzijnswet, voor een groot stuk beschreven zijn in het statuut van het personeel, namelijk het hoofdstuk 13.

Vervolgens zijn er een aantal structuren die transversaal binnen de NMBS-groep georganiseerd zijn en functioneren. Ik vermeld heel kort de nationale paritaire commissie, die ook bijgestaan wordt door een subparitaire commissie. Die subparitaire commissie vergadert trouwens vandaag, die is nu bezig. De nationale paritaire commissie wordt voor de PBW-attributies bijgestaan door de zogenaamde nationale commissie PBW.

Eventueel bestaan er ook nationaal technische commissies. Ik zal reeds een voorbeeld aangeven, omdat het straks ook nog aan bod komt. Het is de werkgroep die wij in jargontaal vernoemen naar het bericht 6V98. Het is een werkgroep op nationaal niveau, niet alleen voor treinbestuurders, maar ook voor treinbegeleiders. Die werkgroep tracht een aantal dossiers in verband met arbeidsomstandigheden te effenen, te vertalen in actieplannen of in voorstellen van

actieplannen te gieten, ter verbetering van de arbeidsomstandigheden.

Ik vermeld ook kort het bestaan van de gewestelijke paritaire commissies, één per district. Er zijn er vijf. De centrale werkplaatsen van de directie Technics, namelijk Mechelen, Salzinnes, Cuesmes en Gentbrugge hebben hun eigen gewestelijke paritaire commissie. Er is ook nog een paritaire commissie voor de hoofdbesturen te Brussel.

Ik kom tot de interne dienst PBW binnen de NMBS-groep. Er is een afdeling PBW bij de holding, directie veiligheid en milieu. Om volledig te zijn, vermeld ik ook de externe dienst holding-CPS, waarover mijn collega's de heer Marres en mevrouw Smet straks toelichting zullen geven. CPS is de dienst die onder andere de arbeidsgeneeskundige onderzoeken uitvoert, maar ze staat ons ook bij in onze interne dienst preventie en voor dossiers in het raam van de welzijnswet.

Ik focus verder op de directie NMBS Technics, die in het jargon als afkorting BTC heeft. Deze directie Technics is midden 2007 ontstaan door de fusie van de vroegere directie Materieel-Werkplaatsen en de directie Treinen van de NMBS.

Binnen de directie NMBS Technics is er een structurele indeling in eenheden PBW. Dit is een term die gebruikt wordt in de algemene reglementering van de NMBS en die goedgekeurd is door het nationaal paritair comité.

Er bestaan vijf eenheden PBW binnen de directie NMBS Technics. Ik vermeld ze kort. Er is de centrale administratie van de directie Technics NMBS. Bij Productie-Materieel zijn er drie afgebakende eenheden PBW, 1 voor de 9 tractiewerkplaatsen, 1 voor de gegroepeerde centrale werkplaatsen, en 1 voor de 5 regionale werkplaatsen voor het wagenonderhoud.

Vanuit het perspectief van de treinbestuurders, is er de vijfde eenheid PBW, Productie-Tractie, die voor de 5 tractiezones optreedt, zoals vermeld werd op de tweede slide van de toelichting bij het organigram. Deze PBW is er voor de treinbestuurders in de 5 tractiezones en hun omkadering, binnen de directie Technics.

Ik geef nog aan hoeveel comités PBW er bestaan binnen de eenheden PBW.

Voor de globale directie Technics zijn er 21 comités. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de 7 welzijnsdomeinen. Ik som ze kort op: de arbeidsveiligheid als dusdanig; de bescherming van de gezondheid van de werknemer op het werk; de psychosociale belasting die veroorzaakt wordt door het werk of door verandering van werk, enzovoort, pesterijen inbegrepen; de ergonomie; de arbeidshygiëne; de verfraaiing van de werkplaatsen; en ook het leefmilieu, maar dan binnen de andere welzijnsdomeinen.

De comités PBW binnen de eenheden PBW van de directie Technics behandelen niet de principekwesties of onderwerpen met directe of indirecte impact op nationaal vlak.

Dit is praktisch niet werkbaar. Als gelijkaardige comités, bijvoorbeeld zone Oost- en West-Vlaanderen, met zijn comité van treinbestuurders, of zone Antwerpen-Limburg elk als er nationale problematieken zijn, herkend worden, dan trachten wij dit op een hoger niveau, op een centraal niveau te krijgen.

Het is echter vanzelfsprekend zo dat het ene comité PBW reactiever kan zijn dan het andere comité PBW. Dit kan dan helpen om een dynamiek te creëren en een dynamisch risicobeheerssysteem met terugkoppeling te helpen voeden.

Specifiek bij de NMBS bestaat er bij de directie Technics een coördinatieorgaan op het niveau van de directie. Dat is een afdeling TC 81, die ressorteert onder mijn dienst, naast een afdeling Personeel en Kwaliteitszorg. De afdeling TC 81 is een soort van safety cell bij NMBS Technics, maar met functionele samenwerking met andere schakels in de NMBS-groep. Ik vermeld onder andere Holding VM-02.

Ik geef ook aan dat de voorzitter van de werkgroep 6-VM-98 bij NMBS Technics, die zich bezighoudt met de arbeidsomstandigheden in het rollend materieel van treinbestuurders en treinbegeleiders, geleid wordt door de afdelingschef van TC 81.

Op de volgende slide tracht ik dieper in te gaan op het treinbesturingspersoneel bij NMBS Technics. Er zijn nog eens vijf zones tractie, vijf comités PBW. In grootteorde gaat het over 4 800 koppen, treinbestuurders, bestuurders-rangeringen door ons beheerd, samen met hun omkadering, instructeurs, hoofdinstructeurs, samen met de administratieve omkadering in onze 11 TCT's.

Er is ook een comité bij de centrale diensten, maar dat is gegroepeerd voor de werknemers in

de productie van materieel, ongeveer 250 werknemers, waarvan het grootste gedeelte de hoofdinstructeurs van de reglementering en de tractieverdelers zijn, naast specialisten van de beurtregeling. Hun belangen en welzijn wordt opgevolgd en beheerd bij dat comité van de centrale diensten van Technics.

Ik wil nogmaals aangeven dat het besturingspersoneel beheerd door de collega's van B-Cargo, niet opgenomen is in de synthese van de PBW-structuren. Voor de vijf zones Tractie zijn er drie preventieadviseurs en die zijn beschikbaar. Een ervan is de heer Delaere, die hier aanwezig is, voor het noorden, voor de Nederlandstalige zones. De heer Arckaert is zijn tegenhanger voor het zuiden, voor de Franstalige TCT's. Er is ook iemand voor TCT-Brussel. Hij neemt ook de centrale diensten van het hoofdbestuur voor zijn rekening.

Wat de preventieadviseur voor de zone Brussel betreft, wij zitten momenteel in een overgangsfase. Er is er een preventieadviseur aangesteld, maar zijn benoeming moet nog voorgedragen worden aan het comité PBW.

Ik stel voor dat ik nu het woord geef aan de heer Delaere. Hij zal een aantal typische voorbeelden geven van zijn activiteiten, vanuit het perspectief van de treinbestuurders en hun job. Hij zal zo illustreren wat hij dagelijks en periodiek doet om hetgeen bepaald is in de codex en de welzijnswet uit te voeren, binnen de organisatiestructuren van de NMBS-groep.

Christiaan Delaere: Ik ben actief als preventieadviseur in de districten noordoost en noordwest. De taken van de preventieadviseur staan nauwkeurig omschreven in de codex. Ik maak deel uit van de interne dienst PBW binnen de NMBS-groep, zoals reeds uitgelegd. De activiteiten van de preventieadviseur binnen de NMBS-directie Technics zijn de volgende.

Een van de taken is de opmaak van een indienstellingsverslag voor nieuw rollend materieel. Op dit ogenblik maak ik een indienststellingsverslag voor de nieuwe locomotief type 18 en de Traxx-locomotief. Ik maak op dit ogenblik ook een indienststellingsverslag van de modernisering van de AM Break, de motorstellen. Er worden hier en daar nog een aantal adviezen gegeven over het aanpassen van rollend materieel. Ik merk op dat voor het rollend materieel het enkel gaat over de toepassing van de welzijnswetten en niet over de regelgeving exploitatieveiligheid. Er is een groot onderscheid daartussen.

Daarnaast hou ik mij bezig met de studie van de wetgeving, de wetswijzigingen in de codex en de welzijnswet, Europese richtlijnen, technische specificaties voor interoperabiliteit, UIC-fiches en andere normen die noodzakelijk zijn om mijn werk uit te voeren.

De werkbezoeken zijn voor mij verplicht. Dat staat ook in de codex. Dat houdt het volgen van diensten in, goederen, reizigers, hst en rangeerwerkzaamheden. Voorts moet ik de huisvesting controleren; is die conform de regelgeving. Bij de werkbezoeken worden de gebreken gemeld en er worden verslagen van gemaakt. Die worden ook gemeld in de PBW-comités.

Ik geef ook bijkomend adviezen aan de comités en aan de hiërarchische leiding en het personeel, als er daarom wordt gevraagd. Een van die adviezen is het inrichten van stuurposten, of advies over de wijziging in de inrichting van stuurposten.

Een bijkomende taak is de opmaak van het maandverslag en het jaarverslag. Wat wordt er vermeld in het maandverslag? Dat zijn mijn maandelijkse activiteiten. Dat maandverslag wordt besproken in het comité PBW. Er worden opmerkingen over gemaakt of vragen gesteld, en ik geef daarop de nodige commentaar.

Nu kom ik tot het jaarlijks actieplan en het globaal preventieplan, een vijfjarenplan. Ik geef daarvoor ook de adviezen en doe een bijdrage voor de opmaak van het GPP of het JAP.

Er wordt ook advies gegeven over huisvesting zelf. Wanneer er nieuwe gebouwen komen – ik denk aan dienstgebouwen en huisvesting van het personeel – geef ik advies, onder meer over brandbeveiliging, elektrische installaties, verlichting en klimatisatie.

Een bijkomend zaak zijn de persoonlijke beschermingsmiddelen en kledij voor de treinbestuurders, bijvoorbeeld de rugzakken, veiligheidsschoenen, een nieuw type zaklantaarn, enzovoort.

De arbeidsongevallen worden ook door mij onderzocht. In het geval van een ernstig arbeidsongeval wordt een omstandig verslag opgemaakt, dat aan de technische inspectie wordt bezorgd.

Ik heb daarnet gezegd dat ik werkbezoeken doe. Ik ben op basis van de wetgeving in de Codex verplicht om alle onveiligheden en incidenten te melden aan mijn werkgever of de hiërarchische lijn.

Een ander aspect zijn de risicoanalyses die ik ook uitvoer op vraag van de hiërarchische lijn, de comités PBW of het personeel.

Ik wil eraan toevoegen dat de hiërarchische lijn volgens de Codex ook risicoanalyses of werkzaamheden op dat vlak moet uitvoeren.

Ik heb ook de plicht om maandelijks de comités PBW bij te wonen. Dat is wettelijk verplicht. Ik doe daar ook het secretariaatswerk van.

Voorts is er het bijwonen van een coördinatievergadering van de preventieadviseurs met de afdelingschef van BTC 81 en het bijwonen van de vergaderingen van de werkgroep 6VM.

Tot daar de werkzaamheden die een preventieadviseur uitvoert bij NMBS Technics.

Christiaan Dobbelaere: Hierbij dus een korte opsomming van de activiteiten van de preventieadviseurs met betrekking tot de tractie. Voor sommige acties moeten wij een beroep doen op onze collega CPS, als externe preventiedienst.

In de studie die straks zal uiteengezet worden, denk ik dan aan ons actiepunt van 2007 om een opstart te doen om een grondige risicoanalyse te maken over de psychosociale belasting van onze treinbestuurders. Daar hebben we een beroep gedaan op deze externe dienst.

Een volgende slide geeft heel kort de structuur aan van ons globaal preventieplan. Het papieren document is het plan 2007-2011. Het is ingedeeld in vijf actiegebieden: het rollend materieel, de huisvesting van de werknemers, vorming en informatie waarbij het boekje HLT om de hoek komt kijken, spoorweginfrastructuur waarbij Interfas met Infrabel om de hoek komt kijken naast lokale toestanden rond het depot zelf, en organisatie van het werk, actiegebied 5. Het is in die rubriek dat de studie van de psychosociale belasting werd opgenomen in ons globaal preventieplan. Dat was opgenomen in de voorbije jaaractieplannen en de uitwerking ervan op basis van de nu reeds beschikbare inbreng van onze collega CPS, is voorzien in ons jaaractieplan 2010.

Ik licht nog even kort de werkgroep 6VM98 arbeidsomstandigheden toe. Die werkgroep ressorteert in de schoot van de nationale commissie PBW en houdt zich specifiek bezig met de arbeidsomstandigheden van treinbestuurders en treinbegeleidingspersoneel. Deze werkgroep wordt geleid door de afdelingschef TC81, samen met collega's verantwoordelijken van NMBS Mobility, de treinbegeleiding, samen met collega's van CPS, samen met onze preventieadviseurs binnen Technics, samen met preventieadviseurs binnen B-Mobility, ook samen met een aantal collega's binnen Technics van de diensten studie van het rollend materieel. Zeker voor het punt waarop voornamelijk gefocust wordt, het rollend materieel: daar verbeteringen aanbrengen en er zeker op toezien dat op het nieuwe, gemoderniseerde materieel gebeurt wat best zou gebeuren.

Dat wordt daar in die werkgroep voorbereid.

Zoals reeds gezegd, worden er voorbeelden aangegeven, moderniseringen van bestaand materieel, type break, stuurrijtuigen en nieuwe locomotieven. Als er verbeteringen worden voorgesteld dan is dat het forum om de voorbereiding te doen.

Belangrijke dossiers waarvoor wij de laatste jaren reeds een ganse weg hebben afgelegd, dossiers waarvoor wij ook de inbreng van CPS heel dikwijls nodig hadden, werden ook opgevolgd in een viertal vergaderingen per jaar van deze werkgroep 6VM. Er was een briefing naar de comités. Het dossier van het installeren van airco in bestaande materieelreeksen vordert verder op verschillende locomotiefreeksen die in dienst blijven en ook op nieuwe gemoderniseerde reeksen.

Wat betreft het op- en afstappen van voertuigen door onze treinbestuurders is er ook een weg afgelegd om uiteindelijk de beslissing te nemen om bijvoorbeeld veiligheidsschoenen ter beschikking te stellen van onze treinbestuurders. Voetkwetsuren is een van de belangrijkste oorzaken van werkverlet bij onze treinbestuurders. Wij willen de frequentiegraad en ook de ernst ervan verbeteren.

De moderniseringsprojecten van stuurposten, zonneschermen op bepaalde materieelreeksen of het wegnemen van bepaalde attributen in de stuurposten worden in die werkgroep besproken en voorbereid. Voor lawaaihinder zijn verschillende opmetingen gebeurd. Er werden beoordelingen en adviezen geformuleerd door onze collega's, als aanvulling op de interne adviezen van onze preventieadviseurs waarbij wij

voor sommige projecten ook rekening moeten houden met de adviezen van de collega's van de treinbestuurders, namelijk het personeel in de werkplaatsen, zij die het onderhoud doen. Het is goed mogelijk dat een attribuut voor een treinbestuurder heel welkom is, maar omgekeerd minder fraai is voor zijn collega-werknemer in de werkplaats, of vice versa.

Een heel belangrijk project van onzentwege de laatste jaren is het project van de jobbeleving van de treinbestuurders. Wij hebben bij de opstart van het project verkozen om die term te gebruiken, maar andere termen die in omloop zijn, zijn risicoanalyse, psychosociale belasting of stressanalyse. Wij hebben geopteerd om het project die naam te geven om een gevolg te geven aan onze verplichtingen volgens de welzijnswet en overeenkomstig de betrachting om beter te weten waar het goed of minder goed gaat bij de treinbestuurders. Welke zijn de gunstige en welke de minder gunstige factoren? Met kennis van zaken kan dan met een heel betrouwbare screening, evaluatie en aangevuld met ervaring op het terrein worden overgegaan tot het opstellen van actieplannen.

Ik geef het woord nu graag aan collega Marres van CPS om dit dossier in detail toe te lichten.

Jean-Luc Marres: Ik situeer even in welke hoedanigheid CPS optreedt.

CPS est un service externe de prévention et de protection au travail. Il a notamment comme client le groupe SNCB. CPS appartient au Holding.

Wij zijn actief in verschillende domeinen van het welzijnsgebeuren, van de welzijnswet en van de codex op het welzijn. Voornamelijk ondersteunen wij de interne dienst en de hiërarchische lijn van onze klanten op het vlak van arbeidsgeneeskunde, ergonomie en psychosociale belasting veroorzaakt door het werk.

Ik heb gisteren een lijst van 18 dossiers bezorgd aan de commissie. Die dossiers houden ergens verband met de bezigheden waarmee u zich bezighoudt. Enkele relevante studies die ik hier aangehouden heb, zijn bijvoorbeeld de studie over de verlengde prestaties internationaal goederentransport, de cognitieve taakbelasting bij treinbestuurders, het prospectief geheugen bij treinbestuurders, de onderzoeken naar de oorzaken van human error bij SPAT, signals passed at danger, een niet-toegelaten seinvoorbijrijding, een risicoanalyse van de psychosociale belasting van treinbestuurders jobbeleving, waarover mijn collega Kellee Smet het in detail zal hebben, en lifestyle en security, het advies over de sociale hygiëne voor een evenwichtige work life balance bij treinbestuurders. Wij hebben ook een aantal meetrapporten in het nabije verleden gepubliceerd. Dat gaat dan voornamelijk over omgevingsomstandigheden, omgevingsfactoren en risicofactoren in stuurposten, lawaai en geluidsignalen, thermische omgevingsfactoren, trillingen in stuurposten en lawaai bij remproeven en rangeerbewegingen.

Ik denk dat we nu best overschakelen naar mevrouw Smet, die in detail het rapport over de psychosociale belasting van treinbestuurders, het project jobbeleving, zal toelichten.

Kellee Smet: Mijn naam is Kellee Smet. Ik ben tewerkgesteld als preventieadviseur voor de psychosociale aspecten van de arbeid. Mijn rol is enigszins anders ingevuld dan die van de heer Delaere. Ik ben opgeleid als arbeidspsychologe en gespecialiseerd in psychosociale belasting.

Het onderzoek dat wij zullen bespreken, is ontstaan op verzoek van het toezicht op het welzijn op het werk. Het betrof een brief gericht aan de directie B-Technics. Via die weg hebben wij de opdracht gekregen om een preventieve studie naar de psychosociale belasting bij de treinbesturingspersoneel te doen. De aanvraag dateert van 2007. Het effectieve onderzoek en de effectieve bevraging zijn in 2008 opgestart.

Het is de bedoeling om in het project een uitspraak te doen over de eventuele aanwezigheid van psychosociale belasting bij treinbesturingspersoneel en, in tweede instantie, als er sprake is van psychosociale belasting, om eventueel bepaalde risicogroepen te identificeren, die zich mogelijk op TCT-niveau situeren. Er zou ook een verschil kunnen zijn tussen bestuurders die rijden in reeks, en bestuurders die deel uitmaken van het vlottend kader. Misschien kan de heer Windmolders kort die begrippen toelichten.

Frank Windmolders: Wij hebben verschillende soorten bestuurders. Er zijn bestuurders die rijden met reizigerstreinen, en bestuurders die rijden met goederentreinen. Er zijn ook bestuurders die beide doen.

Qua werkorganisatie volgt het grootste deel van de mensen, 80 %, een strikte planning. Zij weten

elke dag wat zij moeten doen. Zij weten dat in principe een jaar op voorhand. Zij weten wanneer zij moeten werken, op welk uur zij moeten werken, welke treinen zij moeten besturen, en wanneer zij vrij zijn. Dat is allemaal op voorhand geregeld. Die mensen kunnen ook ziek worden. Soms moeten zij een opleiding volgen of krijgen ze verlof. Daarom zijn er vervangers nodig.

Een deel van de vervangingen gebeurt door mensen die in die reeks zitten, maar dat is niet voldoende om alles op te vangen. Daarvoor bestaan er “vlotters”. “Vlotters” zijn mensen die, in theorie tenminste, geen zicht hebben op wat zij de volgende dagen zullen doen. Zij hebben geen strikte planning. Zij doen vervangingen voor mensen die ziek zijn, een been hebben gebroken of een opleiding moeten volgen.

Er zijn dus twee categorieën bestuurders: bestuurders die hun planning heel lang op voorhand kennen, en bestuurders die, in theorie, hun planning niet op voorhand kennen.

Kellee Smet: Het doel van dat onderscheid is uiteraard om na te gaan of het al dan niet op voorhand kennen van de werkuren en diensttabellen, de psychosociale belasting beïnvloedt.

De technische cel treinpersoneel, op de niveaus die de heer Dobbelaere daarstraks heeft toegelicht.

Een derde hypothese was dat er een verschil zou kunnen zijn tussen bestuurders die rijden voor goederenreeksen, en zij die rijden in reizigersreeksen of gemengde reeksen.

Ten slotte hebben we nog een vierde component toegevoegd. Dat is een bijkomende analyse, die waarschijnlijk niet in het rapport staat dat u hebt gekregen, omdat het echt een laatste toevoeging is geweest. Daarbij hebben we het onderscheid gemaakt tussen bestuurders onder de leeftijdsdrempel van 45 jaar en degenen die daarboven zitten. Dat is volgens mij een interessante invalshoek, te meer omdat we bij fouten tegen de veiligheid voornamelijk bestuurders met zeer veel jaren ervaring zien en ook veel jonge bestuurders, die nog niet zo lang in dienst zijn.

Onze doelgroep heeft zich altijd beperkt tot de actieve bestuurders, omdat we het effect van het uitvoeren van de job op de psychosociale belasting wilden nagaan. Er zijn een aantal deelgroepen uitgesloten, maar daarop kom ik straks nog terug.

De enquête is gebeurd via een gevalideerd instrument, de short inventory to monitor psychosocial hazards of SIMPH, waaraan een aantal modules zijn toegevoegd om in overeenstemming te zijn met de welzijnswet, die in het begin is aangehaald. Daarin wordt de vraag gesteld om vier domeinen te onderzoeken, namelijk de arbeidsverhoudingen, de arbeidsomstandigheden, de arbeidsvoorwaarden en de arbeidsinhoud. Vandaar de toevoeging van twee bijkomende modules, die ook zijn gevalideerd.

De bevraging heeft plaatsgevonden tijdens het periodieke gezondheidstoezicht, uitgevoerd door de arbeidsgeneesheren van CPS, weliswaar vrijwillig. Elke treinbestuurder heeft op dat moment de mogelijkheid gekregen om een elektronische versie van de vragenlijst in te vullen, zonder dat hij onder druk is gezet of zonder dat het invullen van de vragenlijst een voorwaarde was om goedgekeurd te worden voor het onderzoek.

De start van de bevraging is 1 september 2008. Het hele project, de bevraging, heeft een jaar gelopen omdat in die tijdspanne alle treinbestuurders het periodieke toezicht zouden moeten zijn gepasseerd.

Voor ik inga op de resultaten denk ik dat het belangrijk is om u kort en in een zo begrijpelijk mogelijke taal in te lichten over de methodologie om verkeerde interpretaties te voorkomen.

Vooraleer wij conclusies kunnen trekken, is het belangrijk dat wij de participatiegraad analyseren en dat wij ook kijken of die representatief is. Dan starten wij met een heel belangrijk deel van het onderzoek. Wij gaan een regressieanalyse doen waarbij wij gaan bekijken welke factoren uit ons hypothetisch model significant verband houden met de psychosociale belasting.

Onze hypothese is dat er 19 factoren zijn die wij kunnen groeperen binnen de vier A’s, bijvoorbeeld werkdruk, verstandhouding met de directe collega’s, de verstandhouding met de hiërarchische lijn, maar ook andere elementen zoals de veiligheidsregels zijn daarin opgenomen. Het is onze hypothese dat zich binnen deze factoren elementen bevinden die verband houden met de psychosociale belasting. Het komt erop neer dat wij een hypothese poneren. Wij doen bijvoorbeeld een analyse om na te gaan of het intelligentieniveau van mensen samenhangt met de kleur van de ogen. De bedoeling van de

analyse is te bekijken of dat voor onze doelgroep steek houdt, of er significante verbanden optreden of niet.

Pas dan gaan wij de vraag stellen of er sprake van psychosociale belasting is. Wij gaan dan ook zien dat sommige zaken die eruit springen niet echt een negatieve impact op de psychosociale belasting hebben. Dat zal straks nog duidelijker worden.

Tot slot gaan wij verder in op de analyse van de specifieke risicogroepen.

Met betrekking tot de participatie zien wij dat er 3 469 mogelijke deelnemers waren. Het gaat dan over de echte treinbestuurders en daarbij nog 184 bestuurders-rangeringen die vallen onder de directie B-Technics. Dat wil zeggen dat wij ook bestuurders hebben bij B-Cargo die niet in dit onderzoek zijn opgenomen.

Niet-actieve treinbestuurders, bestuurders die wegens medische redenen een tijdlang op non-actief staan, zijn niet opgenomen. Eerste treinbestuurders die veeleer taken hebben in de zin van vorming, lesgeven, zijn ook niet opgenomen, evenmin de treinbestuurders die werken op de permanentie, omdat zij niet in die rijdende dienst zitten.

Op dat totaal hebben wij 2 834 deelnemers kunnen bereiken, en 89 personen die de vragenlijst niet volledig hebben ingevuld, wat ons respectievelijk brengt op een participatiegraad van 82 %, of 84 % als wij die 89 onvolledige deelnames meetellen. Dat wil zeggen, qua aantal, dat we zeker voldoende respons hebben om pertinente conclusies te trekken.

Bovendien is de steekproef ook representatief. Wij hebben een analyse gemaakt waarbij we zijn nagegaan of alle TCT's voldoende vertegenwoordigd zijn, of er geen ondervertegenwoordiging is van bepaalde TCT's waardoor wij voor dat TCT geen conclusie zouden kunnen trekken, maar dat vormt geen probleem. Wij kunnen dus verdergaan met het vervolg.

Zoals ik al zei, zijn er een aantal factoren bevraagd, waarvan wij veronderstellen, op basis van wetenschappelijk onderzoek, dat ze verband houden met die psychosociale belasting. Ons doel is na te gaan welke van die factoren voor onze doelgroep samenhangen. De bestuurders die een psychosociale belasting rapporteren, op welke factoren rapporteren zij problemen?

De psychosociale belasting wordt in ons onderzoek gemeten door drie componenten

Ten eerste, plezier in het werk, wat staat voor de mate waarin mensen graag gaan werken, hun job met goesting doen in feite.

Een tweede component van de psychosociale belasting is de herstelbehoefte. Daarbij zullen wij zien dat mensen na de uitvoering van hun dagtaak, dus in de vrije uren, nog steeds moeite hebben om zich te concentreren of dat zij uren moet recupereren vooraleer zij hun andere taken kunnen aanvatten.

Een derde component van de psychosociale belasting die wij meten, is het voorkomen van pesterijen op de werkvloer.

In onze analyse gaan wij na welke van die 21 factoren samenhang vertonen met psychosociale belasting, gemeten door die drie deelcomponenten.

Uit de regressieanalyse blijkt dan dat van die 21 factoren slechts degene die u in de tweede kolom ziet, overblijven. Alle andere factoren die wij hebben bevraagd, houden geen significant verband met het optreden van psychosociale belasting. Dat is vrij belangrijk, omdat wij op de volgende slide ook zullen zien dat er een aantal uitschieters zijn waarop onze doelgroep afwijkt van de benchmark die wij gebruikt hebben. Bijvoorbeeld, het concept geestelijke belasting ligt veel hoger bij het treinbesturingspersoneel. Als u echter gaat kijken naar de factoren die uit onze analyse blijken verband te houden met de psychosociale belasting, dan ziet u dat geestelijke belasting daar niet tussen staat.

Dit wil eigenlijk zeggen dat bestuurders geestelijk hoogbelast kunnen zijn, dat zij zich fel moeten kunnen concentreren tijdens hun job – wat op zich normaal is, denk ik, want het is een kenmerk eigen aan de job – maar dat dit geen significant verband heeft met het optreden van psychosociale belasting. Het veroorzaakt geen psychosociale belasting.

Uit de analyse blijkt nu dat het enkel die factoren zijn uit de voorgaande tabel die daarmee verband houden. Wanneer wij dus een preventief actieplan willen opstellen, is het enkel zinvol om ons te focussen op die factoren uit de voorgaande tabel wanneer wij iets willen doen aan de psychosociale belasting. Het optreden van die geestelijke belasting kan mogelijk wel andere problemen veroorzaken. Het hangt niet alleen samen met die

psychosociale belasting.

Wij komen dan bij het volgende punt. Wij hebben een externe benchmark gehanteerd waarbij wij 52 000 observaties binnen Belgische bedrijven ter beschikking hebben. In deze benchmark bevinden zich verschillende sectoren, verschillende beroepen en verschillende niveaus. Wij hebben liever gebruik gemaakt van een vergelijkbare benchmark omdat wij eigenlijk toch vaststellen dat de job van treinbestuurder zeer specifiek is en er eigenlijk weinig beroepsgroepen zijn waarmee wij die kunnen vergelijken. Vandaar dat wij ons op de grote groep hebben moeten baseren om een vergelijking te maken en wij niet zozeer andere gegevens beschikbaar hebben die nauw aansluiten bij onze beroepsgroep. Een kleine toevoeging is dat er voor de module arbeidsomstandigheden geen externe benchmark voorhanden is omdat dit een module is die wij intern, binnen de NMBS-groep hebben ontwikkeld.

In de volgende rooster ziet u een visuele voorstelling van hoe onze doelgroep zich situeert ten opzichte van deze externe benchmark. De roze lijn die u ziet staan op de waarde 1 en die een cirkel vormt, is de waarde die onze externe benchmark behaalt op de factoren die rond de roos vermeld staan. De blauwe lijn stelt de score van onze doelgroep voor. U ziet onmiddellijk een aantal uitschieters zoals ik al verschillende keren heb aangehaald, waarbij wij bijvoorbeeld de geestelijke belasting naar voren zien komen. Rekening houdend met het feit dat die geestelijke belasting niet als significante factor naar voren is gekomen uit onze voorgaande analyse, moeten wij dit dus onmiddellijk nuanceren.

Waar gaan wij naar kijken? Wij gaan eigenlijk kijken naar de drie elementen van de psychosociale belasting. In deze roos gaan wij eigenlijk specifiek onze aandacht richten op de component herstelnood die u bovenaan, een centimeter naar links ziet staan.

Wij gaan ons ook richten op het gebrek aan plezier in het werk en op de herstelnood, links op het schema.

Wij zien dat de score van onze doelgroep inzake gebrek aan plezier in het werk zich onder de benchmark bevindt. Dat wil eigenlijk zeggen dat de treinbestuurders meer plezier ervaren in hun beroep dan die 52 000 anderen die bevraagd zijn. Kortom, de treinbestuurders doen hun job graag. Dit stemt ook overeen met het beeld dat ik heb als psychologe die treinbestuurders vaak opvangt na bijvoorbeeld een zelfdoding op het spoor. Het zijn mensen die voor hun job leven. Dat komt ook uit deze studie naar voren.

Wat wij ook zien, is dat de prevalentie van pesterijen veel lager is dan de externe benchmark. Op zich is dit geen verrassend resultaat, daar het gaat om een solitair beroep. Eigenlijk worden onze verwachtingen dus bevestigd door de studie.

Het enige pijnpunt inzake psychosociale belasting blijkt de herstelnood te zijn. Wij zien dat de herstelbehoefte het enige element van psychosociale belasting is waar onze doelgroep het iets slechter doet dan de benchmark.

Door te werken met een benchmark kan men eigenlijk alles bewijzen of alles ontkrachten. Ik wil dit dus onmiddellijk nuanceren. Nemen wij een andere vergelijkingsbasis, kan het zijn dat de herstelnood beter scoort. Ik vind het veel belangrijker de absolute blootstellingpercentages te bekijken en te focussen op de middelste rij van de tabel.

Wanneer wij daar kijken naar de herstelbehoefte, dan zien wij dat 35,8 % van de responderende treinbestuurders verklaart een verhoogde herstelbehoefte te hebben. Zij ervaren moeilijkheden om zich te concentreren tijdens de vrije uren. Zij ervaren ook op het einde van de werkdag moeilijkheden om zich te concentreren. Dat zijn toch cijfers die meer zeggen dan de benchmark.

Wat het plezier in het werk betreft, zien wij dat zij het wel goed doen. Het percentrage pesterijen is lager. Het staat aangegeven in het groen. Als preventieadviseur voor psychosociale aspecten heb ik daar natuurlijk geen bezwaar tegen. Elk geval is er natuurlijk eentje te veel.

Wat de benchmark betreft, zien wij dat wij voor onze preventieve actieplannen moeten focussen op de herstelbehoefte.

De identificatie van de risicogroepen brengt ons in eerste instantie bij een vergelijking tussen de bestuurders uit de reeksen en die uit het vlottend kader. Als wij deze groepen samen nemen, zien wij dat er absoluut geen opvallende verschillen zijn. Hoewel wij verwacht hadden dat de bestuurders die optreden als vlotter een hogere herstelnood zouden hebben, of minder plezier in het werk, zien wij dat niet bevestigd in deze studie.

Wanneer wij meer gaan nuanceren en de opdeling maken op TCT-niveau, zien wij wel opvallende verschillen.

Er zijn dus bepaalde TCT's waar die herstelbehoefte procentueel gezien hoger oploopt dan die 35 %. Ik ga een voorbeeld geven. Met betrekking tot die vlotters zien wij dat voor de bestuurders die werken voor het TCT Gent-Sint-Pieters een groot verschil is. De bestuurders in reeks ervaren daar weinig problemen, terwijl de bestuurders in het vlottend kader daar wel problemen ervaren. Dus het opdelen in verschillende deelgroepen brengt ons toch een meer genuanceerde visie op dit onderwerp.

Een tweede risicogroep, goederen, reizigers en de gemengde reeksen, op dat vlak zien wij dat er een iets betere score is voor de bestuurders uit de goederenreeksen, maar dit verschil is niet significant. Desondanks gaat het iets tegen onze verwachtingen in, omdat wij eerder hadden gedacht dat de goederenreeksen als zwaarder zouden worden ervaren.

Ten slotte, de leeftijdsanalyse geeft een beetje hetzelfde beeld als de analyse voor de vlotters en de bestuurders in reeks. Wij zien opnieuw geen significante verschillen voor beide leeftijdsgroepen. Wanneer wij echter opnieuw gaan opsplitsen voor die twee leeftijdsgroepen binnen de TCT's, dan zien wij opnieuw dezelfde risico-TCT's naar voren komen in de studie. Ons beeld op basis van de analyse buiten reeks-vlottend kader wordt hier bevestigd.

Le **président**: Je cède la parole aux membres qui désirent poser des questions.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik verwijs naar de brief van de FOD Tewerkstelling uit 2002 waarin wordt gesteld dat er geen risicoanalyses en globale preventieanalyses aanwezig waren. Nu zijn die er duidelijk wel. Gelukkig.

Kunt u de chronologie schetsen? Sinds wanneer worden zulke risicoanalyses en globale preventieanalyses gemaakt? Dat gebeurt zeer deskundig. De vraag is sinds wanneer. In 2002 bleken die in ieder geval niet voorhanden te zijn.

Ik heb een vraag, specifiek aan de heer Delaere gericht. Ik heb van u een risicoanalyse uit 2005, van de besturingsactiviteiten van de bestuurder-rangeringen en treinbestuurders, vollebaanstations en rangeerstations bij internationaal treinverkeer. U schetst daar de oorzaken van seinvoorbijrijdingen. Dat is voor ons heel interessant. Het gaat over verstrooidheid, te late remming, maar ook verstrooidheid door de zon. Dat schijnt vaak een probleem te zijn. Daar verwees de FOD ook al naar.

U vermeldt dat er door de invoering van meer internationaal treinverkeer, zowel van reizigers als van goederen, nieuwe risico's optreden. Het uitvoeren van risicoanalyses en veiligheidsanalyses zal een noodzaak zijn omdat de arbeidsomstandigheden en werkomgeving wijzigen. Het zal noodzakelijk zijn om het veiligheidsbeheersysteem aan te passen en beter uit te bouwen. Een beter beheer van de incidenten is een noodzaak.

Een heel belangrijke opmerking: wat is daar de opvolging van geweest?

U zegt ook, en dat is toch ook belangrijk: terugkomend op het besluit dat de materiële beveiliging de beste en meest efficiënte beveiliging is.

Wat bedoelt u daar precies mee?

U zegt eigenlijk: je mag het niet overlaten aan de appreciatie van de bestuurder, een materiële beveiliging is een noodzaak.

Dit wordt aangetoond door de risicoanalyse waarbij een bestuurder een trein bestuurt op het Franse net, uitgerust met KVB. Dat vind ik een interessante opmerking. Eigenlijk zegt u dat KVB toen al, in 2005, een performant veiligheidssysteem was en is.

Ten slotte, het was een heel interessante analyse en daarom stel ik u veel vragen. Door de KVB-uitrusting op het Franse net is het veiligheidsniveau gelijkaardig aan dat van een net uitgerust met ETCS. U zegt dus dat de Fransen al in 2005 een veiligheidssysteem hadden, dat even performant is als ETCS. Dat is interessant. Wij doen hier immers veel aan benchmarking. Gisteren nog hebben wij wat met de Zwitsers gebenchmarkt. Maar het betekent dat in 2005 het Franse net eigenlijk even veilig was als een systeem uitgerust met ETCS.

Christiaan Delaere: KVB werkt op basis van een remcurve, ETCS ook. Ik moet er wel iets bij zeggen. In die tijd sprak men al wel van ETCS, maar het was nog in opbouw. Het is nu geëvolueerd naar een veel beter systeem met meer mogelijkheden dan KVB.

Ik kom terug tot mijn risicoanalyses. Zoals bepaalde punten die u hebt vermeld, heb ik enkel verwezen naar de bepalingen in de codex. Wanneer er wijzigingen gebeuren in de

arbeidsomstandigheden en het welzijn van het betrokken personeel, wordt er van de hiërarchische lijn en de werkgever verwacht dat hij de nodige maatregelen neemt. Op basis van de zeven doeldomeinen die de FOD WASO ook heeft vermeld, de ergonomie, de psychosociale belasting op het werk, de arbeidshygiëne, de gezondheid en de arbeidsveiligheid en het leefmilieu moet men de juiste maatregelen nemen.

Nu keer ik terug tot de risicoanalyses, de bevindingen die ik op het werkveld heb gedaan. Die bevindingen heb ik gedaan bij de studie van de risicoanalyses van andere netten, ook in het buitenland. Op die basis heb ik die risicoanalyse gemaakt. Zij is ook gemaakt op basis van normen, onder meer met de analysemethode GAME van de SNCF. Dat advies heb ik gegeven aan de hiërarchische lijn. Ik kan u niet antwoorden hoe mijn werkgever daarop heeft gereageerd. Het is aan mijn werkgever te reageren op die vraag.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): U zegt wel in 2005 dat de materiële beveiliging de meest efficiënte beveiliging is.

Christiaan Delaere: Ik baseer mij op artikel 5 van de Welzijnswet van 4 augustus 1996. Daarin staat duidelijk dat men eerst de risico's moet weren en dat men moet overstappen naar collectieve beveiligingsmaatregelen. Dat zijn over het algemeen beveiligingsmaatregelen zoals KVB om humane fouten op te vangen. Dat is de basis.

Christiaan Dobbelaere: Ik kan misschien inpikken op de eerste vraag van de vraagsteller. Sedert begin 2000 zijn er heel wat reorganisaties geweest in de oude NMBS. Ik en verschillende collega's werden met andere functies belast sedertdien. Ik weet dat ongeveer rond 2003 er binnen het management van de toenmalige treinen echt werd afgesproken om werk te maken van een globaal preventieplan PBW voor de treinbestuurders en van een jaaractieplan, dat wordt ingepast vanuit het globaal preventieplan.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Voor de commissie is de vraag belangrijk wanneer de eerste risicoanalyses en de globale preventieplannen juist zijn uitgevoerd.

Christiaan Delaere: Ik wil daar een antwoord op geven. Normaal moeten volgens de codex de risicoanalyses worden uitgevoerd door de hiërarchische lijn en de werkgever. Waar situeert zich daar de preventieadviseur? De wetgeving omschrijft dat wij de hiërarchische lijn moeten bijstaan en adviezen geven. Vermoedelijk is het document dat u daar van mij hebt, bijstand aan de hiërarchische lijn. Ik kan niet zeggen wanneer en hoe het dossier is geëvolueerd. Ik laat dat antwoord liever over aan mijn werkgever.

Christiaan Dobbelaere: Eventueel laat ik nazien of opsporen wanneer het eerste globale preventieplan werd opgemaakt. Dat was onmiddellijk een meerjarenplan, herinner ik mij, hoewel ik niet rechtstreeks was belast met die attributies. Dat is dan gegroeid naar een vijfjarenplan en telkens opgeschoven. Nu zitten we nog binnen het plan 2007-2011.

Frank Windmolders: U verwees ook naar de risicoanalyse van het internationaal goederenverkeer. Die risicoanalyse werd gemaakt door de externe dienst CPS in verband met prestaties van tien uur, waarbij een pauze wordt ingelast van een uur.

Wij proberen zoveel mogelijk rekening te houden met de adviezen van CPS. Een van de adviezen was bijvoorbeeld gericht op die verlengde prestaties van tien uur. Er werd aangeraden er dan voor te zorgen dat de mensen tenminste degelijk materieel ter beschikking hebben, bijvoorbeeld inzake stuurposten. Wij hebben bijvoorbeeld een tijdje gereden met types 55 tussen Sloe-Vlissingen en Genk. Daar zijn we vanaf gestapt en we hebben ervoor gezorgd dat onze mensen met modern materieel kunnen rijden, zoals de types 77 of 6400en van de Nederlanders. Tijdens de hoogconjunctuur in de goederensector was er een tekort aan locomotieven. Wij hebben toen aan de Nederlanders gevraagd of zij geen Class 66 hadden om daar in te zetten.

David Geerts (sp.a): Bedankt voor de zeer interessante toelichting die u hier allen hebt gegeven.

We hebben gezien dat er ongelooflijke veel overlegorganen en -structuren zijn. Er zijn heel veel comités. Mijn vraag blijft dan in welke mate er effectieve opvolging en uitvoering gegeven wordt aan alle verschillende adviezen? U antwoordde immers daarnet op de vragen van collega Van Campenhout dat er eigenlijk verwacht wordt dat de werkgever de nodige maatregelen zal nemen. Dat is natuurlijk de essentie van het verhaal. We hebben namelijk heel veel overlegorganen gezien.

Mede naar aanleiding van wat sprekers in vorige commissievergaderingen zeiden, interesseert ons vooral wat er gebeurt met datgene wat gemeld

wordt en met de implementatie daarvan. Zien de mensen effectief dat er een aantal aanbevelingen gebeuren op het terrein? Ik heb die vraag ook al aan andere collega's van jullie gesteld. We hebben hier gezien dat er een formulier 460 bestaat. Mensen doen de moeite om daarop een aantal elementen in te vullen die voor verbetering vatbaar zijn. Die formulieren gaan vervolgens via de hiërarchische structuren naar de beoogde plaatsen. Ook daar heerste echter het gevoel dat niemand weet wat er concreet mee gebeurt.

In de analyse van CPS worden een aantal correlaties vermeld. Wat me ongelooflijk verraste is dat u zei, mevrouw, dat er geen positieve correlatie bestaat tussen geestelijke belasting en psychosociale belasting. Ik had verwacht dat daar zeker een correlatie zou bestaan. Wat betreft de opvolging van bepaalde elementen en adviezen die gegeven worden, is het mijns inziens zeer belangrijk om de mensen op de werkvloer te informeren over hoe actieve participatie bij het verbeteren van een aantal elementen inzake veiligheid wordt opgevolgd.

Een laatste vraag. Ik hoor u zeggen dat wat verlof betreft men eigenlijk een jaar op voorhand weet welk arbeidsregime men heeft. Ik had de indruk dat een van de grote problemen inzake het plezier op het werk als dusdanig was dat men nooit op voorhand wist wanneer men verlof zou kunnen nemen en dat men zich soms ziek moest melden om ook effectief verlof te kunnen nemen. Dat staat diametraal ten opzichte van wat hier vandaag gezegd wordt. Ik zeg dit zonder enig voorbehoud. Ik zeg alleen dat een van de problemen inzake arbeidsbeleving volgens wat we hier gehoord hebben het nemen van verlof was. U zegt dat men een jaar op voorhand verlof kan nemen. Hier werd gezegd dat men zich soms ziek moet melden omdat men geen verlof kan nemen.

Ik kom tot een laatste element. Ik weet niet in welke mate dat onderzocht werd. Het is omtrent de organisatie van het werk maar ik kan het hier niet vinden in de vragen die gesteld zijn door de analyse van CPS. Die herstelperiode staat erin, dat was belangrijk. Wat de organisatie van het werk betreft, zeggen treinbestuurders echter dat ze veel te weinig speling hebben als ze aankomen op de eindbestemming en opnieuw moeten vertrekken. Dat zie ik hier nergens onderzocht. Zij zeggen dat door het feit dat ze als het ware van het ene naar het andere punt moeten hollen de druk op hun werk verhoogt. Ik zie niet of dat hier ergens onderzocht is. Dat zijn een aantal onderzoeksvragen die hier naar voren zijn gekomen.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, mes questions porteront surtout sur l'enquête réalisée par le CPS. On a cité le nombre de 84 % de conducteurs qui ont répondu; cela veut dire que 16 % n'ont pas répondu, peut-être étaient-ils malades, mais nous avons aussi eu des témoignages selon lesquels "des personnes craignaient de répondre à cette enquête vu la très grande proximité entre le CPS et la SNCB". Elles craignaient donc qu'on se serve de cette enquête contre eux. Pouvez-vous nous donner votre réaction vis-à-vis de l'indépendance de l'enquête et de son utilisation potentielle?

Par ailleurs, par rapport aux personnes malades, une analyse est-elle effectuée pour connaître les causes des maladies? Si ces personnes sont malades, elles ne participent pas à l'enquête, mais peut-être ont-elles de réels problèmes; à mon avis, elles mériteraient aussi toute notre attention.

Quel suivi donne-t-on à cette enquête? À quels niveaux? Nous avons appris qu'il existait tout un système de prévention, de collationnement d'informations à différents niveaux de la SNCB et il n'est pas toujours très clair pour nous de nous y retrouver, je l'avoue.

Cette enquête est-elle rediscutée au niveau local, avec les conducteurs?

Quel est son chemin à travers l'organigramme sécuritaire de la SNCB?

Quel sera son chemin et son suivi, mais surtout des personnes sont-elles à un moment chargées d'émettre des propositions sur cette base? Concrètement, sur quoi peut-elle déboucher? En reste-t-on à l'enquête ou passe-t-on à une phase suivante?

Une autre question toujours à propos de l'enquête: vous avez insisté sur le besoin de récupération comme d'un élément qui apparaissait négatif; or ce besoin de récupération apparaissait très important pour les conducteurs.

Je ne sais si vous avez répondu à la question, mais ce besoin de récupération est-il journalier? À certains moments de la journée, les conducteurs éprouvent-ils des besoins de récupération? Ou bien est-ce général? Sur la semaine ou sur le mois, ressentent-ils des difficultés de récupérer? Pouvez-vous faire la part des choses quant à ce besoin de récupération? Il me semble que c'est important pour l'organisation même du travail.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, comme mes collègues, je voudrais remercier les intervenants pour leurs exposés très détaillés. Pour ma part, je voudrais obtenir des précisions et, pour être plus concrète, prendre un exemple précis.

M. Dobbelaere, je crois, nous a parlé du poste de travail et du problème de l'éblouissement. Il a dit que cela se réglait dans des groupes de travail.

Si j'ai bien compris, cela fait apparemment plusieurs années que ce problème est abordé. Pourriez-vous nous donner un exemple concret de votre action, le cheminement entre le moment de la rédaction d'un rapport sur un problème et sa résolution?

Par ailleurs, M. Delaere a parlé de l'aménagement des cabines de conduite. Il semble que vous auriez rendu des avis. Quel en est le suivi?

Enfin, comme M. Lavaux vient de le souligner, en ce qui concerne l'enquête qui a été réalisée au niveau des conducteurs de train en matière de bien-être au travail, le besoin de récupération, la charge physique, la pression mentale ont été mis en évidence. Quels vont être vos avis, vos recommandations par rapport à cela ? Que peut-on estimer comme timing de travail à ce sujet, pour obtenir des résultats évidents, efficients vis-à-vis des conducteurs de train?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de verschillende sprekers die we hier hebben mogen horen. Zij hebben een goed beeld gegeven van wat er allemaal gebeurt aangaande de opvolging van de werknemers en de treinbestuurders en van hun welzijn. Er gebeuren onderzoeken en er vindt heel wat overleg plaats.

De essentiële vraag daarbij luidt in hoeverre dat effectief opgevolgd wordt en in hoeverre dat tot bepaalde resultaten leidt. Zo werd er verwezen naar jaaractieplannen, adviezen, verslagen van de werkgroep 6VM en dergelijke. Dat lijkt mij allemaal wel nodig en nuttig, maar voor ons is het natuurlijk essentieel om te weten in hoeverre dat effectief tot resultaten op het terrein leidt.

Vandaar mijn vraag, in het algemeen gesteld: kunnen we er op een of andere manier zicht op krijgen in hoeverre dat opgevolgd wordt?

Heel concreet, de vakbonden hebben in deze commissie al bepaalde opmerkingen aangehaald inzake gebrekkige zichtbaarheid door verblinding door de zon, problemen met de opwarming van stuurcabines en dergelijke. Dat zijn heel concrete voorbeelden van problemen die blijkbaar al jarenlang aanslepen, zo wordt ons verteld. Blijkbaar leiden die niet of toch niet snel tot de gewenste resultaten.

Mijnheer de voorzitter, vandaar kan het voor ons interessant zijn om een overzicht te krijgen van de verschillende verslagen en adviezen die worden opgesteld door het comité en door de werkgroep met bestuurders, en in hoeverre die opvolging krijgen binnen de spoorwegmaatschappij.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, aansluitend op de opmerkingen van collega Geerts en de heer Van den Bergh, is voor ons inderdaad het resultaat van belang. Het resultaat telt.

Ik zou willen weten, als de adviezen niet opgevolgd worden, of er dan wordt gemotiveerd waarom ze niet opgevolgd worden. Dat zou ik graag vernemen.

Bijkomend wil ik het volgende vragen. De heer Dobbelaere heeft een aantal slides getoond en de structuur van NMBS Technics uitgelegd met al de werkgroepen, comités en de verschillende diensten. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat dit allemaal een nogal ingewikkelde affaire is. Ik neem aan dat er wettelijke bepalingen gevolgd moeten worden. Ook neem ik aan dat NMBS Technics zelf invulling geeft aan een aantal andere zaken. Maar ik vraag mij toch af of de werkwijze binnen NMBS Technics wel helemaal goed en efficiënt is. Het gaat over het welzijn en de veiligheid van het personeel.

Mijnheer Dobbelaere, is die manier van werken, die door NMBS Technics zelf werd ontwikkeld, wel efficiënt genoeg? Is dat geen tijdverslindende en kostbare methode? Ik vraag me dus af of u er zelf al over nagedacht hebt of die methodes efficiënter en op een eenvoudigere manier georganiseerd kunnen worden.

Het gaat immers over het welzijn van het personeel, over de veiligheid van het personeel. Misschien moeten die zaken op dat vlak herbekeken worden.

Ik zou de dienst CPS willen confronteren met een paar uitspraken van de heer Gelmini, die hier een paar weken geleden is geweest. Hij zei het volgende over dat onderzoek en dat bezoek aan de médecine du travail: "Ce n'est évidemment pas

un moment neutre puisque les conducteurs passent à la toise pour voir s'ils peuvent continuer à exercer leur métier. Des pressions peuvent s'exercer. Le second est que le CPS a beau être un organisme externe, c'est quand même le groupe SNCB qui rémunère tous les gens qui y travaillent. Je ne voudrais pas insinuer une absence de neutralité chez CPS, je dis qu'il faut pouvoir mesurer un certain risque."

Daarop zou ik graag uw reactie krijgen.

In verband met de benchmarking zou ik graag het volgende willen vernemen. Hij zei daarover: "On a réalisé un benchmarking par rapport à d'autres entreprises sur la base des réponses reçues. Là aussi il faudrait être extrêmement prudent et voir si on ne compare pas des pommes et des poires."

Ook daarover had ik graag uw reactie gehoord.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Quelques remarques, réflexions et questions que j'espère assez brèves. Je vous remercie pour vos différentes interventions qui étaient complètes et parfois très complexes. Il n'est pas toujours facile de s'y retrouver mais je suppose que c'est à l'image d'une certaine complexité à l'intérieur du groupe, ce qui me pousse à m'interroger sur son efficacité. Comme l'ont dit certains de mes collègues, je dois évoquer ma frustration par rapport à vos présentations pour ce qui est des résultats. Vous expliquez un cadre théorique, quelles sont théoriquement vos missions. On voit mal comment cela se passe sur le terrain et on ne voit pas quels sont les résultats *in fine* sur le bien-être au travail et sur la sécurité des travailleurs. J'aurais voulu savoir comment votre travail, comment vos avis sont pris en compte, comment les choses se mettent en place sur le terrain. Ce n'est peut-être pas à vous de répondre à cette question mais j'aurais voulu connaître votre sentiment à ce sujet.

J'aurais également voulu savoir comment cela se passe au jour le jour. Nous avons entendu des conducteurs nous dire qu'on ne voit jamais la médecine du travail dans les cabines de pilotage. Je vous relaye cette affirmation. Je voudrais en savoir plus à ce sujet. Il y a tout ce qui est cabine de pilotage mais il y a aussi la signalisation. On a évoqué des problèmes de signaux peu visibles, la question du choix entre TBL1+ et ETCS. Quelles ont été vos positions à ce propos?

Dans le travail au jour le jour, - et je m'adresse particulièrement à CPS - je crois que c'est vous qui vous occupez des visites médicales annuelles obligatoires? Quelles pathologies rencontrez-vous? Il y a l'étude réalisée, c'est très bien mais il y a aussi le travail au quotidien. Quelles conclusions tirez-vous des consultations des travailleurs?

Enfin, comme mes collègues, je ne peux m'empêcher de revenir sur la question de l'indépendance de CPS. Jusqu'il y a peu, je croyais que vous étiez un service externe. Je ne dis pas que vous n'êtes pas un service externe mais votre localisation à l'intérieur de la SNCB Holding est-elle vraiment un gage d'indépendance? La situation est quelque peu artificielle. La SNCB est votre client mais vous êtes tout de même à l'intérieur de la holding, donc à l'intérieur du groupe. Je m'interroge à ce sujet. Je serais ravi de vous entendre en détail sur la question.

Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, er werd al heel veel gezegd. Ik dank de sprekers voor de nuttige info. Hoe meer vergaderingen ik bijwoon, hoe meer ik mij ervan bewust word dat wij in de NMBS te maken hebben met een structuur die zeer hiërarchisch en bureaucratisch is samengesteld. Ik vind dat jammer.

Wij hebben gezien dat er heel wat risicoanalyses worden gemaakt. Er zijn ook ongevallenanalyses gemaakt. De collega’s hebben dit ook aangehaald, ons interesseert vooral welke maatregelen naar de bestuurders afgeleid worden. Wat leert een bestuurder uit die risicoanalyses? Wij horen van sommigen dat er bijna niets wordt overgebracht. Als dat zo zou zijn, dan vind ik dat heel erg want er zitten inderdaad heel interessante aanbevelingen in. Het zou te betreuren zijn als al het nuttige werk dat door bepaalde mensen verricht wordt niet komt op de plaats waar het moet komen.

Ik vind het ook jammer dat de risicoanalyses louter adviserend zijn. Bestaat er een mogelijkheid om in de toekomst te streven naar een meer bindend karakter? Zit die mogelijkheid erin? Ik denk dat dergelijke analyses zeer belangrijk zijn en veel nuttige informatie in het raam van de veiligheid bevatten. Als ze niet bindend zijn, dan helpen ze in feite niet. Als men er niet naar luistert, als ze niet worden overgebracht naar de bestuurders, dan hebben ze weinig nut. Ik wil dus pleiten voor het bindend maken van de analyses of, ten minste, wanneer er na een bepaalde periode geen reactie of maatregelen komen na de gedane aanbevelingen, het verplichten tot een motivering van de top, van de redenen waarom

men daarop niet ingegaan is.

Le **président**: Je cède la présidence à mon collègue Van den Bergh ou Lavaux pour vous poser des questions.

Président: ?.
Voorzitter: ?.

François Bellot (MR): En ce qui concerne le service de prévention interne, nous avons entendu le service de prévention interne de la SNCB, pas d'Infrabel. Or, il y a aussi un service de prévention interne à Infrabel. Je vois dans l'organigramme d'Infrabel, dans *Human Resources*, une direction ou une division qui s'appelle *Culture, Talent and Behaviour*. Avez-vous des rapports directs entre le service de prévention interne de la SNCB et le service de prévention interne d'Infrabel, étant entendu qu'ici on s'est plutôt focalisé sur les conducteurs mais que l'on sait aussi que dans les postes de signalisation un certain nombre d'agents disent "Nous sommes soumis aussi à une pression énorme sur le travail."? Donc, premièrement, y a-t-il des contacts? Deuxièmement, par rapport à l'étude présentée par Mme Smet mais aussi par rapport à ce que vous avez présenté, avez-vous des contacts avec vos homologues au niveau international? Agissez-vous de concert? Y a-t-il un organisme international qui vous unit, qui harmonise la manière d'appréhender les choses ou qui permet d'échanger vos expériences? Troisièmement, par rapport à l'étude présentée par Mme Smet, on mesure un certain nombre de points très positifs: les conducteurs sont attachés à leur travail, ils aiment leur métier, etc.

Puis il y a trois, quatre éléments. Le niveau d'autonomie. Qu'est-ce qu'on veut dire par autonomie? Parce que quand vous conduisez une voiture ou un camion, vous avez de l'autonomie: vous sortez de la route, vous vous reposez, vous vous arrêtez. Est-ce que c'est ce type d'autonomie? Ou est-ce le poids de l'organisation sur le travail constant de la personne, quelqu'un qui se sent opprimé par quelque chose? Autre élément dans cette étude – et cela me paraît être un élément important –, je ne sais pas comment vous l'avez décrit, mais c'est l'absence de prise en compte de leurs remarques ou de leurs informations. C'est ce qui était ici en bas à gauche dans votre cercle. Je ne sais plus comment ça s'appelle.

(…): (…)

François Bellot (MR): Inspraak, oui. Concrètement, par rapport au point que vous avez relevé, est-ce que vous formulez des propositions à la SNCB? Ce document est maintenant connu. Avez-vous déjà eu le temps d'examiner les choses avec la SNCB et de formuler des propositions pour répondre à ces éléments-là?

4. Le Holding dispose d'un service médical: quels sont les rapports entre le CPS et le service médical?
Le service médical rédige-t-il des rapports à l'adresse du CPS pour indiquer qu'ils observent une dégradation ou une amélioration, non pas individuelle mais en généralité, annuellement? Est-il demandé d'indiquer s'il est constaté que des gens se plaignent de l'une ou l'autre chose ou que davantage de personnes décrochent, sont déprimées ou stressées au travail. Existe-t-il des contacts, oui ou non, et sous quelle forme?

5. Quand la première analyse des risques a-t-elle été réalisée? Si vous ne pouvez pas nous répondre maintenant, on vous écrira. Quel est le nombre d'analyses de risques déjà réalisées depuis le courrier du SPF que mon collègue Van Campenhout a évoqué? Quelles suites leur ont-elles été données?

6. Nous avons eu l'occasion d'entrer dans des cabines de conduite en Suisse; dans certains trains, il y avait deux voire trois écrans. En Belgique, à la SNCB, on semble se battre pour qu'il n'y ait qu'un seul écran dans les cabines.

On nous a expliqué l'avantage des trois écrans, mais personne ne nous a expliqué l'avantage de l'écran unique. Vous, en tant que responsable dans la prévention, êtes-vous consulté pour savoir quel est l'avantage d'un écran plutôt que deux ou trois écrans pour donner les informations? Serait-ce simplement à l'intérieur de la SNCB qu'est prise la décision de ne placer qu'un seul écran parce que l'on ne veut que ce type de données sur l'écran? Concrètement, êtes-vous consultés sur tout ce qui concerne l'aménagement du tableau de bord, l'ergonomie?

Certains conducteurs nous ont dit encore conduire sur des sièges métalliques, qui datent de 1955 ou 1960. Pourtant cela fait partie du confort au travail: y a-t-il des recommandations?

Sans vouloir vous mettre mal à l'aise, nous qui sommes des observateurs externes, qui commençons à être de plus en plus avertis quant à la SNCB et ses structures, nous faisons tous le constat de la complexité de l'arbre décisionnel et de l'arbre hiérarchique de la SNCB. Plus c'est

complexe, plus il existe de cellules, plus la coordination devient un problème complexe.

Vous ne devez pas livrer des secrets d'État mais ne croyez-vous pas qu'on devrait aller vers une plus grande sobriété de l'arbre décisionnel? Ne seriez-vous pas un poisson dans un aquarium un peu plus grand si on évitait de morceler les responsabilités? Cette complexité ne contribue-t-elle pas au fait que les décisions arrivent difficilement sur le terrain?

Les conducteurs nous disent qu'ils ont très peu de contacts avec la réalité de la direction et nous nous rendons compte que la direction n'est pas toujours bien au fait des choses sur le terrain. C'est une très grande entreprise, qui compte 38 000 travailleurs. Il y a également des exigences de ponctualité et de sécurité et il faut définir des responsabilités dans des décisions.

L'entreprise publique en elle-même n'est-elle pas d'une complexité telle que cela rend la communication difficile? Vivez-vous cette complexité au quotidien?

Président: François Bellot.
Voorzitter: François Bellot.

Jean-Luc Marres: Monsieur le président, CPS est un service externe reconnu par le SPF ETCS. Nous répondons à tous les critères des autres services externes en Belgique si ce n'est que, par dérogation, nous ne sommes pas une ASBL. Nous sommes sous la direction du Holding.

Nous avons un comité d'avis avec un observateur du SPF ETCS qui est régulièrement présent.

Lorsque nous réalisons des enquêtes telles "Le vécu du travail", le secret professionnel du médecin du travail et du psychologue jouent pleinement leur rôle. Nous n'avons même pas eu accès à la récolte des données. C'est une firme spécialisée qui s'en est chargé.

Avant le lancement de cette enquête, on a très largement discuté avec les organisations paritaires du fait que les résultats individuels ne seront jamais accessibles à quelqu'un de la ligne hiérarchique ou de la direction de la SNCB. Nous nous portons garants de ce principe sous le secret du médecin du travail et du psychologue du travail.

En ce qui concerne les visites médicales, un conducteur de train occupant un poste de sécurité doit voir le médecin du travail pour un contrôle annuel. C'est à ce moment-là qu'il peut exprimer pas mal de choses sur la réalisation de sa tâche au sein de la SNCB. C'est à nous de récolter ces données et d'en distiller des résumés qui nous poussent à formuler nos avis.

Quand la direction SNCB nous a demandé de formuler un avis sur les prestations jusque 11 h, c'est notamment là-dessus que nous nous sommes basés pour attirer l'attention sur certains aspects. Le fait qu'une prestation dure plus longtemps entraîne une accumulation de facteurs à risque pouvant entraîner une situation dépassant ce qui est acceptable. Cela dépend de toute une série d'éléments et de l'individu. La sensibilité de chacun est différente. Des éléments sont aussi liés à certaines conditions d'exécution de la tâche. Par exemple, si un conducteur se déplace au-delà des frontières, s'il se trouve dans un pays étranger, s'il n'a plus les supports dont il peut disposer en Belgique, il faudrait essayer de mettre à sa disposition tous les éléments pour pallier une situation dégradée, de ne pas le laisser livré à son sort. Par exemple en France ou en Allemagne, il faut qu'il puisse faire face à des problèmes qu'il ne pourrait pas résoudre lui-même. Nous avons mis en évidence et tenu compte de tous ces éléments. J'espère avoir été clair pour la plupart des CPS.

Kellee Smet: Ik kan de heer Marres bijtreden met de toevoeging neutraliteit van CPS in die zin dat ik als preventieadviseur psychosociale aspecten van de arbeid ook een beschermd statuut geniet. De wetgever heeft daarin voorzien omdat net zoals dat voor CPS het geval is ook andere externe diensten voor preventie en bescherming op het werk afhankelijk zijn van de wil van de klant. Dat is eigenlijk een opmerking die niet alleen voor CPS geldt. Vandaar dat de wetgever ter zake in een bijzonder statuut heeft voorzien.

Die confidentialiteit van het onderzoek is benadrukt ten opzichte van het personeel en 100 % vertrouwelijk behandeld in die zin dat zoals Jean-Luc zegt onze gegevens rechtstreeks naar onze externe partner verbonden aan de universiteit van Leuven en verbonden aan de universiteit van Bergen in Noorwegen zijn doorgestuurd via elektronische vorm.

Met betrekking tot de inhoud van het onderzoek zijn er wel een aantal vragen. Nu wil ik het misschien toch eerst even hebben over die uitschieters die ook vernoemd worden, zijnde de autonomie, de inspraak en opnieuw de geestelijke belasting. Een vergelijking maken met de beroepsgroep van personeel uit call centers biedt

op dat vlak misschien wat meer duidelijkheid. We zien dat die groep op die kenmerken dezelfde blootstelling heeft. Dat kan misschien toch ook wel die elementen iets nuanceren. Het gaat erover zich te moeten concentreren tijdens de job. Het gaat over de manier waarop men zelf beslissingen kan nemen tijdens het arbeidsproces. Dat zijn uiteraard dingen die niet echt verbonden zijn aan de job van treinbestuurder.

In verband met de vraag die gesteld werd over de organisatie van het werk en de opmerking die gemaakt werd door treinbestuurders dat zij zich moeten haasten om van de ene trein naar de andere trein te gaan kan ik wel zeggen dat dit ook opgenomen is de vragen. Het is nu wel zo niet gepresenteerd maar het is wel iets dat deel uitmaakt van het onderwerp werktempo. Wanneer we onderwerp werktempo nu gaan vergelijken met de externe benchmark dan zien we dat er eigenlijk weinig verschil is met de referentiegroep.

Wat betreft de autonomie, daar geldt dezelfde opmerking als voor de geestelijke belasting en de inspraak. Dat is een jobintrinsiek kenmerk. Met betrekking tot de geestelijke belasting is het natuurlijk ergens logisch dat dit geen variantie kan verklaren in die psychosociale belasting. Als alle treinbestuurders hoog geestelijk belast zijn, kunnen we ook geen verschil meer zien optreden op basis van dat criterium. Vandaar dat we momenteel verdere onderzoeksstappen zetten in samenspraak met de directie Technics, om mogelijke interactie-effecten te bekijken en te zien of die geestelijke belasting op andere manieren toch geen rol kan spelen. Daar willen we ook verder duidelijkheid over krijgen.

Le président: (…) rapport global des services médicaux par rapport à vous.

Jean-Luc Marres: Quand vous parlez des services médicaux, il existe effectivement, à l'intérieur du holding, un service médical administratif qui est tout à fait isolé et séparé du service CPS.

Au CPS, il y a des conseillers en prévention, des médecins du travail. Ils ont leurs propres dossiers. La législation belge impose une stricte séparation entre les dossiers de la médecine du contrôle et de la médecine mutuelle. Des informations anonymes peuvent être transmises. Le médecin du travail est, par exemple, informé des absences pour cause d'accident de travail ou pour cause de maladie, mais c'est tout.

Le président: Il n'existe pas de rapport annuel fait en disant: "on observe ceci ou cela"?

Jean-Luc Marres: Non. Si le médecin du travail doit être informé de l'état de santé du travailleur qu'il examine, ce sera par l'anamnèse qu'il aura effectuée, par les questions qu'il aura posées et les informations qu'il aura reçues. En ce qui concerne le conducteur de train, il s'agit d'une information assez complète, étant donné qu'il passe chaque année un contrôle en médecine du travail, ce qui n'est pas le cas pour tous.

Frank Windmolders: Ik kan misschien wat duiding geven bij de eerste vraag, over de planning van de vrije dagen. Bestuurders die "in reeks" zitten, zijn bestuurders die zicht hebben op hun vrije dagen. Wat is een vrije dag? Vele mensen werken van maandag tot vrijdag en werken officieel niet tijdens het weekend. Een treinbestuurder kan elke dag werken. Waarom? Omdat de treinen elke dag rijden. Een bestuurder moet de dagen die wij krijgen als vrije weekends ook krijgen. Het zijn die dagen die hij op voorhand kent.

Bestuurders "in reeks" weten op voorhand wanneer zij hun rust- en compensatieverloven zullen hebben. Dat heeft niets te maken met vakanties.

David Geerts (sp.a): Wat de vrije dagen betreft, vertelt men ons dat men soms drie maanden op voorhand vrij moet vragen. Mij lijkt dat onlogisch. Andere werknemers in de privésector, die bijvoorbeeld in een fabriek werken, moeten hun dagen occasioneel verlof toch ook geen drie maanden op voorhand aanvragen? Ik begrijp wel dat de dienst continu verzekerd moet worden — dat is een ander debat, natuurlijk — maar dit is toch één van mijn opmerkingen.

Frank Windmolders: Inderdaad, de dienst moet continu verzekerd worden. Wij weten ook dat iedereen graag vrij neemt wanneer het mooi weer is, dus in de zomer. Wij kunnen ons aantal machinisten moeilijk bemeten zodat iedereen tegelijk verlof kan nemen. Wij kennen de periodes waarin de machinisten graag verlof nemen. Dat is duidelijk in de zomerperiode. Lokaal wordt dan geregeld wie recht heeft op verlof; dat is een beurtregeling. In ieder depot, in iedere TCT, is er een lokale regeling die bepaalt dat wanneer iemand mocht kiezen voor drie weken vakantie omdat hij dit jaar als eerste op de lijst stond, hij volgend jaar niet meer als eerste op de lijst mag staan. Die lokale regeling zorgt ervoor dat de continuïteit van de treindienst verzekerd blijft.

Mensen “in reeks” moeten ook hun vakantiedagen aanvragen. Zij hebben wel zicht op hun andere vrije dagen. Wij weten, als sedentaire werknemers, dat wij in het weekend thuis zijn. Die dagen kennen de bestuurders ook op voorhand; die zijn gepland voor de reeks. Ook de dagen die zij krijgen tengevolge van de 36-urenweek zijn gekend. Voor ons zijn dat meestal CV’s, zoals voor het merendeel van het NMBS-personeel. Die dagen zijn op voorhand gepland voor de reeks, maar dit staat los van de verloven.

Ik had dan ook nog een opmerking in verband met de samenwerking tussen Infrabel en de NMBS. Ik moet zeggen dat wij constructief samenwerken met Infrabel, bijvoorbeeld op het gebied van seinvoorbijrijdingen. Wij hebben daarover regelmatig contact en wij hebben werkgroepen daaromtrent, steering comitees, waar de visie van de twee maatschappijen samen wordt gebracht en waar Infrabel tracht rekening te houden met onze inzichten en waar wij trachten rekening te houden met hun inzichten. Dat is ook normaal, want onze machinisten rijden op het spoor, wij moeten hun reglementering volgen, maar zij werken ook met machinisten, met mensen die fouten kunnen maken. De bedoeling is tot een situatie te komen zodat het risico op een ongeval of een incident tot een minimum wordt herleid.

Dan was er ook nog een vraag in verband met ziektedagen. In 2009 waren er gemiddeld 13 ziektedagen. Dat ligt dus zeker niet hoger dan het gemiddelde van de volledige NMBS, hetgeen ook weer ergens een parameter is die de studie van mevrouw Smet bevestigt dat de mensen plezier hebben in hun werk.

Een groot deel van de vragen ging erover dat wij wel veel risicoanalyses hebben, veel comités, maar men vroeg zich af wat daar uiteindelijk als resultaat uitkomt. De heer Dobbelaere is het best geplaatst om een overzicht te geven van wat er allemaal gebeurd is en wat dat concreet inhoudt voor de bestuurders.

Christiaan Dobbelaere: Inderdaad, verschillende vraagstellingen gingen in de richting van die analyse van de jobbeleving van de treinbestuurders, met de vraag wat er straks komt en hoe het verder moet.

Wij hebben dit project proberen te leiden als een project. In 2007 hebben wij ongeveer een jaar heel intense voorbereidingen gedaan vooraleer het project effectief te starten. Wij wilden zeker zijn, wij wilden het vertrouwen hebben dat in de methodologie en in de aanpak, na een voldoende goede communicatie, de resultaten bruikbaar zouden zijn, om inderdaad voorlopige conclusies te kunnen trekken om actiemaatregelen te herkennen, te weerhouden en er prioriteit aan te geven.

Zoals ook werd meegedeeld in de voorbije PBW-commissie, eind januari en dus nog voor het ongeval van Buizingen, zijn er vandaag heel wat organen, overlegorganen, taskforces en werkgroepen in de NMBS-groep. Dat wordt beaamd. Nu men daarin een inzicht heeft en men dezelfde richting uitkijkt, geeft dat geen problemen om resultaten te boeken. Ik zal straks een aantal voorbeelden geven.

Concreet voor dit project behouden wij deze planning. Hopelijk gebeuren er geen accidents de parcours. Vandaag hebben wij vertrouwen binnen Technics. CPS is een heel waardevolle vertolking van hoe de gemiddelde treinbestuurder zijn job beleeft. Een aantal andere indicatoren bij de productie, bij collega Windmolders, moeten worden weerhouden.

Klaarblijkelijk is er een aantal verschillen tussen groeperingen, gegroepeerde TCT’s. Wij willen dat begrijpen. Er bestaat een aantal denkpistes daarvoor. Daarom verzamelen wij nu heel wat cijfermateriaal, zoals het gemiddeld aantal ziektedagen per TCT. Daarin zitten ook verschillen. Misschien kunnen er correlaties worden herkend.

De aard van de treinen is ook heel belangrijk. Er zijn bestuurdersdepots en TCT’s die veel meer de gebrekkige stiptheid gedurende de voorbije zes maanden ondergaan. Misschien is er een verband. Er zijn TCT’s waar de medische ongeschiktheid hoog is. Er zijn depots die meer kilometers doen. Met die bedrijfsindicatoren willen wij een analysestudie met onze collega’s van de CPS en met de aanbreng van onze interne adviseurs. Die wordt nu klaargemaakt. In april en tot in mei willen wij dat doorpraten samen met de preventieadviseurs en de lokale verantwoordelijken, om er conclusies uit te trekken. Met deze studie van CPS hebben wij al een aanduiding, maar wij moeten trachten de begrijpen wat in de business en de uitvoering van het metier daarachter zit.

Dat wordt nu verzameld en dit zal worden doorgepraat in kleine werkgroepen. Wij voorzien daarvoor april/mei. Wij moeten erkennen dat wij enige vertraging hebben opgelopen, maar dat is het gevolg van het ongeval van Buizingen. Het engagement in de nationale commissie PBW was

om ten laatste einde mei in de vergadering een globaal rapport voor te stellen en toe te lichten aan de nationale vertegenwoordigers van de personeelsorganisaties, en op het terrein feedback te geven over de resultaten van deze studie, aangevuld met een aantal andere elementen die wij willen weerhouden om een gepaste tekst in begrijpbare taal voor te bereiden en deze feedback terug te geven. In onze planning staat einde mei en dat is nog niet veranderd.

Wij hechten heel veel belang aan het volgende en dit kan zelfs aanleiding vormen voor bijsturingen. Wij gaan ervan uit dat deze oefening een heel belangrijke referentie is. Wij willen weten waar wij staan met onze werknemers. Wat is goed en wat is minder goed? Wat moeten wij behouden en waar moeten wij zorg voor dragen? Op welke plaatsen moeten wij concrete maatregelen nemen.

Le but est de définir des mesures d'action et des priorités pour améliorer le vécu du métier de nos gens.

Er waren ook een aantal vragen over risicoanalyse. Wij gaan een overzicht bezorgen. Hetgeen ik duidelijk wil aangeven, dat belangrijk is, gaat over arbeidsveiligheid, vanuit de basis van de welzijnswet. Wij ervaren toch enige moeilijkheden in onze discussies, in onze beoordelingen, ook in de feedback naar de treinbestuurders en de treinbegeleiders. Het vraagt tijd om iets te formuleren over exploitatieveiligheid.

Zoals nu in de NMBS Groep kan worden vastgesteld, zijn er wat de wetgeving op arbeidsveiligheid betreft andere wetgevers, andere organen, en daardoor liggen de zaken wat moeilijk en dat vraagt tijd om dat te verbeteren. De verschillende cellen en directies zijn zich daarvan bewust.

Het is mijn persoonlijke mening, vanuit mijn ervaringen met de werkplaatsen, maar zeker met de treinbestuurders, dat de problematiek rond exploitatieveiligheid – de partner Infrabel is daarin een heel belangrijke speler – moet meegenomen worden in de wetgeving op het welzijn, voor zij die de job moeten doen, hetzij als treinbestuurder, treinbegeleider, hetzij op het seinhuis, de regelaar, de tractieverdeler enzovoort.

Risicoanalyses met een inslag exploitatieveiligheid zijn heel dikwijls anders verlopen, anders aangepakt de voorbije jaren en voorbije maanden. Er is echter een evolutie om dat meer samen te brengen. Productiechef Windmolders heeft ook aangekondigd dat er de jongste maanden duidelijk een aantal concrete initiatieven worden genomen om voortgang te boeken op het vlak van exploitatieveiligheid, omdat wij als operator, met de bestuurders, ons heel goed bewust zijn dat dit voortdurend de jobuitvoering van onze treinbestuurders en ook van andere treinbestuurders beïnvloedt.

Met de planning voor het project jobbeleving heb ik getracht een algemeen antwoord te geven. Er werd ook aandacht gevraagd voor wetgeving, de welzijnswet en richtlijnen vanuit de exploitatieveiligheid. Er zijn verschillende vragen gesteld over de realisaties van de werkgroep 6 VM en wie wat deed. Werkgroep 6 VM heeft resultaten geboekt. Op nationaal vlak wordt ook de nationale commissie met een jaarrapport ingelicht over de uitgevoerde activiteiten. Die stonden voornamelijk in het teken van de exploitatie van het rollend materieel. Er is wetgeving en er zijn richtlijnen over het homologeren van materieel. Er zijn technische normen voor het rollend materieel en de infrastructuur.

Finaal worden de voertuigen bestuurd door een treinbestuurder of bediend door een treinbegeleider. De factor welzijn, de beleving en de menselijke factor kunnen vanuit de arbeidsveiligheid en de codex gepusht worden, zodat maximaal rekening gehouden wordt met de humane factor.

Voor rollend materieel dat interoperabel rijdt of voor locomotieven die wij inhuren, is het niet zo evident om in de werkgroep 6 VM ideeën te ontwikkelen. Men kan de zaken het best praktisch herkennen. Als men geen eigenaar van het rollend materieel is, dan heeft men minder mogelijkheden dan wanneer men eigenaar en garagist van het materieel is.

Ik heb ook een vraag genoteerd over zonneschermen en risicoanalyses in functie van seinoverschrijdingen. Mijn collega Windmolders is lid van een stuurgroep, samen met Infrabel, waarin men probeert seinoverschrijdingen te bekijken, te voorkomen en de stijgende trend om te buigen.

Vanuit de werkgroep 6VM is er een aantal jaren terug een sterke impuls geweest om op bepaald materieel zonneschermen en rolgordijnen te laten plaatsen. Ik geef dit als voorbeeld voor een resultaat dat op dat vlak daadwerkelijk werd geboekt.

Het is complex. Er zijn veel interfaces en niveaus. Als een wijziging van rollend materieel wordt beslist, heerst onmiddellijk de wet van de grote getallen. Een wijziging aan een voertuig kan een relatief beperkte investering of kostprijs zijn, maar door de wet van de grote getallen, maal 2 stuurposten per locomotief, kan het toch om een heel behoorlijk investeringsbedrag gaan.

Kleinere werkzaamheden tracht de directie van Technics in de onderhoudswerkplaats te combineren met voorziene immobilisaties van het rollend materieel, hetzij in een centrale werkplaats voor modernisering of revisie, hetzij in een lijnwerkplaats voor tractiematerieel, hetzij in een onderhoudspost voor het reizigersmaterieel.

Ja, men kan in een cadans van een voertuig per week voorzien. Het is best dat de garagist die het materieel goed kent de wijzigingen uitvoert. Dan heeft men op een jaar tijd nog maar 50 voertuigen per jaar gedaan, als men een voertuig per week doet.

Wij ervaren dit heel sterk. Er wordt over gediscussieerd. Er wordt een tandje bij gestoken. Als men ergens een tandje bij steekt, moet men ervoor zorgen dat men op een ander domein geen stap terugzet.

De groep van treinbestuurders uit heel regelmatig een brok frustratie over de ergonomie en de kwaliteit van de stuurposten, van het materieel.

Dankzij het enorme vernieuwingsprogramma van de afgelopen jaren echter… Het was ook aangegeven in de actieplannen, dat wij dat als management Technics op de lagere niveaus niet in handen hadden, maar enkel konden waarderen en appreciëren, de vernieuwing van ons materieelpark met de buitendienststelling van al die oude reeksen met een leeftijd van 50 jaar of meer. Het is duidelijk dat dit een heel gunstige zaak is voor de ergonomie en het materieel comfort op de werkplek van de treinbestuurder.

Frank Windmolders: Als ik daar mag op inpikken, zelfs al is er nu nog ouder materieel, dan zetten wij dat materieel bij voorkeur in op die diensten van machinisten zodanig dat ze weinig moeten rijden. Het gaat bijvoorbeeld om de P-trein tussen Hasselt en Brussel, dat is 1 uur en 6 minuten rijden. Daar wordt een oude locomotief type 23 op ingezet. Dat minimaliseert ook de tijd waarin de bestuurder nog met dat oude materieel geconfronteerd wordt.

Jean-Luc Marres: Je voudrais encore dire un mot sur les trois écrans que vous avez vus en Suisse. Les constructeurs de matériel roulant ferroviaire se sont réunis et ils proposent un poste de conduite standard aux différentes compagnies ferroviaires. Les conseillers en prévention et les ergonomes du CPS ont contribué à développer ce poste de conduite standard avec les constructeurs dans le cadre de l'UIC (Union internationale des chemins de fer). Il n'y a pas d'écrans multiples dans ce poste standard.

Cette discussion est aussi menée pour les postes de signalisation. Il y a une multitude d'écrans qui servent à échanger des informations. Dans le poste de conduite, à ma connaissance, en Belgique on s'est limité à un écran. Je vais examiner cela de manière plus approfondie.

Plusieurs instances internationales, UIC, CER (Communauté européenne du rail), entrent en jeu. Le CER a pris l'initiative de réunir les psychologues qui doivent entre autres se prononcer sur les aptitudes psychologiques du profil du conducteur de train. Quels sont les éléments à mettre en avant afin d'arriver à un niveau équivalent partout en Europe?

Il y a encore l'UIMC (Union internationale des services médicaux des chemins de fer), une association de médecins du travail qui se réunissent plusieurs fois par an pour échanger leurs expériences dans les différents pays d'Europe.

Christiaan Delaere: Ik wil bijtreden wat de heer Marres zegt over de drie schermen bij de Zwitserse spoorwegen. Die drie schermen vindt men ook terug in Duitsland. Dat heeft een reden. Bij ETCS moet men twee schermen hebben, waarvan 1 reservescherm en 1 om op te kijken. Valt dit scherm uit, moet men een beroep doen op het tweede scherm.

Het derde scherm is het Ebula. Dit dient om tijdens het besturen op het Duitse net de snelheden af te lezen. In België is dat niet van toepassing, en ook niet in Frankrijk. In onze stuurrijtuigen M6 staan er ook twee schermen, maar 1 ervan staat altijd op non-actief. De bestuurder rijdt met 1 scherm.

Wat de HLE TRAXX types 28 en 29 betreft, deze hebben drie schermen. Dat soort locomotieven rijdt ook in Zwitserland. Het is een vorm van de oude standaardstuurpost. Dit soort locomotief rijdt in Europa. Ook onze type 18 doet dat.

Wat de normering van stuurposten betreft, zijn twee UIC-fiches van belang: UIC-fiche 651 en UIC-fiche 612-0-4. Deze fiches geven een duidelijke omschrijving van hoe een stuurpost er moet uitzien.

Voor het Europese project gaat het, zoals de heer Marres al zei, ook om een standaard stuurpost, namelijk de European Drive Desk. Dit is een Europees project voor de standaardisering van de stuurposten.

U stelde een vraag over de adviezen inzake stuurposten en het welzijn van de bestuurders van een krachtvoertuig. Voor de aankoop van rollend materieel heeft de interne dienst PBW een eisenbundel opgesteld met een lijst van criteria waaraan een stuurpost moet voldoen om de arbeidsomstandigheden optimaal te maken voor de treinbestuurder en voor ander personeel. Deze eisenbundel is vervat in de lastenboeken van de HLE-18, het rollend materieel dat aangekocht zal worden voor het Gewestelijk Expresnet, de modernisering van het stuurrijtuig M5 en de aankoop van de stuurrijtuigen M6, die al gedaan is. De eisenbundel geldt voor het nieuwe rollend materieel.

Voor het bestaand materieel werd al geadviseerd over de opstapbuizen voor de AM800 en de AM Break, om het opstappen op het rollend materieel veiliger te maken. Er werd een modernisering gedaan van de bestuurdersstoel op de klassieke, tweeledige motorstellen. De oude bestuurdersstoelen werden verwijderd en vervangen door een vaste, meer ergonomische bestuurdersstoel. Er is zonnewering geplaatst op de motorstellen Break HLE 11, 12, 21 en 27 – dat is een elektrische locomotief – op het motorstel type 800, op het locomotieftype 20 en op het stuurrijtuig M5. De stuurrijtuigen M6 en I11 hebben dat al, omdat het al bij de levering is geplaatst.

Er is een advies gegeven over de modernisering van het stuurrijtuig M5. Dat werd in rekening gebracht met de eisenbundel die wij hebben opgemaakt. Dan is er advies gegeven over de opstelling van de GPS-uitrusting, het scherm. Er is advies gegeven over de opstelling van de KVB, de TBL1+-module en de Memorlamp. Het gaat over de optimale opstelling voor het optimaal waarnemen van de indicaties op die toestellen. Het CPS is daarbij ook betrokken geweest.

Er is ook advies gegeven over de zak met het noodmateriaal. Dat zijn de klappers, toortsen en de rode vlaggen. Dat zit in één zak, waardoor de bestuurder in geval van nood ogenblikkelijk al zijn materiaal mee heeft om een afdekking te doen van hinder op het spoor.

Er is een herziening gebeurd voor de stuurposten van de motorstellen Break. De modernisering houdt airco, verlichting en geluidswering in. Dat zijn maatregelen om het geluidsniveau naar beneden te halen.

Dan is er een advies gegeven over de koplichten van het motorstel 800. Er is een advies gegeven over de verlichting in de stuurposten 23, van het locomotieftype 23/20. Er is advies gegeven over de inrichting van de stuurposten van de diesellocomotief, type 55 IJzeren Rijn. Ook is er advies gegeven over de locomotieven van type 62 TBL2. Er is advies gegeven over de eindseinen Magellan. Dat zijn eindseinen van een beter model die worden geplaatst op de laatste wagen van een goederentrein, zodat de bestuurder het treineinde gemakkelijk kan waarnemen gedurende de nacht.

Er is advies gegeven over het plaatsen van airco op bijna alle bestaande types rollend materieel. Er is advies gegeven over het type ruitenwissers. Er is advies gegeven over de afbakening van de vluchtwegen zodat een bestuurder, als hij een hindernis op het spoor ziet, op tijd kan vluchten.

Er is advies gegeven geweest over de afsluiting van de stuurpostdeuren met de sleutel type Wilka G* – slot.. Dat heeft te maken met agressie tegen en de veiligheid voor de treinbestuurder. Ook is er advies gegeven geweest over het voorzien van armsteunen op bestuurdersstoelen. Daarmee geef ik een klein resumé. Ik kan zo nog verdergaan, maar de bijzonderste heb ik vernoemd.

Christiaan Dobbelaere: Mijnheer de voorzitter, ik zou graag even inpikken op het laatste voorbeeld dat de heer Delaere geeft uit heel de lijst. Er zijn ook vragen gesteld in die richting.

Er worden adviezen gegeven door de preventiedienst, de preventiedienst of de werkgroep 6VM. De vraag was of die adviezen in voldoende mate aangehouden worden en omgezet worden in een actieplan of een begin van actieplan, met andere woorden hoe de terugkoppeling naar de basis, naar de treinbestuurders zelf gebeurt? Wij trachten zeker ons best te doen om die terugkoppeling te geven. Er vinden namelijk toch heel regelmatig periodieke contacten plaats tussen de mensen, verantwoordelijk op het terrein, dus de leiders TCT en de voorzitters van de vijf comités PBW, met het

management, op centraal niveau. Er zijn nagenoeg maandelijks contacten in de overlegvergadering in BTC81 met de preventieadviseurs en met de afdelingchef die ook de werkgroep 6VM voorzit.

Indien punten niet tijdig gecommuniceerd worden met een stand van zaken over voorstellen die geselecteerd werden, dan kunnen die hernomen worden in het jaaractieplan. Dat jaaractieplan moet voorbereid worden voor het daaropvolgende jaar en vormt de aanleiding om duidelijkheid te verstrekken aan de mensen, zo veel mogelijk, waarover het gaat.

Wij hebben inderdaad verschillende fora. Net zoals het bij de NMBS niet telkenmale dezelfde personen of functionarissen zijn, is dat ook het geval bij de syndicale vertegenwoordigers. Wij hebben niet altijd dezelfde gezichten in die verschillende vergaderingen, overlegcomités enzovoort.

Ik denk dat ook de heer Windmolders een voorbeeld kan geven van een vergadering vanuit de productie die intense communicatie kan toelaten.

Frank Windmolders: De structuur van de drie maatschappijen van de NMBS is vrij complex. Ik kan enkel spreken voor B-Technics, voor het deel van de treinbestuurder. In dat verband kan ik zeggen dat ik als verantwoordelijke voor de productie ongeveer vijftig dagen spendeer aan contacten met machinisten.

Dat wil zeggen reeksvergaderingen, vergaderingen over de planning van de mensen, welke diensten ze moeten doen. Daar kruipt enorm veel tijd in en dat is ook stresserend. Als er problemen zijn op het terrein, bijvoorbeeld iemand die niet tevreden is met de dienstuitvoering, onze deur is niet ver weg. Zij mogen schrijven. Wij ontvangen die mensen altijd binnen het juiste kader en binnen een aanvaardbare tijdsspanne. Dat is dus de richting van de productie.

De tweede pijler voor ons direct contact met onze machinisten zijn uiteindelijk onze instructeurs. De NMBS heeft de opleidingsinstelling in haar schoot. De opleiders hebben via de permanente vorming op continue basis contact met de treinbestuurders.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je voudrais revenir sur cette enquête CPS car je n'ai pas été convaincu du tout par les explications données et entre-temps, j'ai retrouvé ce questionnaire. Je suis d'autant plus sidéré qu'on prétend effectuer une enquête sur le vécu des conducteurs de train et qu'on pose une série de questions qui permettent peut-être des comparaisons avec des hôtesses de l'air italiennes ou les usines Volvo, parce que ce sont des questions qu'on peut poser à tout le monde. Mais je suis effaré de constater à quel point ces questions sont totalement inadaptées aux conducteurs de train alors qu'on veut enquêter sur leur vécu au travail.

En termes d'autonomie dans le travail, on demande à un conducteur de train s'il peut influencer son rythme de travail, s'il peut interrompre son travail quelques instants quand il le juge nécessaire, s'il peut déterminer lui-même l'ordre de ses activités. Ce sont les trois questions sur l'autonomie dans le travail, il n'y en a pas d'autres. Imaginez le conducteur de train dans sa cabine, en train de conduire et écoutez la question suivante: "Pendant votre travail, vous frôle-t-on ou vous touche-t-on d'une manière que vous considérez comme déplacée?" Cela a-t-il quelque chose à voir avec le métier de conducteur de train? Je ne comprends pas pourquoi on a posé ces questions à des conducteurs de train.

On en sort une grande enquête, une grande étude, on publie les chiffres dans tous les journaux mais on a posé des questions qui ne ressemblaient à rien par rapport au vécu du travail du conducteur de train et on en tire des conclusions qui à mon avis perdent toute crédibilité. Ce questionnaire est peut-être valable pour toute une série d'entreprises ou même pour toutes les entreprises du monde mais que veut-on prouver en posant ce genre de questions? Je pourrais vous en lire d'autres, c'est inimaginable! Si on veut tirer des conclusions de ce questionnaire, les analyser et s'en servir comme base pour des propositions, je me demande à quoi on va arriver.

Kellee Smet: De vragen die wij gebruiken, zijn ons welbekend. De verklaring waarom die vragen geen verband met de functie lijken te houden, heeft te maken met het feit dat wij een vragenlijst hanteren die wetenschappelijk is onderbouwd, een vragenlijst waarmee wij binnen België een vergelijking met 52 000 observaties uit andere sectoren kunnen maken. Dat klopt.

Waarom stellen wij die vragen en geen andere? Dat is omdat wij een wetenschappelijk onderbouwd instrument willen hanteren, een vragenlijst die gebaseerd is op de VWBA, een wetenschappelijk gevalideerd instrument dat begin jaren negentig in de humane wetenschappen is

ontwikkeld. Het is gemakkelijk om vragen te stellen over het afstappen van de trein en een vragenlijst te verzinnen die meer lijkt aan te sluiten bij de job, maar het trekken van pertinente conclusies zal achteraf onmogelijk zijn, omdat men niet in staat bent om regressieanalyse te doen.

De reden waarom die vragen gekozen zijn, heeft te maken met het feit dat wij gebruikmaken van een wetenschappelijk instrument uit de humane wetenschappen. Dat is meteen ook de reden waarom vragenlijstonderzoek nooit invulling kan geven aan de behoeften die leven op het terrein. Dat is, wat ons betreft, altijd een eerste stap, en in de verschillende trajecten die CPS heeft gevolgd met andere opdrachtgevers, volgt altijd een kwalitatief hoofdstuk, waarbij in gespreksgroepen met het personeel, of een vertegenwoordiging daarvan, die thema's wel kunnen worden besproken.

De reden waarom geestelijke belasting en concentratie niet naar voren komen als zijnde een risico, kan inderdaad worden verklaard door het feit dat zulks aan de inhoud van de job is verbonden. Hoe dan ook, wij kunnen er niet omheen dat we voor een wetenschappelijk onderzoek een instrument moeten hanteren dat in zijn vraagstelling vage termen gebruikt. De reden waarom wij die keuze hebben gemaakt, is duidelijk. Het was trouwens een kritische vraag van onze opdrachtgever voor we samen in zee zijn gegaan.

Le **président**: Le représentant du SACT nous a montré un petit document et nous a expliqué comme il était compliqué d'aller se retrouver dans une situation de stress, d'urgence. Avez-vous déjà examiné ces observations des conducteurs? Quelles suites avez-vous données à des observations de telle nature? Un conducteur nous a présenté un catalogue en nous disant qu'en situation de stress, il valait mieux disposer d'une information rapide, claire et facilement saisissable pour téléphoner.

Christiaan Delaere : Des remarques ont été formulées dans les comités PPT. Nous avons envoyé ces remarques à la direction. À chaque réunion d'un comité PPT, on rédige des notules qui sont toujours envoyées au président et à la direction de la SNCB.

Le **président**: Cela fait longtemps?

Christiaan Delaere : Je ne peux pas vraiment donner une date. Il y avait aussi des remarques au sujet de l'horaire des conducteurs de train. Dans le passé, on a aussi fait des remarques pour améliorer cet horaire.

Le **président**: On peut observer les traces de cela?

Christiaan Delaere : Je vais devoir procéder à des recherches dans mes archives pour retrouver les documents et les notules.

Le **président**: Je vous remercie pour votre témoignage qui vient alimenter le travail de notre commission. Peut-être aurons-nous encore recours à vous pour des informations ou des explications. Vous avez noté quels documents nous aimerions recevoir: cela aussi est intéressant pour le travail que nous devons mener.

La réunion publique de commission est levée à 14.03 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.03 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Namiddag

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition des médiateurs auprès du Groupe SNCB
Hoorzitting met ombudsmannen bij de NMBS-Groep

Le **président**: Nous commençons nos travaux.

Nous donnerons la parole aux médiateurs de la SNCB. Nous vous rappelons que la mission dont nous sommes chargés est d'examiner tout ce qui a trait à la sécurité, sauf à la sécurité interpersonnelle, c'est-à-dire les actes entre le client et l'accompagnateur ou les actes de dégradation.

Nous vous avons cependant invités parce que nous pouvons supposer que des clients vous interpellent pour divers éléments qui découlent directement ou indirectement de la sécurité, tels des incidents de ligne ou le manque de ponctualité, manifestement liés à un problème de sécurité également.

Jean-Marc Jeanfils: Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous allons faire une très brève introduction sur la sécurité et les plaintes que le service de médiation reçoit à ce sujet.

Pour vous donner un ordre de grandeur, depuis 1993, année de création du service de médiation, nous avons reçu et traité à peu près 50 000 plaintes. Les plaintes relatives à la sécurité et aux accidents, dirons-nous, représentent un peu moins de 2 % de ce chiffre global: donc 2 % des 50 000 plaintes traitées en 17 ans. Mon collègue vous expliquera en quoi elles consistent.

Dans d'autres plaintes plus spécifiques, et vous l'avez dit, monsieur le président, comme les retards ou les suppressions, des allusions ou des griefs sont également émis à l'égard de la sécurité. Évidemment, depuis l'accident de Buizingen, nous constatons que la préoccupation au point de vue de la sécurité est particulièrement marquée lorsque les trains sont suroccupés. Les questions qui reviennent souvent sont "Et s'il se passait quelque chose, comment ferions-nous dans une telle situation de train bondé, de train supprimé?"

Enfin, notre travail concerne aussi les suites par rapport à l'accélération du processus d'installation des systèmes de sécurité dans les trains. À ce niveau, notre préoccupation se porte vers les suppressions déjà annoncées et qui pourraient engendrer de nouvelles plaintes de la part des usagers.

Je cède la place à mon collègue qui vous expliquera en quoi consistent les plaintes que nous recevons au service et relatives à cette rubrique.

Guido Herman: Dames en heren, laat mij vooral eerst duidelijk stellen dat bij de behandeling van de vele klachtendossiers er globaal als beoordeling uitkomt dat treinreizigers de trein als een veilig vervoermiddel beschouwen. Dat is trouwens een van de argumenten die regelmatig terugkomen wanneer zij zeggen dat zij voor de

trein hebben gekozen, alsook om ecologische redenen, om redenen van comfort, enzovoort. Dat is de globale appreciatie. Niettemin, zoals mijn collega gezegd heeft, zijn er een aantal pijnpunten die regelmatig in de klachten terugkomen, ofwel als hoofdonderwerp van een klacht, ofwel als bijkomend element van een klacht.

Wij hebben ze even ingedeeld in een zestal punten. Het eerste punt is een gekend probleem, namelijk de procedures aan het perron. U weet ongetwijfeld dat op een bepaald moment de deuren van de trein moeten worden gesloten. De treinbegeleider doet dan een aantal verrichtingen en dan blijft er een deur open waarlangs de treinbegeleider nog zicht heeft op de situatie. Dat is een gekend probleem waarover bij de NMBS-groep onderzoek wordt gevoerd naar de beste procedure. Dat is een van de punten van veiligheid die regelmatig terugkomen. Een reiziger komt laattijdig op het perron, wil nog opstappen — maar dat wordt hem door de treinbegeleider terecht belet — met alle mogelijke risico's van dien.

Een tweede punt is zeldzaam. Een trein die vertrekt met nog openstaande deuren. Dat zijn dan ook meestal reizigers die dit aankaarten omdat zij bezorgd zijn over de veiligheid van zowel zij die in de trein zitten als zij die eventueel nog zouden willen instappen omdat zij die deuren open zien staan.

Een derde punt bij de procedures op het perron is een gekend probleem dat zich voordoet op twee niveaus. Ten eerste, in zeer drukke stations waar treinbegeleiders moeilijk overzicht hebben op de reizigersstromen. Ik neem een voorbeeld dat door iedereen goed gekend is. Als de perrons van Brussel-Centraal vol volk staan, is het niet altijd evident te zien of er nog mensen wensen in te stappen of uit te stappen en vooral bij bepaalde infrastructurele kenmerken die wij straks zullen bespreken. Dat heeft ook te maken met een ander niveau. Met name in de stopplaatsen gebeurt het nog te vaak dat treinbegeleiders de procedures niet correct volgen. Dat wil zeggen dat zij uitstappen en dat zij werkelijk een fluitsignaal geven op het moment dat zij die deuren dichtdoen en de trein laten vertrekken. Daar gebeuren ook nog wel eens een aantal zaken die de veiligheid van de betrokken reizigers in het gedrang brengen.

Er is altijd een moment van twijfel bij de dubbeldeksrijtuigen, de M6'en, als zij gekoppeld en ontkoppeld moeten worden. Daar is blijkbaar nog altijd twijfel over de vraag of men eerst de reizigers moet laten afstappen en terug instappen om nadien te koppelen of ontkoppelen, dan wel of dit omgekeerd moet gebeuren.

Dat zou ook 100 % duidelijk moeten zijn omdat de reiziger niet goed weet hoe zich te gedragen. Probeert hij al af te stappen op het moment waarop de trein stopt of weet hij dat hij moet wachten tot de trein gekoppeld is en dan moet afstappen?

Een punt dat zeker van belang is, zeker de voorbije periode, zijn de laattijdige perronwijzigingen in drukke stations waar massa's reizigers zich in beweging zetten, zeker in periodes van chronische en veelvuldige vertragingen. Men zoekt alternatieven voor een trein die ofwel afgeschaft is, ofwel grote vertraging heeft. Dat gebeurt allemaal zeer snel en wordt meestal ook op het laatste moment omgeroepen. Dat is voor de veiligheid op die perrons niet altijd even goed, vooral omdat mensen dan nog op het laatste moment in een trein willen springen die klaar staat om te vertrekken en de treinbegeleider, zoals gezegd, niet altijd een duidelijke kijk heeft op wat daar allemaal gebeurt.

Een tweede groep problemen zijn problemen bij overwegen, die ons gemeld worden. Het gebeurt soms dat signalen aan overwegen te lang rood blijven. Dat wordt ons dan gemeld. Wij melden dat aan degene die daarvoor bevoegd is en daar wordt altijd vrij snel op ingespeeld.

Een ander soort probleem hebben wij gekend toen op een bepaald moment bepaalde overgangen in de sporen buiten werking gesteld werden. Er is een station waar er bijvoorbeeld een spoorovergang was waar, onder begeleiding van personeel van Infrabel, 's ochtends en 's avonds reizigers de sporen mogen kruisen. Wanneer die overgang verwijderd wordt, dan hebben die reizigers uit gewoonte de neiging om dat te blijven doen. Wanneer zij bij bepaalde stations een heel lange omweg moeten maken om op het perron te komen bestaat ook de neiging om de sporen te kruisen. Ook daar kunnen zich problemen van veiligheid stellen. Er wordt dan terecht opgetreden door het spoorwegpersoneel. Dat optreden geeft dan aanleiding tot klachten die dan als onterecht geklasseerd worden.

Een derde punt is de infrastructuur. Op bepaalde plaatsen hebben we een moeilijke infrastructuur die tot veiligheidsproblemen kan leiden. Gekend zijn de gebogen perrons. Brussel-Centraal is daar een voorbeeld van. Op bepaalde punten is er bij het instappen in de trein een afstand van 50 of

60 cm tussen de perronboord en de trein. Bij zeer drukke beweging kan dit door drummen op het perron aanleiding geven tot reizigers die tussen het perron en de trein raken. Een ander gekend probleem zijn de lage perrons. Mensen moeten dan zeer hoog opstappen. Vooral voor minder mobiele mensen geeft dat aanleiding tot problemen en soms tot valpartijen.

Dan hebben we de weerselementen. In de winter hebben we nogal wat klachten binnengekregen over perrons die niet sneeuwvrij of ijsvrij waren. Ook bij regenweer hebben we bepaalde infrastructuurgedeeltes die door watergladheid ook risico's vertonen. Ik denk aan trappen, ook roltrappen soms, vloeren of stationsdoorgangen.

Dan hebben we de courante problemen van het struikelen bij in- en uitstappen en op roltrappen, maar dat heeft meer te maken met het gedrum onder de mensen zelf dan met de infrastructuur. Waar wij wel aandacht aan besteden is dat wij soms zien dat beeldschermen voor informatie op plaatsen worden gehangen die niet zonder risico zijn. Ik denk aan de afstap van een trap of in gedeeltes waar mensen samentroepen en kijken naar de informatie. Dat geeft soms aanleiding tot situaties die niet altijd even veilig zijn, omdat door het gedrum en de nabijheid van de trap mensen dan van die trap geduwd worden, met de gevolgen van dien. Ik zeg u, en mijn collega heeft het ook gezegd: het gaat in feite over 2% van het aantal dossiers dat wij behandelen.

De volgende groep van problemen zijn problemen die gegenereerd worden door treinen die niet tijdig stoppen. Ofwel stoppen ze voorbij het perron, met gevolgen voor degenen die moeten afstappen, ofwel rijdt de trein de halte voorbij, met als gevolg dat mensen die de trein al benaderen omdat ze denken dat hij gaat stoppen, dit niet zonder risico doen. Of, en dat is in zeldzame gevallen, treinen die in een aantal keren zeer bruusk stoppen, met een aantal problemen in de trein zelf.

We hebben een groep problemen die gegenereerd worden door het materieel zelf. Een gekend probleem is het probleem van de dubbeldekkers, de M6'en, waar deuren openen tijdens de rit.

Een tweede punt waar we na het ongeval van Pécrot en nu opnieuw attent op werden gemaakt, is dat mensen van de universiteit ons hebben gecontacteerd omdat zij denken dat er meer aandacht moet worden besteed aan het soort van materieel dat men gebruikt bij de inrichting van de treinen om, wanneer ongevallen gebeuren, preventief een aantal zware kwetsuren dat kan optreden, te voorkomen of te verminderen. Blijkbaar, zegt men ons, bestaan er nu ook computersimulaties om dit soort van dingen door te voeren, om te kijken wat de meest gunstige scenario's zijn bij het inrichten van zo'n trein.

Een ander punt bij materieel is dat de deuren soms aan de verkeerde kant geopend worden, waardoor mensen die daar in de trein staan, vooral bij zwaar bezette treinen, in de problemen kunnen komen. Een vraag die regelmatig terugkomt is wanneer treinen in nood staan. Dat is een technische term om te zeggen dat een trein een technisch probleem heeft of dat hij niet verder kan omdat er bijvoorbeeld een persoonsongeval is en de reizigers moeten afstappen.

De vraag die regelmatig terugkomt is: kan in de treinen niet in een kleine aluminiumladder of een kleine passerelle worden voorzien, om mensen die moeten uitstappen op een veilige manier uit die trein en in de sporen te evacueren? Dat is soms bijzonder lastig en niet evident.

Zoals mijn collega al heeft aangeduid, is er een probleem dat de laatste jaren opgang maakt, met name de capaciteit van de treinen. Wij hebben steeds meer met overvolle treinen te kampen. Dat heeft te maken met de groei van het aantal reizigers, met de afschaffing van vele treinen, maar ook met het feit dat bepaalde treinen vertraging maken, waardoor mensen die normaal in een trein terechtkomen, in een andere terechtkomen. Dat geeft aanleiding tot grote bezetting.

Het gaat zover dat mensen soms tot pakwagens worden toegelaten. Dat is niet zonder risico, mocht zich daar iets voordoen.

Dat is inderdaad een opmerking die vroeger in de marge werd gelanceerd. Wat zou er gebeuren als wij iets zouden voorhebben in een trein die overbezet is?

Treinbegeleiders die aan reizigers vragen om af te stappen omdat ze anders zelf niet kunnen meerijden, het spreekt soms tot de verbeelding. Overbezetting is dus wel degelijk overbezetting.

Na het ongeval in Buizingen komt die vraag in de marge steeds vaker terug.

Een zevende reeks van problemen heeft meer te maken met het veiligheidsgevoel op zich, dan met veiligheid als dusdanig. Het gaat over het onveilig gevoel in bepaalde stationsbuurten, over agressief

gedrag van medereizigers die een gevoel van onveiligheid opwekken, over het gevoel dat men heeft bij het doorkruisen van onderdoorgangen onder stations, in bepaalde fietsenparkings, of in parkings tout court omdat er onvoldoende verlichting is. Het probleem van hangjongeren wordt nogal eens aangekaart, het feit dat er op bepaalde treintrajecten, ik denk aan Brussel-Noord en Brussel-Zuid, bij periodes nogal wat diefstallen zijn waarbij laptops en andere waardevolle objecten het mikpunt zijn. Dat geeft aanleiding tot een negatief veiligheidsgevoel. Vandalisme en graffiti komen vaker voor in de stationsomgeving dan in de trein zelf. Dat is het punt van de elementen die in de dossiers komen.

Het tweede punt is onze bezorgdheid over de aankondiging van een versneld invoeren van veiligheidsinvesteringen, iets wat een absolute noodzakelijkheid is en waar wij op zich geen enkel element tegen in te brengen hebben.

Wij hebben drie bezorgdheden. Ten eerste, de te nemen maatregelen ten aanzien van de reizigers zullen zeer transparant moeten zijn. Men zal zeer duidelijk moeten weten waarover het gaat, over welke lijnen en treinen. Ten tweede, over de maatregelen moet goed en tijdig en op alle mogelijke manieren worden gecommuniceerd. Ten derde, dat moet klantvriendelijk gebeuren.

Ik geef een voorbeeld. Wanneer een IC-trein wordt verplaatst omwille van werken die moeten worden uitgevoerd, moet men die verplaatsing doen na het normale vertrekuur van de trein en niet ervoor, zoals wij al een paar keer hebben meegemaakt. Dat heeft als gevolg dat reizigers die de trein gewoonlijk nemen en uit gewoonte niet meer naar de borden kijken, de trein missen.

Als er alternatieven zijn, moeten ze duidelijk worden aangegeven. Men moet ook de treinbegeleiders goed informeren over mogelijke afwijkingen van het reglement die worden toegestaan. Het kan zijn dat, om alternatieven aan te bieden, treintrajecten moeten worden gevolgd die normaal met het vervoerbewijs waarover de treinreiziger beschikt, niet kunnen worden gevolgd. Men moet de treinbegeleiders daarover goed inlichten zodat de klanten daardoor niet in de problemen komen.

Het moet ook duidelijk zijn dat de werken geen alibi kunnen zijn voor afschaffingen en vertragingen. Ze moeten vooraf goed worden aangekondigd. Er moet duidelijk over worden gecommuniceerd. Wij ondervinden nu al dat wanneer zich iets voordoet in een bepaalde sectie van het spoorwegnet alle vertragingen en afschaffingen aan een ongeval of incident dan wel aan werken worden toegeschreven. Er moet een duidelijke scheiding worden gemaakt, zodat het vertrouwen van de reiziger in de informatie die hij daarover krijgt niet wegdeemstert.

Als men het aantal afgeschafte treinen dat voor de werken is gepland bij het aantal afgeschafte treinen van de laatste jaren bijtelt, dan zijn dat er heel wat. Als wij ook zien dat die afgeschafte treinen en de vertraging die zij veroorzaken niet in de algemene stiptheidsstatistieken wordt opgenomen, leidt dat tot wrevel en tot een beeld van het spoorwegnet dat niet helemaal correct is.

De bezorgdheid is werkelijk dat dit duidelijk is, dat hierover vooraf wordt gecommuniceerd, dat begeleidende maatregelen op het terrein worden genomen en dat de rest van de afwikkeling van het verkeer niet door elkaar wordt gehaald. Dat zou het vertrouwen in de vervoersmaatschappij niet bevorderen.

Tot daar een korte inleiding. Wij staan tot uw beschikking voor de vragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leur exposé qui nous donne un aperçu très précis des 2 % de plaintes relatives à la sécurité et aux accidents. J'aurais voulu que vous nous éclairiez sur la manière dont s'élaborent les recommandations à partir de ces plaintes? Quelles sont-elles? Quelle place prennent-elles par rapport à l'ensemble des recommandations émises, notamment dans votre rapport annuel? Comment sont-elles accueillies ou entendues au niveau de la SNCB?

Valérie De Bue (MR): Messieurs, depuis l'existence de votre service, quelle est l'évolution des plaintes relatives à la sécurité? J'imagine que des recommandations ont dû être faites et qu'elles sont reprises dans un tableau. Êtes-vous informé du suivi des recommandations que vous formulez au groupe SNCB? Cela devrait être le cas.

Je suis également interpellée par le problème de la suppression des trains qui engendre un manque de capacité et un risque au niveau de la sécurité, les trains étant sur-bondés. En outre, le plan de sécurité accéléré qui nous a été présenté prévoit de nouvelles suppressions de trains, même si on y minimise le pourcentage par rapport au nombre total de trains qui circulent sur le réseau. Monsieur le président, disposez-vous de données chiffrées à cet égard? Vous parlez d'un

nombre considérable. Peut-on quantifier ce problème?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik had een vraag over de afgeschafte treinen, maar onze documentatie staat nog altijd niet helemaal op punt. Hetgeen men vooropstelt, zelfs los van het installeren van veiligheidssystemen, is voor 2010 meer. In 2009 was het aantal afgeschafte treinen nogal spectaculair, los van het installeren van veiligheidssystemen. Wij hebben de projecties voor 2010, maar in 2009 was het aantal afgeschafte treinen nogal spectaculair hoog. Misschien kunt u daarover wat duiding geven.

Camille Dieu (PS): Messieurs, après vous avoir entendus, on s'aperçoit évidemment que les craintes relatives à la sécurité revêtent des visages différents, puisque vous parlez d'un sentiment d'insécurité, qui n'est peut-être pas toujours justifié, de chutes, de dégradations de matériel, d'accidents divers, de parkings peu surveillés, etc.

Avez-vous constaté une évolution, ces dernières années, au niveau des plaintes des usagers, notamment en ce qui concerne celles liées à la sécurité? Depuis la catastrophe de Hal, vous remarquez des craintes supplémentaires en cas de trains surpeuplés, etc. Ce sentiment s'est-il généralisé? Disposez-vous de suffisamment de moyens pour remplir votre mission? Comment pourriez-vous qualifier votre collaboration avec la SNCB? Comment votre travail peut-il être pris en compte par le groupe?

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Dieu in verband met het overleg. Die vraag heb ik ook gesteld aan de reizigersorganisaties.

Ik heb nog een tweede vraag. In het verleden bezondigde de NMBS zich nogal eens aan een onvoldoende motivatie van adviezen. Dat viel natuurlijk niet altijd in goede aarde bij de klanten. Wat is de situatie op dat vlak nu?

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, u hebt veiligheid in een veel breder kader geplaatst met een aantal andere aspecten waarop ook de focus gelegd moet worden.

Andere collega's hebben ook al gevraagd wat er met de adviezen is gebeurd. Wanneer zijn die adviezen gegeven? Welke oplossingen zijn er daaraan gegeven? Hoe zit de wisselwerking in mekaar tussen het geven van adviezen en het komen tot oplossingen?

Een tweede element heeft betrekking op het bijkomend aantal afgeschafte treinen dat nu in het vooruitzicht wordt gesteld, om veiligheidssystemen aan te brengen. U hebt gezegd dat er soms een veiligheidsprobleem is door overbezetting. Wat is uw vrees voor de toekomst als er bijkomend treinen zullen worden afgeschaft boven op de afschaffingen die we nu reeds kennen, omdat bepaald materiaal niet voorhanden zal zijn?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, bedankt voor de toelichting die u hebt gegeven.

Net zoals collega Geerts en collega Van Campenhout, wil ik ook even stilstaan bij de afschaffing van treinen. Er worden 5 000 extra treinen afgeschaft voor het installeren van de veiligheidsinstallaties in 2010, 2011 en 2012. Dat aantal zou komen boven op de geplande of reeds voorziene annuleringen. Dan spreken we over een cijfer van 10 000. In 2009 waren er echter ruim 21 000 afgeschafte treinen. Hoe moeten we die cijfers in verhouding zien? Zit in die 21 000 al die 10 000 inbegrepen waarmee sowieso rekening wordt gehouden, of komt dat aantal daar nog bovenop? Om een goed beeld te krijgen, zou het interessant zijn om daar wat meer duidelijkheid over te krijgen.

U vernoemt drie bekommernissen aangaande de afschaffing van treinen. Ik denk dat die alleen maar ondersteund kunnen worden, zoals de minister hier ook al heeft gedaan. De communicatie daarover aan de reizigers moet heel doorzichtig gebeuren. Dat is volgens mij essentieel en dat moeten we zeker meenemen.

Jean-Marc Jeanfils : Monsieur le président, beaucoup de questions portent sur les recommandations et les avis que le service de médiation peut remettre.

En ce qui concerne le nombre d'avis rendus spécifiquement sur la sécurité, je ne pourrais pas, de mémoire, vous donner un chiffre précis. Un simple regard dans le rapport annuel me permettrait de vous répondre.

Quant au nombre de plaintes relatives à la sécurité et aux accidents depuis 1993, leur évolution est la suivante. En 1993, il y en avait 6 sur 700 plaintes au total. Pour 2009, nous en sommes à 107 pour 6 000 plaintes. Je ne crois pas que le nombre de plaintes s'est accru au niveau de la sécurité, il suit la courbe.

La question du suivi de nos avis revient très régulièrement lorsque nous présentons notre rapport annuel. Le suivi des avis par le groupe SNCB n'est généralement pas très brillant. Environ 10 ou 15 %, parfois 20 % les bonnes années, des avis qui sont totalement suivis.

Ce n'est pas une défaite pour nous dans la mesure où ces avis peuvent être de deux types. Parfois, la SNCB n'est pas d'accord avec notre point de vue, et nous allons jusqu'au bout de la procédure. Parfois, et c'est souvent le cas, il y a des avis qui ont une portée plus structurelle, qui touchent à la réglementation ou à des questions de principes. Dans ces cas, à force de taper sur le clou, il finit bien par s'enfoncer un jour ou l'autre.

Il est vrai que les avis ne sont pas suivis mais nous avons pu constater que deux ou trois ans après, dans des documents internes au groupe SNCB, on retrouvait des recommandations ou des parties de recommandations que nous avions émises et qui avaient été refusées, parfois même sans motivation.

Le fait qu'un avis ayant une portée structurelle soit rejeté n'est donc pas nécessairement un échec, si ce n'est pour le client, car au moins le débat a été lancé. Nous savons qu'en interne, on en discute même si on ne souhaite pas en prendre connaissance maintenant soit pour des raisons de principe soit pour des raisons d'alignement sur des réglementations européennes.

Le plus bel exemple a été le nombre d'avis que nous avons remis pendant des années sur des compensations en cas de retards pour les titulaires d'une carte de train. Cela a été systématiquement repoussé mais, finalement, un système de compensations a vu le jour. On ne dit pas que c'est grâce à nos avis mais à force d'avoir tapé sur le clou, il a fini par entrer. Disons qu'il est à moitié enfoncé.

En ce qui concerne notre collaboration avec le groupe SNCB, les débuts ont peut-être été un peu difficiles. Je crois qu’au fil des années, un climat de confiance et de collaboration s’est instauré avec notre service, mais chacun sait bien où est sa place, quel est notre rôle et quel est le rôle du groupe SNCB.

Je pense qu’au niveau de la collaboration avec, notamment, le service clientèle, cela se passe relativement bien. Maintenant, nous avons toujours dit, et depuis plusieurs années nous insistons là-dessus, qu’au niveau interne, même ce service clientèle peine parfois à obtenir des réponses. Il doit nous fournir des renseignements dont nous avons besoin, ce qui ralentit considérablement la longueur de traitement des plaintes et, évidemment, les difficultés que nous ressentons, le client les ressent et le service clientèle également.

Guido Herman: Ik wil even doorgaan op de problematiek van de afgeschafte treinen en de treinen die men de volgende jaren bijkomend wil afschaffen. Ik meen dat men goed onder ogen moet zien dat de capaciteit waarover men thans beschikt het resultaat is van verschillende bewegingen.

Ten eerste, er is een algemeen probleem met de stiptheid. Ik heb dat al gezegd. Treinen die in een normaal stiptheidspatroon voldoende capaciteit hebben, krijgen daardoor onvoldoende capaciteit. De trein die er al moest zijn, komt soms niet. Het cliënteel van die trein neemt een andere, de eerstvolgende, die dan een ondercapaciteit heeft. Treinen die niet stipt rijden, geven geen goede aansluitingen. Het gevolg is dat de capaciteit van een bepaalde trein naar een andere trein verschuift.

Ten tweede, wij stellen vast dat er in de voorbije twee jaar, en zeker vorig jaar, een toenemend aantal technische problemen is. Dat zijn dus ook treinen en capaciteit die niet beschikbaar zijn. Dat betekent dat ouder materieel, meestal materieel dat een beperktere capaciteit heeft, ingezet werd of wordt om de mensen te vervoeren.

Ten derde, ook nieuw materieel, en de laatste tijd vooral nieuw materieel, zorgt voor grote problemen. Dat baart ons zorgen. De dubbeldekkers – dat is de ervaring die wij hebben uit onze klachtenpraktijk – geven heel wat technische problemen. Stellen dat door het nieuwe materieel de problemen opgelost worden, is niet juist. Dat is de ervaring die wij hebben. Wij hebben het gevolgd, wanneer nieuw materieel op bepaalde lijnen ingezet wordt. Na verloop van tijd voelen wij dat er klachten over de afschaffing van treinen komen. Mag men dat zomaar veralgemenen? Neen, maar men mag ook het omgekeerde, namelijk dat door nieuw materieel sowieso de problemen met het materieel zullen verdwijnen, niet veralgemenen. De deuren van de M6-rijtuigen vormen een probleem, net als de M6-rijtuigen die niet meer opstarten na een paar keer te hebben stilgestaan in een aantal stations. Die problemen blijven aanhouden. Zeer bekend bij de problematiek van de dubbeldekkers zijn ook de koppelingsproblemen. De problemen met de koppeling zijn zeker verbeterd in vergelijking met

twee jaar geleden, maar de situatie blijft problematisch. Elke treinbegeleider die regelmatig dergelijke treinen begeleidt, zal u dat bevestigen.

Daar rijst dus een probleem.

Naarmate zich technische problemen voordoen, vermindert natuurlijk de beschikbare capaciteit. Als men dan nog extra treinen afschaft, dreigt men inderdaad in de problemen te geraken. Op dit punt rijst zeer duidelijk de vraag naar een zeer duidelijke planning van het materieel. Daar zijn wij echter compleet onbevoegd voor want wij hebben daar geen enkel zicht op. Wij hebben wel de indruk, op basis van enkele dossiers, dat men niet altijd precies op de hoogte is van waar het materieel ingezet wordt of ingezet kan worden.

Ik geef u een voorbeeld. Wanneer wij vragen een trein te versterken is het antwoord soms dat die trein zal worden versterkt van 2 naar 4 rijtuigen, terwijl hij op het terrein al met 6 rijtuigen rijdt. Dan is er een probleem. Er moet kortom een heel goede opvolging zijn van wat er exact op het terrein gebeurt.

De indruk ontstaat – dat is wat wij onder elkaar concluderen – dat het altijd zeer snel moet gaan. Treinen vallen in panne en worden vervangen. Dat is echter niet evident. Het is een zeer complex spel. Men moet materieel ter plaatse krijgen en men moet materieel in een bepaalde balans brengen, want de dienstregeling moet gerespecteerd worden. Kortom, het is allemaal zeer complex. Daardoor kan het gebeuren dat men op een bepaald moment geen correct overzicht heeft. Het is niet altijd eenvoudig.

Vorig jaar zijn er inderdaad 21 500 treinen afgeschaft. Die afschaffing, dat weet u, betreft ook treinen die al een groot deel van hun traject afgelegd hebben. Neem bijvoorbeeld de trein naar Antwerpen-Centraal die wordt afgeschaft in Antwerpen-Berchem. Dat is een gekend fenomeen. Dit geldt als een afgeschafte trein. Neem de trein Luik-Maastricht die afgeschaft wordt in Visé. Die geldt als afgeschafte trein, hoewel hij al een groot stuk van zijn traject gereden heeft. Het probleem daarbij is dat in de berekening van de vertragingstatistieken deze treinen niet verrekend worden.

Er is ter zake nogal wat dubbelzinnigheid. Daar moet duidelijkheid over komen. De reiziger zelf kan die trein aanrekenen in zijn vertragingstatistiek. In de statistiek van de individuele reiziger verschijnt die trein wel, maar in de algemene vertragingstatistiek die gepubliceerd wordt door de NMBS-groep verschijnt die trein niet. Wanneer wij de vraag stellen of die verrekend wordt en hoe, komt daar geen antwoord op. Dat is gewoon omdat die er niet in verrekend wordt. Dat is ook zeer moeilijk: hoeveel vertraging moet men voor zo'n trein rekenen?

Dit speelt uiteraard een rol voor de klanten, en het speelt zeker een rol voor minder mobiele klanten. Treinen die afgeschaft worden, blijven immers niet altijd staan in een station dat toegankelijk is voor minder mobiele mensen.

Ik geef het voorbeeld van Antwerpen-Berchem, dat een zeer moeilijk station is voor reizigers die minder mobiel zijn. Vandaar onze bekommernis dat de extra treinen die worden afgeschaft, vooraf goed worden aangekondigd en dat er ook alternatieven worden aangekondigd. Als die alternatieven worden aangekondigd, veronderstel ik dat men ook de nodige schikkingen zal nemen om de capaciteit die noodzakelijk is om de vervoersstromen aan te kunnen, aan te passen.

Ik herhaal dat de capaciteit die op een bepaald ogenblik op het terrein aanwezig is, een resultaat is van meerdere factoren. Veel spoorwegmensen blijven dat herhalen. We hebben daarjuist gezegd dat in periodes van veelvuldige vertragingen en afschaffingen van treinen, mensen in drukke stations zich zeer snel moeten verplaatsen, met soms alle risico's van dien. Men mag die risico's niet overdrijven, maar ze zijn er wel. Dat heeft te maken met de basisregel van de stiptheid. De eerste grote beweging die moet gebeuren, is proberen die stiptheid te herstellen. Dan zal men ook veel beter het capaciteitsmanagement in de hand hebben en zal men ook een veel beter zicht hebben op de reizigersstromen die zich normalerwijs voordoen en op de alternatieven die men voor die reizigersstromen kan organiseren. Als men die alternatieven organiseert, terwijl de stiptheid faalt, dan faalt het hele schema en heeft men de situatie niet meer in de hand. Dan ontstaan er problemen. Daarom is de stiptheid, na de veiligheid, de eerste prioriteit, waaraan absoluut moet worden gewerkt om de huidige, veelvuldige inspanningen te optimaliseren.

Het tweede element na de stiptheid is de samenwerking tussen de operatoren op het veld. We zien zeer vaak dat er suboptimalisaties zijn bij gebruik van middelen op het veld, maar de optimalisatie met het oog op de klant is er niet. Daarom moet men denken vanuit het standpunt van de klant, zoals de minister altijd zegt. Dat is de noodzakelijke optimalisatie, omdat men dan vanuit het standpunt van de klant de problematiek

benadert en men vermijdt dat suboptimalisaties, die op zich rationeel verdedigbaar zijn, uiteindelijk niet leiden tot een verbetering van de kwaliteit op het terrein.

Ik geef u een concreet bekend voorbeeld van enkele jaren geleden. Op het moment dat er een reallocatie is van personeel bij Infrabel, wordt er personeel weggetrokken uit een aantal stations waar, bijvoorbeeld, minder mobiele mensen regelmatig treinen nemen.

Als men niet denkt vanuit de klant, dan komt men in situaties terecht waarbij minder mobiele mensen op het perron staan, er een reallocatie is van personeel bij Infrabel, die op zichzelf verdedigbaar is. Die suboptimalisatie is niet in het voordeel van de klant. Dat soort van beslissingen moeten worden vermeden. Zij kunnen enkel worden vermeden door de violen te stemmen en door werkelijk te denken vanuit de situatie van de klant.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Herman voor de toelichting. De NMBS heeft gisteren Zwitserland zowat als benchmark uitgeroepen. Wij hebben geleerd dat stiptheid en veiligheid samenhangen met een net dat goed functioneert. U hebt op dat vlak volledig gelijk.

Wat de afgeschafte treinen betreft, wij zijn ons aan het documenteren, maar ik blijf bij de vraag van collega Van den Bergh. Wij krijgen een projectie voor 2010 van 2 216 afgeschafte treinen. In 2009 waren er 21 500 afgeschafte treinen. Zijn dat de weersomstandigheden of wat?

Guido Herman: Neen, ik denk dat het getal van 2 216 te maken heeft met de geplande werken.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): In de tabel die wij hebben gekregen, wordt melding gemaakt van 2 216 afgeschafte treinen zonder de versnelling TBL1+. Het aantal extra afgeschafte treinen bedraagt 1 260.

Guido Herman: Ik kan u alleen de cijfers geven van de reëel afgeschafte treinen van de vorige jaren. Tussen 2000 en 2006 waren er gemiddeld 7 500 tot 8 000 afgeschafte treinen per jaar. Tussen 2006 en 2009 bedroeg dat gemiddelde 17 000 afgeschafte treinen per jaar. Dat is de realiteit.

Wat de planning betreft, ik kan mij voorstellen dat men voor de uit te voeren werken exact moet weten op welke lijnen dat zal gebeuren en welke treinen daarvoor zullen moeten worden omgeleid of afgeschaft. Ik kan alleen spreken over de treinen die reëel werden afgeschaft in de voorgaande jaren.

U weet dat in dat aantal voor 2009 een 4 000-tal treinen zit naar aanleiding van de brand in Herentals. U moet dat allemaal bekijken en rekening houden met de evenementen die zich hebben voorgedaan. Als u de gemiddelde cijfers neemt, dan ziet u na 2006 toch wel een serieuze sprong. De vraag is wat hiervan de oorzaak is.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): De ambitie is in ieder geval veel beter.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous avez évoqué vos relations avec le groupe SNCB, composé de trois entités différentes. On a reçu les représentants des usagers il y a quelques semaines. Ils ont évoqué le fait que ce n'était pas forcément la même chose, les relations avec SNCB Voyageurs ou avec Infrabel. J'aurais voulu savoir si, de votre côté, vous aviez aussi une impression de traitement un peu différencié entre les différentes entités du groupe et si, dans les réponses aux recommandations et aux avis que vous émettez, il y a une tendance des entités à éventuellement rejeter sur une autre entité la responsabilité d'un problème ou à renvoyer la patate chaude du groupe SNCB vers Infrabel et inversement.

Jean-Marc Jeanfils: Nos relations se passent essentiellement avec l'opérateur évidemment. Mais nous avons aussi beaucoup de contacts avec Infrabel et celle-ci nous invite régulièrement à toutes sortes de séances d'information ou des tables rondes. A ce niveau-là, personnellement, je ne vois pas de différences de traitement à notre égard, que ce soit le holding, l'opérateur ou le gestionnaire d'infrastructure.

Quant à nos recommandations, elles sont, la plupart du temps, envoyées aux services de l'opérateur et non pas aux services d'Infrabel. On n'a pas de problèmes majeurs, ni plus ni moins, avec l'un ou avec l'autre. Nos relations sont tout à fait égales et nous ne traitons pas de manière différente l'un ou l'autre.

Vous devez savoir que lorsque nous recevons une plainte, qu'elle ait d'abord été traitée par le groupe SNCB ou non, nous l'envoyons au Holding. C'est un protocole d'accord qu'on a passé il y a des années. En fonction du contenu de la plainte, le secrétariat général le transmet à l'organe chargé d'examiner la plainte pour que, justement, pour

une raison de responsabilité, nous ne prenions pas d'office le choix entre Infrabel ou l'opérateur. C'est à eux de fournir les éléments pour obtenir une réponse cohérente. Dans beaucoup de dossiers, on a besoin évidemment de renseignements venant, tant du gestionnaire d'infrastructure, que de l'opérateur ou du holding dans certains cas.

Quant au rejet de responsabilité, je dirais qu'il n'y en a pas. Il nous apparaît plutôt lorsque l'on fournit les statistiques annuelles, etc., où l'on voit les différents tableaux avec les différentes causes de responsabilité, y compris les mouvements de voyageurs dont a parlé mon collègue. Dans nos avis, on ne nous dit pas "non, ce n'est pas moi, c'est lui". Par contre, ce qui est très net, c'est "ce n'est pas de mon ressort, je ne me prononce absolument pas là-dessus". Il est clair qu'on ne marche pas sur les plates-bandes des autres. On ne va pas assumer des responsabilités qui ne sont pas les nôtres.

David Geerts (sp.a): Ik wil toch nog een verduidelijking hebben en kijken of ik het inderdaad goed gehoord heb. Wij gingen ervan uit dat met de inzet van nieuw materiaal minder treinen zouden afgeschaft worden, de stiptheid zou verbeterd worden, dat het positief zou zijn.

U zegt dat de inzet van een dubbeldekstrein relatief gezien meer afgeschafte treinen veroorzaakt, terwijl wij ervan uitgingen dat het oude materiaal voor een probleem zorgde. Terwijl hier telkenmale gezegd werd dat de inzet van nieuw materiaal zal leiden tot een verbetering, zegt u dat dubbeldekstreinen problemen geven.

Hebt u daarvan cijfers? In welke mate wordt dat cijfermatig weergegeven, waarop uw argumentatie dan kan gesteund worden. U hebt dat in het verleden ook reeds gezegd. Wat is er daarmee dan gebeurd?

Guido Herman: Ik kan alleen voortgaan op hetgeen ik in de klachten vaststel. Als u mij vraagt of ik daarover cijfers heb, neen. Ik wil absoluut niet zeggen, laten wij daarover duidelijk zijn, dat het inzetten van nieuw materieel sowieso tot problemen leidt. Maar wanneer men zegt dat met het inzetten van nieuw materieel de problemen opgelost zijn, kan ik alleen maar onderstrepen dat in de praktijk blijkt dat er nog heel wat problemen zijn. Er zijn problemen met de deuren. Wij maken het zelf regelmatig mee, want wij zijn ook trouwe treinreizigers. Er zijn problemen met het heropstarten van die dingen. Er zijn problemen met de communicatiesystemen in die rijtuigen. Er zijn dus een aantal problemen. Dat kan, als ze van tijdelijke aard zouden zijn. Dat is nieuw materieel. Wij hebben dat met verschillende types nieuw materieel meegemaakt. Dat zijn de zogezegde kinderziektes.

Het probleem is wel het volgende. Als wij bij een tweede en een derde bestelling van dat materieel expliciet de vraag stellen of die problemen opgelost zijn, krijg ik daarop nauwelijks antwoord. Dat laat mij niet altijd het beste vermoeden. Als wij dan op het terrein kijken, dan zien wij wat wij zien. Dat zijn zaken die blijkbaar blijven duren. Ik herhaal, die problemen blijven aanhouden.

Men mag die problemen ook niet onderschatten, juist omdat het om grote capaciteiten gaat. Het gaat over 1 200 reizigers die men vervoert in de spitsuren. Als er dan een trein blijft hangen, als er daar een probleem is, zijn dat 1 200 mensen, als de trein volzit, die in de problemen komen.

Er moet daaraan sowieso aandacht worden besteed en dat gebeurt ook. Ik kan het mij ook voorstellen, dat zijn nieuwe dingen, die zitten in een periode van garantie en dat moet met de fabrikant bekeken worden. Het is echter duidelijk dat niet zomaar de vergelijking kan gemaakt worden dat nieuw materieel gelijk staat aan geen problemen.

Ik zeg u dat dat niet nieuw is. Wij hebben vroeger dezelfde problemen gehad met bepaalde types locomotieven. Die zijn opgelost na verloop van tijd. Men kan nu echter niet meer zeggen dat de M6-dubbeldekkers hun eerste maanden aan het rijden zijn. Ze zijn reeds een aantal jaren op het terrein. Dat verdient toch wel bijzondere aandacht. Hoe komt het dat men die problemen met zich blijft meeslepen?

Le **président**: Messieurs, je vous remercie pour votre témoignage, les explications, les détails. Nous reviendrons peut-être vers vous le cas échéant.

Audition de représentants de la 'European Railway Agency' (ERA)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de 'European Railway Agency' (ERA)

Chers collègues, à présent, nous accueillons M. Rob Rumping, expert dans le domaine des enquêtes en matière d'accident, l'ERA, et Mme Rajan, chef de secteur au sein de l'unité de sécurité de l'Agence ferroviaire européenne, ERA.

Madame, monsieur, je vous demanderai de situer l'ERA. Quelles sont ses missions, son rôle, les tâches qui lui sont dévolues? Quels sont les différents renseignements relatifs aux dispositifs de sécurité au niveau européen?

De heer Rumping heeft het woord.

Rob Rumping: Allereerst wil ik u bedanken voor de uitnodiging zodat het Europees Spoorwegagentschap hier aanwezig kan zijn om onze visie op spoorwegveiligheid kenbaar te maken na het ongeval in Buizingen. Ik ben Rob Rumping en mijn vak is ongevalonderzoek. Links van mij zit Jane Rajan.

Voor ik begin met de presentatie wil ik twee opmerkingen maken. Allereerst wil ik mijn medeleven uitspreken met de slachtoffers en de nabestaanden en natuurlijk ook met de gewonden en de familieleden. Een tweede opmerking die ik wil maken is dat het onderzoek dat op dit ogenblik gedaan wordt door het onderzoeksorgaan in België na het ongeval in Buizingen op dit ogenblik bezig is. Dat onderzoek wordt natuurlijk op basis van feiten gedaan naar de achterliggende oorzaken. Het is essentieel dat dit zorgvuldig gebeurt want uiteindelijk zullen daar aanbevelingen uit rollen. Die aanbevelingen zijn de basis voor fundamentele veranderingen om dit soort ongevallen te voorkomen natuurlijk. Alleen, op dit ogenblik is nog niets gepubliceerd. Daarover kunnen wij dus weinig zeggen. Wel wil ik u deelgenoot maken van de visie die het agentschap heeft op het gebied van de spoorwegveiligheid in zijn algemeenheid en België in het bijzonder en wel in antwoord op de vraag in hoeverre er mogelijkheden zijn om het spoorsysteem te verbeteren en veiliger te maken. In dat kader moet u mijn presentatie zien.

Dan gaan we nu naar de eerste slide. De eerste slide geeft een overzicht van de eindconclusies die ik heb. Ik wil die kort eerst even toelichten. Het railvervoer in de EU is de veiligste vorm van vervoer op de grond. De Belgische spoorwegen zijn in lijn met het Europese gemiddelde, niet slechter, niet beter. Dat betekent echter natuurlijk niet dat er niets gedaan moet worden. Er zijn bijna-ongevallen, er zijn risico's, er zijn ongevallen. Dat betekent dat het continu leren en verbeteren van veiligheid eigenlijk een heel cruciaal element is. We hebben daar een woord voor en dat is de ERA-visie op het gebied van veiligheid, het veiligheidsbeheersysteem. Daar wordt mee bedoeld dat het topmanagement bezig is met veiligheid, met risico's inventariseren, kijken of de risico's beperkt kunnen worden, de kans op een ongeval verkleind kan worden en de gevolgen van een ongeval beperkt kunnen worden. Dat hoort centraal te staan in de bedrijfsvoering.

Hieronder vallen niet alleen risico's als botsingen, maar ook aanrijdingen op overwegen, ook het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook aanrijdingen van personen gerelateerd aan rail. Het is dus veel breder dan uitsluitend botsingen. Het veiligheidsbeheersysteem is een kernbegrip op het gebied van veiligheid.

Dat zeg ik niet alleen als specialist: dit gedachtegoed vormt de basis van de Europese richtlijn. De duurzame beheersing van veiligheid vindt dan ook plaats door middel van een correcte toepassing van dit gedachtegoed van de directieve, van de Europese richtlijn. Dat betekent ook dat wij eigenlijk zeggen – dat geldt voor alle landen, dus ook voor België – dat het belangrijk is dat er verantwoordelijkheid op het gebied van veiligheid wordt genomen en dat er continu geleerd wordt en er geprobeerd wordt de veiligheidsrisico's zo klein mogelijk te maken. Nogmaals, het veiligheidsbeheersysteem staat daarbij centraal.

Hier ziet u een overzicht van de spoorwegondernemingen in het midden en onder aan de linkerkant de infrastructuurmanager. Dat noemen we dus Infrabel in België. Daarnaast natuurlijk de nationale veiligheidsinstantie die een belangrijke rol speelt en een onderzoeksorgaan. Deze partijen zijn zo genoemd omdat ze binnen de Europese richtlijn ook zo genoemd worden. Deze partijen hebben bepaalde verantwoordelijkheden die cruciaal zijn in het hele systeem.

De Europese richtlijn is omgezet in 2006 en daar staan expliciete verantwoordelijkheden in. We beginnen met de nationale veiligheidsinstantie: daar staat de verantwoordelijkheid in over het regelen en het controleren van de spoorwegveiligheid op nationaal niveau. Dat kan op verschillende manieren: door toelating tot ingebruikname van subsystemen, de afgifte van

veiligheidscertificaten en het ontwikkelen van een nationaal kader qua regelgeving.

Dan hebben we het nationale onderzoeksorgaan. Dat verricht onafhankelijk onderzoek – essentieel, natuurlijk – niet op meningen gericht, maar op feiten. Dat is belangrijk voor de maatregelen die volgen. Op feiten, natuurlijk met het doel om achterliggende oorzaken vast te stellen, ongevallen te voorkomen en lessen hieruit te leren. Wat van belang is om nog op te merken is dat ongevallen meestal erg complex zijn en er meerdere aspecten vaak een rol spelen.

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid is uiteindelijk neergelegd bij de spoorondernemingen en het infrabeheer.

Dat betekent: risico's inventariseren, in kaart brengen, risico's assessen, maatregelen nemen en volgen, monitoren. Dat hoort systematisch en structureel te gebeuren. Daarvoor dient een veiligheidsbeheersysteem.

Het onderzoeksorgaan dat ik zonet vernoemde, is ook wettelijk verankerd in deze Europese richtlijn. De onafhankelijkheid speelt daarbij een cruciale rol. Natuurlijk is het van belang dat het onderzoeksorgaan daartoe voldoende financiële middelen krijgt. Het moet een permanent orgaan zijn binnen het land en onafhankelijk onderzoek kunnen verrichten, ook los van justitieel onderzoek.

Conclusies op basis van die richtlijn.

Veiligheid is in zijn algemeenheid te verbeteren door toepassing van die richtlijn. Dat betekent ook: de implementatie daarvan, niet alleen naar de letter, maar ook in werkelijkheid. In de praktijk moet er uitvoering aan gegeven worden. Dat betekent dat organisaties binnen het railsysteem bezig zijn met het veiligheidsbeheersysteem. Het management is bezig met risico's te assessen en risico's te proberen te beperken. Het veiligheidsbeheersysteem staat daarbij centraal, voor alle risico's binnen de railsector.

Het onderzoeksorgaan, zoals ik zonet heb aangegeven, is belast met het onderzoek naar feiten, onafhankelijk, niet schuldgericht, met de bedoeling om te leren van ongevallen op nationaal niveau.

Nu ga ik over naar enige statistische informatie. Ik wil daarbij een opmerking vooraf maken. Die opmerking is dat deze informatie gebaseerd is op statistieken. Statistieken zijn betrekkelijk. De informatie die wij vergaren, vergaren wij van alle Europese landen. Wij krijgen die. De informatie is nog niet helemaal compleet, want die data zijn nog in ontwikkeling. Desalniettemin gebruiken we die informatie, want ze is ook waardevol.

Daarnaast zijn er inmiddels ook doelstellingen op veiligheidsgebied geformuleerd.

In de Europese richtlijn wordt er ook een referentie gemaakt aan het wegverkeer. Ik haal nu cijfers aan over het wegverkeer. U ziet dat er jaarlijks in Europa 42 854 dodelijke slachtoffers zijn. In België, in hetzelfde jaar, is dat aantal 1 067. Er zijn 66 907 gewonden. Op het railverkeer zijn het er Europees 1 517 in 2007, en 1 371 gewonden. In 2007 waren er 38 dode slachtoffers en 98 gewonden.

Ik probeer u hiermee een vergelijking te geven, maar dat neemt niet weg dat de uiterste inspanning moet worden geleverd om slachtoffers te vermijden. Dit is om een beeld te schetsen.

Op de volgende sheet ziet u een overzicht van de slachtoffers in het railverkeer in Europa, verdeeld in verschillende groepen. Links ziet u de passagiers, dat zijn botsingen, er kunnen ook ontsporingen zijn met vele botsingen. Daarnaast ziet u de werknemers. Daarnaast vindt u het aantal slachtoffers op spoorwegovergangen, ongeveer 500. Het merendeel van aanrijdingen met personen langs en bij de baan bedraagt meer dan 700. Er is ook nog een categorie 'anderen'. Dat is ongeveer de verdeling.

Hier ziet u een grafiek. De grafiek geeft weer dat er binnen Europa verschillende veiligheidsprestaties zijn. Onder vindt u de landen, links vindt u de kengetallen. De Europese richtlijn geeft aan dat elk land zijn eigen veiligheidsprestatie moet handhaven, of naar beneden moet brengen. U ziet de groene lijn die onder is aangegeven, het gemiddelde, dat wordt de nationale referentiewaarde genoemd.

Links onderaan ligt België op de gemiddelde lijn, niet slechter en niet beter. België moet dat niveau aanhouden en de risico's zoveel mogelijk naar beneden brengen. Daar komt het veiligheidsbeheersysteem weer aan te pas.

De volgende sheet geeft een overzicht van het aantal ongevallen per miljoen treinkilometer, per land. U ziet de Europese landen. Deze sheet is bedoeld om een beeld te geven dat er verschillen zijn in het aantal ongevallen. Het geeft een indruk, meer niet.

Op de volgende sheet ziet u het aantal ongevallen per miljoen treinkilometers in België. Aan de linkerkant ziet u België 2006-2007-2008 in stijgende lijn. Europees is er een dalende lijn. Dat roept vragen op. Wat speelde er in 2006? Dat is het veiligheidsmanagementsysteem. Wat zijn de risico's? Wat is er acceptabel? Welke maatregelen nemen wij? Hoe gaan wij daarmee om?

Aan de rechterkant ziet u het Europese gemiddelde. U ziet dat België er iets bovenuit steekt. Ik heb ook een overzicht van het aantal bijna-ongevallen. Ook die informatie verzamelen wij van de landen. Het betreft gebroken rails, een knik in het spoor, verkeerde beeldvorming bij seinen, roodlichtpassages en gebroken wielen en assen. Dat zijn bijna-ongevallen, voorlopers van echte ongevallen.

De volgende sheet geeft ook bijna-ongevallen aan. De roodlichtpassages ziet u in het midden. U ziet, op basis van de informatie die wij van België hebben gekregen, een stijging van 2006 naar 2007 van bijna 100 %. De vraag is waarom het cijfer niet omlaag gegaan is.

Ik kom tot de conclusies betreffende de duurzame beheersing van de veiligheid. De cijfers en het overzicht heb ik u gegeven. De data zijn sterk in ontwikkeling. Wij zijn bezig met het maken van gemeenschappelijke definities om de cijfers beter te laten zijn. Het railvervoer binnen Europa is de veiligste vorm. Dat heb ik aangegeven. De Belgische spoorwegen zijn in lijn met het Europese gemiddelde, maar dat betekent niet dat er niets gedaan hoeft te worden. Er moet van het topmanagement van de betrokken bedrijven continu aandacht zijn voor risico's en de manier waarop men daarmee omgaat. Daar is een middel voor. Het staat in de Europese richtlijn. Het heet het veiligheidsbeheerssysteem.

Ik eindig waarmee ik begonnen ben. De kern is dat het veiligheidsbeheerssysteem een middel is. Misschien bent u verbaasd dat u van het ERA niet hebt doorgekregen dat wij voor een technisch middel gaan. Het veiligheidsbeheerssysteem is veel breder dan een technisch middel. Het betreft alle middelen die daarbij horen, de technieken en de mensen. Het topmanagement is daarmee bezig en neemt besluiten om veiligheid te beheersen en te controleren voor de reizigers die er zijn. Ik meen dat het in België over 700 000 reizigers per dag gaat. De duurzame beheersing van de veiligheid kan met name gerealiseerd worden doordat de Europese richtlijn daarin gevolgd wordt.

Het Europese Spoorwegagentschap stelt nog voor om de effectieve invoering van de richtlijn in België, specifiek met betrekking tot de activiteiten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan, te evalueren indien de Belgische bijzondere parlementaire onderzoekscommissie dat zou wensen, en hiervan voor eind juni 2010 te rapporteren..

Tot daar mijn presentatie.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie, monsieur, pour votre présentation. Merci également d'avoir rappelé certains chiffres relatifs à la sécurité globale du rail et au transport par route. Il est important de garder à l'esprit ce genre de statistiques. Je comprends que vous ne vous attachiez pas exclusivement aux systèmes d'aide à la conduite ni aux systèmes de sécurité qui ne forment qu'un des éléments, comme vous l'avez dit, d'un système global de sécurité du rail. Mais, dans cette commission, nous sommes en attente d'informations sur les différents systèmes de sécurité en vigueur aujourd'hui en Europe.

Je suppose que, dans vos travaux, vous vous intéressez à ces différents systèmes - qu'on les appelle "systèmes de freinage automatique", "systèmes d'aide à la conduite", etc. Pouvez-vous nous en dresser un panorama ainsi qu'un comparatif des avantages et des inconvénients?

Valérie De Bue (MR): Un graphique a circulé rapidement sur la situation contrastée de la Belgique par rapport à la moyenne européenne. Si je me souviens bien, il s'agissait du nombre d'accidents par million de kilomètres. Cela concernait les trois dernières années.

Pourriez-vous nous communiquer quelques explications à cet égard?

Camille Dieu (PS): Après l'exposé que nous venons d'entendre, je me pose quelques questions. Par exemple, les premières directives de libéralisation remontent à 1991, alors que c'est seulement en 2004 qu'une directive sur la sécurité a été décidée. Tout compte fait, si on avait porté une attention à la sécurité en même temps qu'à la libéralisation, peut-être des accidents auraient-ils pu être évités ou, du moins, l'attitude vis-à-vis de la couverture de la sécurité aurait-elle été différente.

Je m'interroge, par ailleurs, sur la collaboration entre l'autorité nationale, le SSICF, et l'Agence

ferroviaire elle-même. De manière globale, je souhaiterais connaître le lien entre l'Agence nationale de sécurité et l'Agence européenne du rail, y compris l'aspect hiérarchique. Concrètement, l'autorité nationale envoie son rapport à l'ERA annuellement. Qu'en fait-elle? En effet, à la lecture des rapports de l'autorité nationale belge, on peut raisonnablement penser qu'il devrait y avoir une réaction de l'Agence européenne. Par exemple, le rapport 2008 indique que "les signaux dépassés en situation de danger restent problématiques" et que "par manque de personnel, l'Agence nationale n'a effectué que des contrôles et quelques inspections au titre de la certification de l'obligation des règles de sécurité". Je suppose que de tels propos doivent entraîner des réactions de la part de l'ERA. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce propos? Pourrions-nous également disposer de ce document?

Le **président**: Nous en ferons la demande.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, België heeft tegen het tweede pakket gestemd. Veiligheid werd wel eens gebruikt of misbruikt om Europese richtlijnen niet goed te keuren en zodoende de markt af te stemmen. U zult dat misschien willen duiden.

Op 12 oktober 2006 heeft de Commissie een inbreukprocedure gestart tegen 13 EU-lidstaten omwille van het niet-tijdig omzetten van de richtlijn. In die richtlijn staat dat gemeenschappelijke Europese veiligheidsmethodes, veiligheidsdoelen en veiligheidsindicatoren, en de nationale veiligheidsvoorschriften maximaal op de Europese normen gebaseerd moeten zijn.

In 2008 werd tevens beslist dat de ERA zou onderzoeken op welke wijze de voorschriften worden bekendgemaakt en dat veiligheidsbeheersystemen moeten worden opgemaakt.

Ik heb de volgende belangrijke vraag. Een spoorwegonderneming heeft veiligheidscertificaten nodig om toegang te krijgen tot de infrastructuur. Die certificaten worden uitgereikt door de nationale veiligheidsinstantie. Dat is mij niet zo duidelijk.

In Zwitserland heeft men ons gezegd dat de nationale instantie beslist wie er een licentie krijgt om te opereren op het nationale net. Als ik mij niet vergis, heeft Infrabel in de commissie gezegd dat het hebben van een veiligheidssysteem voor private operatoren geen noodzakelijke voorwaarde is om een licentie van de nationale netbeheerder te krijgen.

Elk lidstaat stelt een veiligheidsinstantie en een onderzoeksorgaan aan dat ongevallen en incidenten moet onderzoeken. Als ik mij niet vergis, werd dit onderzoeksorgaan in België aangeduid op 18 februari 2010, lang nadat de richtlijn werd goedgekeurd.

Meent u, als verantwoordelijke van de ERA, dat de veiligheidsinstantie - de dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen - voldoende onafhankelijk is van de NMBS?

In 2005 moesten de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Commissie kenbaar worden gemaakt. Mijn belangrijkste vraag is of dit is gebeurd.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de spreker voor zijn toelichting bij de ERA en bij het functioneren van de veiligheidsinstanties in de verschillende landen.

Ik heb niet onmiddellijk een concrete vraag. Ik heb echter wel uw suggestie genoteerd dat ERA, indien wij dat wensen, een grondige evaluatie wil maken met betrekking tot de effectieve invoering van het bij wet voorziene regelgevend kader, de omzetting van de Europese richtlijn naar Belgische wetgeving.

Ik meen dat een dergelijke grondige evaluatie heel nuttig is voor onze commissie en dat die een antwoord zal geven op tal van vragen die hier werden gesteld. Mijnheer de voorzitter, ik vind dat wij absoluut moeten ingaan op dit aanbod.

Ik heb een bemerking met betrekking tot de vragen van collega Van Campenhout. De onafhankelijkheid van de DVIS ten opzichte van de NMBS is volgens mij heel duidelijk, aangezien die is ondergebracht bij de FOD Mobiliteit en op die manier helemaal losstaat van de NMBS. Dat zal ook wel blijken uit de grondige evaluatie.

Als die evaluatie wordt gemaakt, veronderstel ik dat daarin ook een benchmarking wordt opgenomen ten opzichte van de andere Europese landen die onder de bevoegdheid van de ERA vallen, zodat wij kunnen vergelijken hoever wij staan met de invoering van de verschillende opdrachten van de richtlijn.

Le **président**: Merci. J'aimerais que vous reveniez sur le *slide* précédent, qui compare la situation entre pays.

Mme Dieu étant partie et c'est dommage, je rappelle que ce que l'on nous a expliqué, c'est que, dans les différents pays, la législation européenne est la même. Je me permets de comparer les 15 pays de l'Union européenne avant son élargissement. Parmi ces 15, la Belgique figure parmi les mauvais élèves.

J'observe, par exemple, que l'UK, le pays où l'ouverture du marché fut sans doute la plus prononcée, est aujourd'hui statistiquement 8 fois moins marquée par les incidents sur les lignes que la Belgique. Nous, nous avons transposé les directives européennes, le "paquet ferroviaire", le 26 janvier de cette année.

L'Angleterre doit l'avoir transposé il y a huit ans. Les bienfaits de l'ouverture – je ne parle pas de libéralisation, mais d'ouverture – sont manifestes. Nous avons eu l'occasion de rencontrer un opérateur actif en Angleterre, qui a exigé de l'infrastructure un niveau de sécurité bien plus élevé que celui qui existait, parce que lui-même a investi sur la ligne.

Je voudrais donc couper les pattes à certains canards disant que c'est la main invisible de la libéralisation qui serait coupable des accidents. Je pense que c'est l'inverse au vu du graphique présenté: les pays les plus ouverts sont les pays les plus sûrs aujourd'hui.

La Suisse n'est pas reprise, puisqu'elle ne fait pas partie de l'Union européenne, mais j'imagine que comparée au Lichtenstein, c'est zéro.

Deuxième élément: ce qui nous a un peu interpellés lors de nos rencontres avec des acteurs étrangers – et je pense que c'est une des missions de l'ERA –, c'est le problème de l'homologation et de la reconnaissance mutuelle des dispositifs de sécurité dans les pays.

Il nous a été expliqué que, pour chacun des dispositifs de sécurité, il faut que chacun des pays homologue et agrée le système. Ainsi, si la Belgique décide demain de prendre le système français plutôt que de créer notre propre système, il faudrait recommencer l'homologation depuis le début jusqu'à la fin. Dans l'ERA, ne serait-il pas possible d'être la plate-forme d'homologation pour les 27 pays de l'Union européenne, via un service de reconnaissance mutuelle des dispositifs?

Pourquoi? Un exemple, il nous a été dit que le TBL1+, le système valable en Belgique, doit être homologué pour les différentes tensions existant sur les machines et pour les divers types de machines en circulation.

Cela peut prendre un an ou deux, je ne sais plus. Un certain nombre de dispositifs ne sont toujours pas agréés aujourd'hui parce que l'organe d'homologation belge doit le faire pour chaque système. N'y a-t-il pas là matière à uniformisation, d'autant plus que pour l'ETCS 1 et 2, chaque pays devra le faire homologuer selon la norme du pays en question? Il y a certes une norme européenne qui coiffe le tout mais au sein de cette norme, il faut un agrément du système par pays. Cela me paraît un peu surprenant.

Deux collègues ont abordé l'analyse de l'état de la transposition de la législation dans notre pays.

J'observe sur le graphique qu'il y a une diminution des incidents pratiquement dans tous les pays sauf en Belgique. Vous avez montré que les franchissements de feux sont passés de 46 à 85, ce qui est préoccupant. Si je calcule bien, c'est une augmentation de plus de 80 %.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, ik heb in het begin aangegeven dat mijn deskundigheid zich situeert op het vlak van ongevallenonderzoek. De vraag heeft betrekking op het in kaart brengen van verschillende technische systemen, de verschillen daartussen en informatie over de verschillende landen. Die vraag nemen we mee. Ik kan die niet beantwoorden, maar we kunnen die informatie wel leveren.

Dan kom ik op de tweede vraag, namelijk over de stijging of afname van het aantal ongevallen en het aantal roodlichtpassages. Wij verzamelen die informatie en we proberen daaruit statistische informatie te halen. Voor 3 jaar kunnen we daaruit geen statistische informatie halen. Ik heb willen laten zien dat die informatie in België bij de NSA en de betrokken bedrijven aanwezig is en dat die informatie daar vragen moet oproepen. Als er in België in 2006 meer ongevallen zijn, dan moet dat vragen oproepen bij Infrabel en de NMBS: hoe zit dat daar precies; wat is er aan de hand, welke risico’s zijn er; hoe groot zijn die risico’s en welke risico’s kunnen we reduceren; welke maatregelen kunnen we als management nemen. Dat geldt ook voor de seinvoorbijrijdingen. U vraagt mij om een toelichting te geven, maar het is de bedoeling dat die cijfers in de landen worden gebruikt om risico’s in kaart te brengen en te kijken welke maatregelen kunnen worden genomen om die risico’s naar beneden te brengen. Dat is het doel van die cijfers.

De derde vraag ging over de liberalisering. De jaren 1991 en 2004 werden genoemd. De richtlijn is van 2004. Voordat de richtlijn tot stand is gekomen, waren er natuurlijk ook al spoorwegen in de meeste landen. In België is dat vanaf 1835. Dat zijn allemaal verschillende bedrijfsvoeringen. In de bedrijfsvoering is het, los van de richtlijn, gangbaar dat niet alleen naar de economische aspecten wordt gekeken, maar ook naar de veiligheid. In 2004 is dat allemaal op papier gezet, maar dat betekent niet dat men in de periode voor 2004 niet van ongevallen kon leren. Het zijn natuurlijk dezelfde principes.

Jane Rajan: Monsieur le président, mesdames, messieurs, vous avez demandé quels sont les liens entre le rapport national de l'organisme de sécurité et celui transmis à ERA chaque année ainsi que le suivi que nous y réservons.
Tout d'abord, en ce qui concerne ces rapports, nous disposons de toutes les statistiques (…) et il convient de les observer avec circonspection. Même si ces chiffres proviennent des statistiques nationales, ils sont en évolution. La qualité est variable et nous travaillons avec chaque État membre pour améliorer la qualité des données. Si différences il y a, il convient de les examiner avec circonspection. Certes, elles peuvent s'avérer réelles, mais il peut également s'agir de différentes définitions, car chaque État membre a le droit d'utiliser les définitions nationales, par exemple pour les passages aux feux rouges.
Les rapports nationaux sont analysés chaque année. Depuis trois ans, nous constatons une évolution. Nous répondons à chaque rapport de la NSA (National Safety Authority) par une petite évaluation, mais en ce moment, nous passons en revue l'ensemble des données, afin d'en faire une estimation. Si tout est en évolution, il faut examiner les éléments dans leur contexte.

Rob Rumping: Er was een vraag over de spoorwegondernemingen en de richtlijn van 2004 over het spoorwegcertificaat en hoe dat proces in België verloopt. Voor een vervoerder mag deelnemen aan het spoorvervoer, geldt een aantal eisen. Dat betekent dat een certificaat alleen wordt afgegeven als een veiligheidsbeheersysteem bij het betrokken bedrijf aanwezig is en de systematiek en de structuur van veiligheid zijn aangetoond, met alle manieren van hoe met risico's wordt omgegaan, wat uit het systeem blijkt. Aan de deelname als vervoerder aan het systeem zitten allerlei voorwaarden gekoppeld.

Er was een vraag gesteld over het onderzoeksorgaan van België. De richtlijn is geïmplementeerd. Het Belgische onderzoeksorgaan levert sinds enige tijd veiligheidsonderzoeken af en verricht dus al onderzoeken naar ongevallen.

Jane Rajan: Puis-je reprendre la parole? Excusez-moi mais je vais parler en anglais. Thank you.
The investigation body was officially notified. It was in November 2009. But before that we have a network of national investigation bodies to which all the 25 member states and Norway participate. Mr Schouteten participated on behalf of the ministry very actively in that body throughout the preceding years. So Belgium was fully active in the work we were doing with the investigation bodies. It's now in place. Mr Schouteten is retired and there is an independent investigation body that is undertaking an investigation both into Buizingen and other serious accidents on the network. The requirement is that they look at serious accidents and provide an independent investigation. So that is in place and working.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): So there was participation but the body itself was established February 18th and is it correct that you also are in consultation with the investigation body about the accident that happened ?

Jane Rajan: Yes, the agency has a role through the network and through the requirements of the safety directive to support the national investigation bodies to help them take a bulk of practice, common methods and approaches. And in line with that we have offered advice to the national investigation body and supported them as we can. Not to participate but to offer advice.
Le **président**: Disposez-vous de la statistique pour l'ensemble des pays européens que vous avez cités, uniquement du franchissement de feu rouge, de signalisation? Là, c'était les accidents que vous aviez dans le grand tableau. Mais uniquement le franchissement des feux, disposez-vous de cette statistique?

Jane Rajan: Yes we do. I can provide you with a copy of those for the preceding years and we now have these of last year as well.

Le **président**: Et les documents qui sont ici. Si vous pouviez-nous les remettre ou les transmettre? Nous verrons après.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, deze vraag vormt de kern van wat ik probeerde over te brengen, met name dat inzicht hebben in risico's de essentie is van een veiligheidsbeheersysteem

en de essentie is om het veiliger en beter te maken.

Er moet inzicht zijn in dit soort cijfers, gedetailleerd met al wat beschikbaar is. Dat is de kern van het hele verhaal. Dit is automatisch gekoppeld aan de taak van het topmanagement van de bedrijven en aan het veiligheidsbeheersysteem. Alles zit daaraan vast: techniek, mensen en middelen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, heb ik goed begrepen dat de commissie ingaat op het aanbod van een evaluatie van de omzetting van de veiligheidsrichtlijn?

Le **président**: Si les membres de la commission le souhaitent, nous pouvons le faire. Nous pouvons prendre la décision, sauf s'il y a des frais engendrés au sein de l'ERA. Á ce moment-là, je dois soumettre la question à la Conférence des présidents. La question est de savoir s'il y a des frais ou des coûts liés à cette analyse-là. Je soumets la question à la commission. Si oui, nous demanderons l'autorisation mais c'est purement formel.

Rob Rumping: Als wij geld hadden willen verdienen hadden we het op een scherm gezet maar dat hebben we niet gedaan. Dat is een grapje. Nee dus.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dat is een duidelijk antwoord. But as they say in England I second a motion of colleague Van den Bergh. But again and sorry for repeating but the Investigation Committee how did it function in Belgium before February 2010 because we only appointed collaborators in February 2010 ?

Rob Rumping : Als we kijken naar de richtlijn – ik ken niet precies de situatie hoe dat in België is – dan geeft die richting aan elk land. Elk land moet dat vervolgens ook omzetten door het oprichten van een veiligheidsinstantie voor België en een onderzoeksorgaan. Hoe dat precies zit, juridisch, met alle dada's, weet ik niet maar we weten wel dat het op dit ogenblik gewoon praktisch functioneert. Er worden onderzoeken gedaan door het onderzoeksorgaan in België. Misschien is dat geen antwoord op de vraag maar wij zien effectief rapporten die we binnenkrijgen. Er is contact.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik begrijp dat. Het ministerieel besluit tot aanwijzing van personeel bij dat orgaan is pas op 18 februari 2010 genomen. Ik neem aan dat het ervoor toch niet enorm functioneerde.

Rob Rumping : U hoort mij niet zeggen dat het enorm functioneert maar het is er en er worden rapporten gemaakt. U zegt dat er pas op die datum mensen waren. Er is op dit ogenblik – en ook vorig jaar – personeel bij het onderzoeksorgaan.

Jane Rajan: If I may answer that. We were notified that officially - from November 2009 it was in place. We haven't yet internally within ERA done a full review of the laws and decrees that put the transposition in place. So I can't respond to that. But I can tell you that serious accidents have been reported to us and the investigation reports submitted from April 2007 homewards – we have 14 – which run on our website in public. So…

Le **président**: Je pense qu'avant février 2010, des personnes avaient déjà été désignées, mais qu'à la suite de l'accident de Buizingen, du personnel supplémentaire a été recruté au moyen d'un arrêté royal pris dans la semaine qui a suivi.

Nous vous invitons à procéder à cette analyse. Se pose néanmoins un petit problème: nous devons achever nos travaux pour le 24 juin. Donc, quand vous nous annoncez pouvoir terminer votre analyse pour la fin du mois de juin, c'est un problème pour nous. Il faudrait que ce soit au plus tard pour la première semaine du mois de juin. Est-ce possible?

Rob Rumping: We zullen ons best daarvoor doen om dat te realiseren.

Le **président**: Nous vous remercions. Nous inviterons des représentants d'autres organismes internationaux à prendre votre place. Vous les connaissez sans doute car ils travaillent également sur ces matières et vous aurez l'occasion d'assister à leurs exposés.

Audition de représentants de 'Association of the European Railway Industry' (UNIFE)
Audition de représentants de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de 'Association of the European Railway Industry' (UNIFE)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Internationale Unie van de Spoorwegen (UIC)

J'appelle maintenant les représentants de l'UIC et de UNIFE qui, ensemble, présenteront leur organisme, de telle manière à ce que nous puissions solliciter des comparaisons éventuelles. Messieurs, j'ignore qui interviendra en premier. Vous êtes libres de vous organiser entre vous. Je vous cède la parole. N'oubliez pas de nous indiquer quel organisme vous représentez.

Jean-Pierre Loubinoux: Monsieur le président, je vous remercie. Je suis Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'Union internationale des Chemins de fer. Je vous remercie de votre invitation. J'espère que ce que nous allons vous dire aujourd'hui ou ultérieurement pourra vous être utile dans vos travaux sur cet accident. C'est un drame pour les victimes, auxquelles nous pensons mais aussi un drame pour l'opérateur et pour l'ensemble de la communauté ferroviaire et industrielle que nous représentons.

Pour présenter l'UIC en quelques mots, je dirai qu'il s'agit d'une association d'opérateurs et de gestionnaires d'infrastructures. C'est une association mondiale regroupant plus de 200 membres dont l'objectif premier est de promouvoir le mode ferroviaire et ses atouts et également d'assister nos membres dans le développement de leur propre projet ferroviaire. Ceci se fait avec deux constantes: la *sustainability*, l'environnement, le développement durable d'une part et l'interopérabilité de l'autre. Nos principaux objectifs sont donc de faciliter les échanges et les bonnes pratiques, le *benchmarking* entre nos membres, de les soutenir dans leurs efforts de développement de nouvelles activités et de proposer des pistes d'amélioration des performances techniques et environnementales du mode ferroviaire. Mais quand il s'agit de mettre ces mesures en pratique, les décisions se prennent toujours au niveau national.

Un mot pour expliquer le fonctionnement de l'UIC. Il est composé, pour sa partie technique, de quatre départements dont trois sont soutenus par trois forums dans lesquels travaillent des membres, des opérateurs, à savoir le département des systèmes ferroviaires, le département des marchandises, du fret ferroviaire et le département des voyageurs. Un quatrième département regroupe un certain nombre de valeurs fondamentales des chemins de fer et est soutenu par plusieurs plate-formes de membres. Ces valeurs sont la sécurité, l'environnement, la sûreté et la formation. Ces départements techniques travaillent en groupes et en commissions pour fournir des fiches techniques – nous en avons plus de 700 regroupées en dix chapitres différents –, des *position papers,* des recommandations, des rapports…

Nous établissons également des propositions de recommandations techniques, que nous faisons d'ailleurs avec l'UNIFE ici présente.

En ce qui concerne la sécurité, nous avons plus de 15 fiches spécifiques sur ce sujet mais bien plus encore de documents de référence et de rapports qui font intervenir la sécurité comme un des éléments de projet de développement.

Parlant de la sécurité et de la plate-forme sécurité, celle-ci travaille sur trois thèmes principaux. La politique de sécurité, les facteurs humains dans les travaux de sécurité et les processus et performances techniques abordant la sécurité comme, et ceci est très important, un aspect transverse du système ferroviaire. Nous faisons ceci au travers d'analyses et d'études touchant au management de la sécurité du système, à la sécurité du travail, à la sécurité aux interfaces entre infrastructures et opérateurs, ce qu'on appelle plus vulgairement les interfaces roue-rail ou caténaires pantographes. Aux performances de la sécurité, j'ajouterais également un élément sur lequel je reviendrais tout à l'heure et qui est la gestion de bases de données statistiques venant des opérateurs eux-mêmes et essayant d'analyser les causes des différents problèmes que nous pouvons rencontrer.

Tout ceci se fait au travers, comme je viens de le dire, de groupes de travail, de séminaires, de *workshops*. L'un d'entre eux est le management group des systèmes de sécurité, le SSMG, sur lequel nous travaillons bien évidemment en étroite collaboration, pour les aspects politiques, avec la CER (Community of European Railway). Trois buts dans ce SSMG: soutenir les *speakers* dans les groupes de travail qui interviennent avec l'ERA que vous venez d'entendre, animer des forums pour discuter des aspects sécurité avec des experts venant des entreprises ferroviaires et préparer les fameux *position papers* dont je viens de parler, qui interviennent notamment sur des méthodes communes de sécurité, des indicateurs

communs de sécurité, des objectifs communs de sécurité et peuvent également aboutir à des certifications de sécurité.

Si j'en viens maintenant au système de sécurité en Europe – il y a une sorte de fil rouge dans mon exposé -, je dois dire que le développement des systèmes de sécurité ferroviaire a lieu dans chaque pays au niveau national. Vous pouvez voir sur cette seule diapositive que je vous présenterai aujourd'hui, que ces systèmes et les fonctionnalités de ces systèmes sont très différents. Vous les voyez là repris, dans les principaux pays européens.

Chaque système et ses fonctionnalités doivent pouvoir s'insérer dans le dispositif d'ensemble. Depuis les années 80, chaque système - on pourrait citer le LZB, le TBL, le KVB – a eu pour objectif de pouvoir arrêter un engin en mouvement avant le feu rouge.

Dans un souci d'harmonisation, bien évidemment, nous en sommes progressivement venus au système européen de l'ETCS qui a plusieurs niveaux. L'ETCS de niveau 1 correspond peu ou prou à ce qui se retrouve dans différents systèmes nationaux, comme la KVB française ou la TBL1 belge. Et le système de niveau 2 apporte plutôt une image unitaire et se fonde sur l'opérabilité plutôt que sur une sécurité supplémentaire. Il intervient aujourd'hui sur de grands axes européens, dont je vous rappelle qu'ils représentent, dans les six corridors principaux, 15 000 kilomètres de voies ferroviaires sur un réseau européen qui en regroupe 250 000. Mais, sur ces 15 000 kilomètres, 20 % de l'ensemble du trafic sont transportés. Aujourd'hui, nous avons 2 707 kilomètres de niveaux 1 et 2 qui sont équipés et qui représentent environ 20 % des différents corridors à équiper.

Vous savez certainement qu'une décision collective au niveau européen, qui s'appelle l'"European Deployment Plan", a été approuvée par l'ensemble des pays membres le 20 mars 2009 et entrevoit un équipement très accompli d'ici 2015 et pratiquement finalisé en 2020. Il s'agit toujours de ces six corridors et des 15 000 kilomètres.

Je terminerai en rappelant les aspects statistiques qu'ont abordés nos amis de l'ERA. L'UIC gère, comme je l'ai dit tout à l'heure, de très nombreuses bases de données. Sur le plan de la sécurité, elles sont particulièrement nourries au moyen des informations venant de l'ensemble des réseaux européens, mais aussi de plus en plus mondiaux.

Je rappellerai la définition exacte de ce que nous appelons un accident significatif. Un accident significatif signifie qu'il y a un mobile (un train) en mouvement avec une fatalité, au moins un décès ou des blessés graves, des dommages au matériel roulant ou à l'infrastructure dépassant 150 000 euros et/ou une interruption de trafic d'au moins six heures.

Pour 2008, nous en avons recensé 2 286 dans vingt pays européens. Les bases de données sont très importantes et reprennent dans le détail les type d'accidents significatifs. Globalement, le nombre d'accidents par million de trains/kilomètres est en amélioration depuis 2006 et ne représente que 0,5 accident significatif par million de trains/kilomètres.

La malheureuse fatalité, même s'il n'y en a qu'une, est un drame de trop pour la communauté ferroviaire, mais elle ne représente aujourd'hui que 0,3 par million de trains/kilomètres.

Comme l'ont fait mes collègues, je rappelle que le chemin de fer est quand même le mode de transport collectif le plus sûr.

Éric Fontanel: Monsieur le président, mesdames, messieurs, mon nom est Eric Fontanel, je suis le directeur général de l'association des constructeurs de matériel ferroviaire européens, l'UNIFE. Nous intervenons dans des domaines assez semblables à ceux de l'UIC mais du point de vue des constructeurs.

Je vais essayer de compléter l'exposé de Jean-Pierre Loubinoux avec des éléments plus technologiques.

L'UNIFE compte environ une soixantaine de membres, à vrai dire la totalité des constructeurs importants sur le marché, et couvre toutes les spécialités: le matériel roulant, la signalisation, l'infrastructure.

Nous avons également des membres associés qui sont en général les associations nationales de constructeurs ferroviaires. Parmi elles, je pointerai l'UNISIG, qui est l'organisation technique des concepteurs du système ETCS.

J'en viendrai alors au rôle de l'UNIFE dans le dispositif d'harmonisation du système ferroviaire européen. L'UNIFE dans son ensemble est l'organisme représentatif des constructeurs ferroviaires auprès de l'agence. Nous avons donc

des interfaces avec l'agence similaires à ceux de nos collègues exploitants. Cette organisation qui est l'UNISIG est associée à l'UNIFE et regroupe un certain nombre de membres de l'UNIFE; elle définit les spécifications techniques du système dont il a déjà été plusieurs fois question aujourd'hui, le système ERTMS qu'on peut aussi appeler ETCS – il y a une petite nuance technique entre les deux mais il vous suffit de comprendre qu'au niveau des discussions générales que nous aurons aujourd'hui, il s'agit bien de la même chose.

Sur ce transparent figure la liste des industriels d'UNISIG. Ce sont donc les industriels qui concourent d'une part à la spécification de ce système européen, qui collaborent avec l'agence pour l'élaboration des spécifications internationales de caractère réglementaire et qui d'autre part, pour chacun d'entre eux, sont à même de concevoir les systèmes embarqués aussi bien que les systèmes équipant les lignes.

Comme l'a dit M. Loubinoux - je n'ai pas de carte à vous présenter mais cela a déjà été fait -, il y a en Europe une vingtaine de systèmes de protection des trains. C'est ce que veut dire ATP: Automatic Train Protection. Par opposition aux systèmes de signalisation plus conventionnels, plus classiques qui se contentaient de détecter la présence du train, l'ATP vise à arrêter automatiquement le train avant le feu rouge. C'est donc ce qu'on pourrait appeler également, comme je l'ai lu plusieurs fois dans la presse belge ces dernières semaines, un système de freinage automatique. Il y a une vingtaine de ces systèmes en Europe. Ce qui rend ERTMS ou ETCS différent, c'est que pour la première fois, les industriels se sont associés, à la demande de la Commission européenne, pour créer un système commun.

Au niveau technologique, il reste des différences importantes d'un industriel à l'autre. Ce qu'il faut retenir simplement, c'est que l'ERTMS permet d'associer un équipement d'infrastructure fourni par un industriel, l'un des six ou sept dont je vous ai donné la liste, avec un équipement embarqué sur le mobile (la locomotive ou l'automotrice de transport de voyageurs) qui peut quant à lui être fourni par un autre industriel.

Ceci permet d'assurer une opération européenne du système. La nouveauté de l'ERTMS est la création d'un système unique européen permettant, à la fois, le passage des frontières et la compatibilité avec des matériels d'origine différente par opposition aux systèmes préexistants qui, en général, sont particuliers à un pays donné et/ou à un constructeur, un fabricant donné.

Quelques mots sur la performance de l'ERTMS, ce qui en fait un dispositif reconnu particulièrement au niveau mondial: d'une part, l'interopérabilité, soit une meilleure compétition sur le marché des équipements ferroviaires et une mise à niveau des niveaux de compétition du système ferroviaire avec les autres modes de transport; d'autre part, une performance d'accroissement de la capacité et d'amélioration de la sécurité par rapport aux systèmes antérieurs, pas nécessairement par rapport aux autres systèmes ATP, qui sont apparus, comme l'a dit Jean-Pierre Loubinoux, depuis les années 1980.

Ce qui fait la force de l'ERTMS, c'est l'interopérabilité et l'ouverture des marchés. Au contraire, si on cherchait à comparer la performance de l'ERTMS avec un autre système d'ATP moderne (LZB, TBL, KVB, etc.), les principes de sécurité appliqués par les constructeurs pour la réalisation de son dispositif sont très semblables entre les systèmes apparus dans les années 1980 et l'ERTMS. Probablement aucune différence fondamentale ne devrait être mesurée dans les niveaux de sécurité. Ce qui fait encore une fois la particularité de l'ERTMS, c'est sa spécification européenne et ses capacités pour assurer l'interopérabilité.

Il s'agit bien d'un système standard unique pour l'Europe, qui permet également d'assurer une meilleure compétition entre les différents constructeurs.

En ce qui concerne le déploiement de l'ETCS ou de l'ERTMS, y compris en dehors de l'Europe, les caractéristiques de performance, comme les caractéristiques de standardisation du système, ont assuré le déploiement de l'ERTMS dans les zones du monde où la notion d'interopérabilité ne revêt guère de sens.

Par contre, l'Union européenne bénéficie, au travers de l'ERTMS, d'un système unique qui va requérir une forte collaboration entre les États membres, puisqu'elle nécessite des investissements coordonnés pour remplacer progressivement les systèmes plus anciens.

En ce qui concerne le déploiement, on a parlé de l'objectif de 15 000 km sur les corridors européens. Aujourd'hui, les contrats accumulés par les différents constructeurs réalisateurs du

système représentent environ 33 000 km de lignes. Comme vous le voyez sur cet écran, même si certains pays européens ont des projets d'équipement très significatifs, aujourd'hui, c'est en Chine que nos constructeurs ont reçu le plus grand nombre de contrats exprimés en nombre de kilomètres à équiper.

Pourquoi ces pays, pour lesquels l'interopérabilité n'est pas réellement un problème, s'équipent-ils en ERTMS? Je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, ces cinq dernières minutes. C'est pour la possibilité qu'il offre de mettre en concurrence des constructeurs variés, y compris pour la possibilité de demander à un constructeur d'équiper l'infrastructure et à un autre d'équiper les engins roulants. Ce transparent est tout simplement un extrait du précédent qui, lui, montre le niveau de déploiement en termes de contrats obtenus par les membres de l'UNIFE entre différents pays de l'Union européenne, avec en tête l'Espagne. Ceci correspond aux très grands investissements réalisés par l'Espagne en matière de lignes nouvelles à grande vitesse, puisque, pour tout investissement dans les infrastructures à grande vitesse, l'équipement en ERTMS est imposé depuis plusieurs années.

D'autres pays qui ont des réseaux de chemins de fer plus importants, tels que l'Allemagne et la France, ne sont qu'à des niveaux moyens. Ceci est tout simplement dû au fait que ces pays ont déjà un système de protection automatique installé depuis une vingtaine d'années. Ils n'ont donc pas besoin de faire appel à l'équipement en ERTMS, si ce n'est quand celui-ci est obligatoire, soit à l'occasion de la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse, soit dans le cadre du plan de déploiement dont Jean-Pierre Loubinoux vient de vous parler.

Quelques cas rapides.

L'Espagne, j'y ai déjà fait allusion: des contrats qui couvrent 3 800 km à équiper, 2 200 km environ déjà exploités et la totalité des industriels d'UNISIG impliqués dans cet investissement (Alstom, Ansaldo, Bombardier, Invensys, Siemens, Thales) qui participent soit à l'équipement des lignes, soit à l'équipement des trains.

L'Italie, un cas finalement relativement comparable à l'Espagne, puisqu'il s'agit à nouveau d'équipement de lignes à grande vitesse (LGV), avec 1 230 km en contrats et de l'ordre de 600 km en opération, deux constructeurs impliqués (Alstom et Ansaldo).

La Suisse: un cas très intéressant parce que, contrairement aux deux autres, il ne s'agit pas d'investissements dans des lignes nouvelles à grande vitesse, mais d'un projet d'équipement des lignes conventionnelles en systèmes de protection des trains: 322 km d'équipement de ligne en contrat, 196 km déjà en opération et, ce qui est très intéressant dans le cas suisse, c'est environ 500 trains ou locomotives équipés du système embarqué. Avec, ici encore, plusieurs industriels impliqués: Alstom, Bombardier, Siemens et Thales.

En ce qui concerne les pays non européens, j'ai conscience que ce n'est pas le sujet principal aujourd'hui, mais, par contre, les pays européens: quels sont les challenges, les défis particuliers de l'ERTMS en Europe?

Bien sûr, comme je l'ai déjà signalé, les mêmes bénéfices que dans le reste du monde: un standard unique, avec des possibilités d'appel à des fournisseurs variés, un accroissement de la capacité de trafic, une amélioration de la sécurité par rapport aux systèmes historiques d'avant l'existence des systèmes modernes de protection des trains, des possibilités de vitesse plus élevée.

Le problème en Europe est que, dans la plupart des cas, l'ERTMS doit venir en substitution pour le futur, mais en addition dans les périodes transitoires, par rapport aux systèmes préexistants, ce qui complique singulièrement les projets d'investissements aussi bien des exploitants que des gestionnaires d'infrastructure et ce qui justifie pleinement, de façon à en tirer les bénéfices attendus sur le long terme, des investissements coordonnés entre les pays de l'Union européenne.

D'où le plan de déploiement qui a été récemment adopté et qui se traduit par une modification de la *STI Control command,* un des documents d'application de la directive interopérabilité générée par l'Agence.

Il est bien clair qu'un seul pays qui "résiste" à l'implémentation de l'ERTMS au milieu d'un corridor européen compromet les avantages qu'on peut attendre de l'implémentation du système.

Enfin, pour terminer cet exposé, voici la carte des corridors européens et du plan de déploiement (un peu complexe à lire sur un simple transparent). Il s'agit là des lignes du plan de déploiement dont il a déjà été question avec les deux étapes de 2015 et de 2020 et l'extension de ce réseau de

15 000 km sur lequel l'ERTMS est programmé. Évidemment, cela n'empêche pas un pays particulier, y compris non-membre de l'Union comme peut l'être la Suisse, d'utiliser l'ERTMS pour l'équipement d'une autre ligne où les besoins s'en font sentir.

Je vous remercie de votre attention et, en compagnie de mon ami Jean-Pierre Loubinoux, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le **président**: Une question d'ordre général a été posée par plusieurs membres. Il s'agit de la comparaison internationale, au niveau européen bien entendu, des systèmes existants en termes techniques, en termes de programmation d'implémentation en années (début et fin). Ces techniques font-elles partie de celles qui arrêtent le train devant le feu rouge ou pas? S'agit-il de techniques comme le KVB qui calcule la courbe de freinage pour l'arrêter quelle que soit la vitesse ou d'autres systèmes parfois intermédiaires comme le ZUB ou d'autres en Allemagne?

Disposez-vous de ces données et pouvez-vous nous les fournir?

Éric Fontanel: Je ne pense pas que nous disposions ici des données sur l'historique des équipements. Elles sont par contre relativement faciles à obtenir auprès des exploitants eux-mêmes et des gestionnaires d'infrastructure. Il faudrait discuter avec l'Agence peut-être pour savoir qui peut les obtenir le plus facilement et comment. Je doute qu'une seule personne aujourd'hui puisse se présenter devant vous et dresser ce tableau complet. Cela devra faire l'objet d'une petite étude retraçant l'historique pays par pays.

En ce qui concerne l'aspect technique des choses, je dirais que les six grands industriels dont j'ai cité le nom – il y en a d'autres évidemment -, sont ceux qui ont créé le système ERTMS. Il y a d'autres industriels moins importants dans certains pays de l'Union, en particulier dans les nouveaux pays.

Disons que ces six grands industriels qui partagent entre eux les spécifications de l'ERTMS et qui contribuent à sa réalisation sont aussi ceux qui fournissaient et fournissent encore quelquefois les systèmes de protection modernes apparus dans les années 80. Il faut bien voir que l'ERTMS en lui-même n'est pas un produit commun. Ce qui est commun à tous les industriels de l'ERTMS, ce sont les spécifications d'interfaces qui permettent à un véhicule équipé par l'un d'entre eux d'être compatible avec les infrastructures équipées par un autre. Par contre, chacun d'entre eux a utilisé pour la réalisation de son propre produit ERTMS le savoir-faire sinon très souvent les technologies qu'il utilisait pour son système propre.

On peut donc dire d'une façon extrêmement générale que le niveau de sécurité assuré par l'ERTMS est finalement très proche de celui qui était assuré par les systèmes propriété de tel ou tel industriel et spécifiques à tel ou tel pays, avec une transition historique très importante dans les années 80 entre des systèmes plus anciens qui détectaient le passage du feu et ces systèmes de protection, voire de contrôle qui assurent l'arrêt avant le feu. Les différences dont vous parlez sont plutôt les différences entre ce qu'on appelle Automatic Train Protection System (ATP) qui se contente de détecter par exemple un comportement anormal du conducteur en matière de vitesse et qui réagit sur cette détection et des systèmes plus évolués du type ATC (Automatic Train Control) qui sont presque du niveau d'un pilotage automatique. Vu du constructeur, les principes technologiques et donc les niveaux de sécurité assurés par ces différents systèmes, y compris l'ERTMS qui lui-même comprend plusieurs niveaux qui vont de l'ATP à l'ATC, sont très semblables.

Une étude comparative des niveaux de sécurité n'aboutirait pas à grand-chose.

Le **président**: En fait, nous devons examiner les décisions d'investissement prises en Belgique depuis 1982 et nous devons comparer à la fois la planification, l'exécution, la mise en œuvre de cette technique par rapport à d'autres pays européens. Nous avons déjà des données sur KVB, le système allemand, sur ZUB en Suisse. On ne doit pas trop entrer dans les détails mais nous devons savoir quand cela a été installé, le temps que cela a pris. Nous devons savoir également si ce sont des techniques qui arrêtent le train avant le feu en fonction de la courbe de freinage.

Nous profitons de la présence de l'ERA et de l'UNIFE pour vous demander où nous pouvons trouver cette information.

Jean-Pierre Loubinoux: Monsieur le président, nous avons bien saisi la portée de la question. Il ne s'agit pas pour nous d'apporter un jugement comparatif sur la valeur des systèmes les uns par rapport aux autres. Tout ceci se mesure par rapport à des contextes. Ici, il s'agit de rappeler de manière synthétique, mettons sur une dizaine de

réseaux, les différentes étapes d'installation. Je rappelle d'ailleurs que les étapes d'un système touchent bien évidemment l'installation de balises sur les infrastructures, les installations de lecteurs sur les trains. Il peut donc y avoir des systèmes qui avancent mais pas forcément de manière parallèle toujours eu égard aux contraintes d'exploitation ou aux plans d'investissement des uns et des autres.

Ce n'est pas quelque chose que j'ai en tête et cela prendra un peu de temps mais nous allons regarder si nous pouvons vous envoyer des éléments à notre disposition et qui peuvent vous convenir dans les 15 prochains jours.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag aan de vertegenwoordiger van Unife. Belangrijk is dat de notie die hier wordt gebruikt over interoperabiliteit verschilt van de notie interoperabiliteit die wij hier in de commissie altijd hebben gebruikt. Voor u is interoperabiliteit dat de zes grote constructeurs hun systemen op elkaar kunnen afstemmen. Die notie is voor ons belangrijk om geen verwarring te krijgen met onze notie van interoperabiliteit, namelijk om van het ene systeem te upgraden of te migreren naar het andere.

Ik heb een concrete vraag voor u als vertegenwoordiger van de industrie. In een aantal landen worden er contracten afgesloten waarin de industrie verantwoordelijk wordt gesteld om niet alleen de treinstellen te ontwerpen, te bouwen en te financieren, maar ook te onderhouden. Dus design, built, finance en maintain. Een aantal operatoren zegt dat wanneer ze de verantwoordelijkheid leggen bij de industrie, ze een contract afsluiten voor twintig tot dertig jaar.

Klopt het dat die tendens stijgend is? Is de industrie daar performanter in dan de nationale, traditionele operatoren? Zijn daar vergelijkende cijfers over, bijvoorbeeld inzake termijn van homologatie, maar ook inzake onderhoud?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): U bevestigt wat de commissie al heeft geleerd: EMTS gaat niet enkel over veiligheid, maar ook over capaciteit en interoperabiliteit. Na Pécrot 2001, een treinramp in ons land, had men de beslissing genomen om naar ETCS te gaan. Dat is dan teruggedraaid in 2005-2006. Nu is besloten om naar TBL1+ te gaan en dat is een opstap naar ETCS.

Ik citeer een professor, gespecialiseerd in transporteconomie: “Het is de vraag of, gelet op de hoogdringendheid op het moment van de beslissing in 2005-2006, een keuze voor ERTMS verantwoord zou zijn geweest, want het systeem was niet van de plank te koop. Implementatie van ERTMS heeft in vele Europese landen zoals Zwitserland en Spanje tot grote problemen geleid. Het systeem is vaak uitgeschakeld wanneer er ook nationale systemen beschikbaar zijn. Uit onderzoek van de universiteit Delft is gebleken dat met de keuze van ERTMS en niet voor beproefde technologie op de lijn tussen Antwerpen en Amsterdam, een belangrijke lijn, een groot risico genomen is”.

Ik wil u vragen of dat klopt. Klopt het dat in 2005-2006 die technologie nog niet voldragen was? Dit is een open vraag. Het is de opinie van een toch gerespecteerde transporteconoom.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de voorgaande sprekers voor hun interessante toelichting. Ik sluit aan bij de vraag van collega Van Campenhout.

Inzake de stabiliteit van het systeem hebben wij vorige week de datum van 2002 gehoord als het moment waarop ERTMS beschikbaar was. Dat deed nogal wat vragen rijzen, omdat wij moesten vaststellen dat het in de praktijk bijvoorbeeld op de lijn Antwerpen-Amsterdam heel moeilijk was dat systeem in orde te krijgen. Vanaf wanneer was ERMTS nu echt beschikbaar? Dat is niet onbelangrijk voor de beslissing van 2005-2006.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Uit de presentatie blijkt dat ERMTS vooral gebruikt wordt op grote en nieuwe lijnen, op hogesnelheidslijnen. Wat kan de meerwaarde zijn van ERMTS op kleine, bestaande lijnen, de buurtspoorwegen, bij wijze van spreken? Als ik even een knuppel in het hoenderhok mag gooien: heeft het systeem daar wel een meerwaarde?

Éric Fontanel: Il y a beaucoup de questions différentes. Je vais commencer par y répondre avant de vous faire entendre le point de vue des exploitants.

Il peut y avoir une petite confusion sur le vocabulaire. Je ne sais pas dans quel contexte le mot d'interopérabilité est utilisé dans cette commission. Quand nous en parlons, c'est en évoquant l'interopérabilité au niveau réglementaire européen, c'est-à-dire en parlant de la conformité à la directive interopérabilité dont l'ERTMS est l'un des éléments.

À la question de l'efficacité en matière de

maintenance d'une entreprise de constructeur par rapport à un exploitant, il est très difficile de donner une réponse générale. Il est clair que les constructeurs ont une activité de maintenance, laquelle s'est beaucoup développée ces dernières années et touche à peu près tous les secteurs, que ce soit l'infrastructure ou le matériel roulant. Savoir s'il vaut mieux que la maintenance soit faite par un constructeur ou par un exploitant, c'est une affaire contractuelle entre eux. Si un exploitant particulier décide de sous-traiter une partie de sa maintenance pour l'un des sous-systèmes qu'il opère, cette décision est de nature commerciale et est pilotée en général par des considérations purement économiques.

Je ne pense pas que l'on puisse dire que, d'une façon systématique, la maintenance par l'un ou par l'autre soit préférable. Je puis dire que, dans le domaine de l'équipement ERTMS, autant on est relativement libre d'installer des systèmes ERTMS le long d'une voie, car on n'est pas trop perturbé par cette installation, autant le faire à bord du véhicule est un problème de logistique lourde pour l'exploitant – qu'il s'agisse des techniciens, de l'ingénieur ou de l'exploitant.

Sur la question de la performance et du niveau de sécurité de l'ERTMS, je voudrais rappeler ce que je disais voici une dizaine de minutes, à savoir que, pour chaque constructeur de système ERTMS pris séparément, le calculateur ETCS – c'est-à-dire l'appareil de haut niveau de sécurité embarqué dans le train – est très proche du calculateur que le même constructeur avait conçu il y a dix ou vingt ans et qui s'appelait "calculateur KVB", "calculateur TBL" ou "calculateur TVM". Donc, dire que le système ERTMS est plus ou moins sûr que les systèmes ATP ou ATC préexistants, c'est une fausse querelle.

En matière de sécurité, il a le même niveau. Pourquoi certaines polémiques sont-elles intervenues en ce qui concerne l'équipement en ERTMS sur un certain nombre de corridors? Tout d'abord, l'ERTMS en tant que produit fonctionne dans quelques pays depuis pas mal d'années, que ce soit en Italie, en Suisse, en Espagne. Mon collègue pourra, peut-être, répondre plus précisément à propos des dates.

Par contre, l'ERTMS souffre quelquefois de ses avantages. En sa qualité de système international, il doit répondre à des exigences différentes d'un réseau à l'autre, ce qui tend à faire diverger les spécifications. De ce point de vue, l'Agence européenne a effectué un très bon travail de contrôle, de maîtrise des spécifications internationales. Elle est d'ailleurs maintenant identifiée comme l'autorité de conception de l'ERTMS au niveau de ses spécifications d'interface.

Le fait que l'ERTMS assure, en tant que système unique, la transition d'un pays à un autre pour un trafic international apporte une complexité dans la gestion de deux systèmes d'exploitation, quelquefois historiquement très différents l'un de l'autre et que l'on n'avait pas quand on était obligé de changer de locomotive à la frontière. Par conséquent, il n'est pas étonnant de rencontrer aujourd'hui, avec l'ERTMS, des difficultés que l'on ne rencontrait pas lorsqu'on passait d'une locomotive belge à une locomotive française, allemande ou suisse.

Passons, à présent, à la comparaison entre l'investissement ERTMS et un investissement dans un autre système pour une petite ligne. La raison pour laquelle on observe pour l'instant, surtout en nombre de kilomètres, des grands corridors, des lignes à grande vitesse équipées, c'est tout simplement l'obligation légale, lors de la construction d'une ligne à grande vitesse, d'installer l'ERTMS. On est bien obligé d'installer quelque chose de nouveau, lorsqu'on construit une ligne nouvelle! Ce quelque chose de nouveau ne peut être que l'ERTMS, parce que c'est la loi.

En ce qui concerne les investissements sur les petites lignes, parfois en remplacement d'un système préexistant, les décisions appartiennent aux gestionnaires de l'infrastructure. Ils prennent en considération leur propre plan opérationnel interne. Le système ERTMS niveau 1 ou le KVB ont une fonctionnalité assez semblable. Le système ERTMS niveau 2 et/ou la TVM en France, le LZB en Allemagne sont également assez semblables.

Quant au prix, il est difficile d'en parler, car le prix est tributaire d'un contexte économique complexe. Il dépend des quantités, des projets.

Comme vous l'avez constaté, il est certain que quand les Chinois font le choix d'un système de contrôle, ils achètent l'ERTMS, et ce n'est pas forcément pour des lignes à grande vitesse.

Jean-Pierre Loubinoux: Je voudrais compléter ce qu'Eric Fontanel vient de dire. L'ERTMS ou ETCS n'a pas pour vocation de remplacer les systèmes de sécurité mis en place, développés et améliorés par chacun des réseaux nationaux.

Vous avez parlé de 2005 et je rappelle que le

17 mars 2005, a bien été signé à Bruxelles, entre la Commission européenne et la plupart des associations que nous représentons, un accord signifiant la volonté d'ouverture des différents réseaux. C'est le principe de l'interopérabilité, qui vise à faciliter la circulation des opérateurs d'un pays à l'autre, et de compétitivité du réseau, en augmentant à la fois la densité et la vitesse.

Cet accord du 17 mars 2005 signifie effectivement que cette double volonté d'interopérabilité et de compétitivité devait pouvoir se faire au travers de la mise en place et du développement d'un système d'harmonisation, qui est précisément l'ERTMS.

À l'époque, il n'y avait pas qu'une version de l'ERTMS. Dans les années qui ont suivi, on a vu des versions 2.3, 2.3.1 ou 2.3.2. Actuellement, nous en sommes à la version 3.0, qui est la version cible souhaitée pour les années 2015 et 2020.

Il y a donc eu plusieurs étapes mais ceci n'a pas empêché les réseaux de poursuivre leurs efforts de déploiement de leurs propres systèmes. On a parlé du KVB ou de la TBL1 ou TBL2 qui offrent des garanties de sécurité que le système ERTMS/ETCS ne va faire qu'interfacer avec les autres systèmes. Ce sont ces deux niveaux de nuances techniques qu'il faut avoir en tête sur chaque nouvelle ligne parmi ces grands corridors de flux internationaux à grande vitesse. C'est le système ERTMS qui s'installe avant le déploiement de systèmes nationaux.

Le **président**: Nous avons eu l'occasion de rendre visite aux chemins de fer suisses. On nous y a dit qu'en résolvant les problèmes de sécurité, ils avaient résolu simultanément d'autres problèmes, ceux de la ponctualité et de la capacité des lignes. Leur objectif est de doubler le trafic d'ici 2030. Nous avons entendu lundi l'administrateur délégué de la SNCB nous dire que l'ETCS pouvait entraîner un ralentissement, une diminution du trafic. Vous nous dites aujourd'hui ce que les Suisses et les Italiens nous avaient déjà dit, à savoir que grâce à l'ETCS 2 et au suivi pratiquement continu de la position du train, il suffit d'avoir la distance entre deux trains équivalente à la distance de freinage pour en cadencer autant qu'on veut.

J'essaie de comprendre. Vous dites exactement ce que nous avons entendu en Suisse alors que nous entendons ici que l'ETCS pourrait tout de même provoquer des ralentissements sur un certain nombre de lignes. Je ne vois pas en quoi. Vous confirmez bien que l'ETCS, notamment l'ETCS 2, permet d'accroître la capacité à lignes constantes?

Jean-Pierre Loubinoux: Oui, c'est son principe même. Je ne sais pas exactement ce qu'il y a derrière le mot "ralentir", je n'étais pas là. Mais il est évident qu'un principe d'installation, comme M. Fontanel l'a dit tout à l'heure, notamment quand on doit équiper des mobiles ou travailler sur des lignes très denses, fait intervenir des schémas d'installation et de financement qui en eux-mêmes ont leur propre planning. Je me demande si ce n'est pas plutôt cette notion de juxtaposition de développements et d'améliorations de systèmes nécessaires nationaux avec des systèmes européens de compatibilité qui crée ces complexités supplémentaires.

Le **président**: Nous confronterons ceci au contenu de la déclaration et nous y reviendrons peut-être. Nous vous remercions pour l'exposé. Nous serions ravis de disposer de cette comparaison des systèmes européens d'ici deux à trois semaines. Nous avons déjà quelques informations sur KVB ou ZUB. Vous avez saisi le contexte: quand on a mis en place les nouvelles techniques, à partir des années 80, à quel rythme, combien de temps ont mis la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie pour adopter ces systèmes? Arrêtent-ils oui ou non un train avant le feu rouge quelle que soit la vitesse? Encore un grand merci à vous.

Une petite information pour les collègues. En ce qui concerne les experts, nous avons au moins deux réponses positives dont une d'un historien de l'Université de Liège dont j'ai demandé le curriculum vitae; il s'agit d'un professeur d'histoire, documentaliste de l'Université de Liège. Il nous reste à désigner un expert néerlandophone, qui pourrait se joindre à l'expert francophone.

La masse des documents est importante. Je vous ai remis une copie de ce qui provient de la SNCB. Entre-temps, j'ai appris que nous devions aussi examiner tous les documents liés au choix d'investissement du CMCES, l'organe gouvernemental chargé des grands choix d'investissement à partir de 1981 jusqu'en 1991-1992.

Je propose de vous transmettre les *curriculum vitae* et les coordonnées des personnes. Je n'ai toujours pas reçu toutes les réponses du côté des Flamands. Nous avons déjà à la fois le curriculum vitae et l'accord de M. Vanderheyden, qui est disponible et prêt à commencer dès que nous lui

en donnons l'instruction. Il y a aussi un professeur de Liège.

Si nous marquons notre accord maintenant, nous pouvons dès à présent les inviter. Deux ou trois noms circulaient du côté néerlandophone. Est-ce que quelqu'un a déjà été contacté?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik had inderdaad nog twee namen voorgesteld, maar ik heb tot op heden nog geen contact kunnen hebben, wij hebben dat pas vanochtend afgesproken, dus dat lijkt mij niet zo vreemd. Ik stel voor dat wij morgen een vergadering van het bureau van de commissie organiseren en desgevallend in de namiddag even de commissie bijeenroepen om de beslissing te formaliseren. Dat is de meest aangewezen weg om die mensen effectief nog voor Pasen aan het werk te kunnen zetten.

Le **président**: Je signale que demain je ne suis pas là mais vous pouvez faire la réunion du Bureau.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je souhaite bien sûr avancer le plus vite possible et recevoir les experts dès que possible. D'une façon formelle, je pense qu'une désignation doit se faire à huis clos. Il serait opportun que nous puissions nous réunir demain pour faire le choix à ce moment-là. Si, entre-temps, nous avons reçu des CV et des éléments complémentaires, c'est tant mieux.

Le **président**: Je vais envoyer à Jef le CV que j'ai reçu de Vanderheyden. Je n'ai pas encore reçu celui du professeur de l'Université de Liège. Je vais le rappeler pour insister pour qu'on me le donne aujourd'hui ou je le donnerai à Joris qui le diffusera.

Je demanderai au secrétaire de me communiquer la décision qui aura été prise en Bureau. À ce moment-là, nous confirmerons pour les quatre, et j'essayerai d'organiser une réunion pendant les vacances de Pâques. Les correspondants de la SNCB devraient accéder aux archives pendant cette période.

La réunion publique de commission est levée à 16.59 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.59 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 21 APRIL 2010

Voormiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 21 AVRIL 2010

Matin

_____

La séance est ouverte à 10.11 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.11 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de M. Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur "Transports Terrestres" (Commission européenne - DG Move)
Hoorzitting met de heer Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur "Transport te Land" (Europese Commissie - DG Move)

Le **président**: Mesdames et messieurs, une première communication: nous avions convenu de transmettre des questions complémentaires éventuelles à poser à la SNCB. Par conséquent, les questions qui nous sont parvenues seront communiquées aux experts qui les valideront en fonction de leur connaissance des dossiers. Elles seront transmises sauf si les experts considèrent que des précisions doivent être apportées ou qu'elles contiennent des contradictions.

Dans ce cas, nous réexaminerions les questions problématiques.

Nous recevons aujourd'hui les représentants de la Direction générale Mobilité et Transports de la Commission européenne, M. Enrico Grillo Pasquarelli, directeur ainsi que ses collègues et adjoints, auxquels je passe directement la parole. Vous distribuerez la parole en fonction des compétences de vos adjoints et de vos collaborateurs. Vous procéderez à un premier exposé. Je propose de donner ensuite la parole aux membres de la commission qui vous interrogeront sur différents sujets ayant trait à la sécurité du rail.

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, c'est un grand honneur et une grande responsabilité pour le représentant de la Commission européenne que je suis de participer aux travaux de cette commission. Avant de répondre aux questions techniques qui me seront sans doute posées, je voudrais – avec votre permission – faire une présentation générale du rôle de l'Union européenne en matière de transport ferroviaire et de sécurité en concluant sur les questions de systèmes européens de freinage automatique, qu'on appelle ERTMS ou ETCS.

La politique européenne de transport ferroviaire est basée sur le Traité. Les transports sont l'une des premières politiques communes de l'Union. Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Rome en 1958, cette politique s'est concentrée sur l'objectif d'éliminer les obstacles aux frontières entre les États membres et de contribuer ainsi à la libre circulation des personnes et des biens.

Comme vous le savez, les réseaux ferrés ont été conçus dans des logiques nationales. Donc, pour passer à l'étape suivante, à l'intégration européenne, ils doivent être adaptés à la réalité du marché unique. Nous devons faire en sorte que les trains et leurs passagers puissent franchir les frontières librement au sein d'un espace intégré. Il en va naturellement de même pour les marchandises.

Alors que d'autres secteurs, comme la route, ont su saisir rapidement les opportunités offertes par la construction européenne, le secteur ferroviaire a eu et a encore besoin de soutien et d'une

politique volontariste de la part des pouvoirs publics. L'action européenne s'est donc concentrée sur deux piliers principaux.

Premièrement, développer l'infrastructure, notamment les réseaux transeuropéens, en cofinançant de grands projets prioritaires: l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres qui a été achevé voici quelques mois seulement. La deuxième ligne d'action consiste à optimiser l'utilisation de l'infrastructure, en supprimant les barrières légales et techniques à l'essor du ferroviaire. Il s'agissait, d'une part, de créer les conditions juridiques permettant aux trains de franchir les frontières et aux entreprises ferroviaires d'opérer librement partout en Europe dans un marché ouvert à la concurrence. Nous constatons déjà que, dans le secteur du fret ferroviaire, souvent là où la concurrence est effective, le secteur ferroviaire connaît une amélioration de ses performances en termes de tonne/km mais aussi en termes de qualité, c'est-à-dire ponctualité, diversification de l'offre et adaptation aux besoins des clients.

Il s'agit, d'autre part, de créer les conditions techniques pour que les trains franchissent les frontières en toute sécurité et de diminuer les coûts du ferroviaire en favorisant la standardisation. Pour ce faire, l'Union européenne adopte des standards techniques d'interopérabilité, les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et accorde une place prépondérante à la sécurité ferroviaire selon un autre système de normes que je décrirai ultérieurement.

Il est important de souligner ces deux piliers ou deux rails parallèles du processus de gouvernance du système ferroviaire européen: d'un côté, la législation économique pour l'ouverture des marchés et, de l'autre, la législation technique pour l'ouverture des frontières pour l'interopérabilité technique. L'un ne va pas sans l'autre! Il ne suffit pas de dire en droit que l'accès au rail est ouvert à la concurrence, il faut que les concurrents puissent être dotés des mêmes standards techniques nécessaires pour circuler sur le réseau.

Quant au rôle de la Commission dans la sécurité ferroviaire, il faut faire une distinction entre les secteurs aérien et maritime et le secteur ferroviaire. Dans les secteurs aérien et maritime, la dimension internationale était présente dès l'origine, alors que la sécurité ferroviaire s'est développée pendant fort longtemps exclusivement au niveau national. Jusqu'en 2004, la sécurité ferroviaire est restée régie par des règles nationales créées et appliquées essentiellement par les entreprises ferroviaires nationales monopolistes elles-mêmes. Cette situation n'était, par conséquent, plus compatible avec un marché ouvert à la concurrence comportant la séparation entre gestionnaire d'infrastructures et entreprise ferroviaire et avec l'entrée en scène d'entreprises ferroviaires indépendantes qui naturellement ne pouvaient pas voir leur degré de sécurité apprécié, jugé ou dicté par une entreprise qui était devenue concurrente comme l'ancienne entreprise monopoliste.

Pour cette raison, sur proposition de la Commission, l'UE a adopté, en 2004, une directive sur la sécurité ferroviaire. Cette directive n'établit pas un système européen de sécurité ferroviaire. Elle reconnaît que la sécurité est liée aux conditions nationales du réseau, de certaines conditions techniques, des différents types d'électrification de lignes, de différentes constructions, de l'infrastructure des différents pays. Cette directive vise à mettre en oeuvre un ensemble harmonisé de méthodes, de procédures et de pratiques afin d'assurer le maintien, et même l'amélioration du niveau de sécurité ferroviaire dans chaque pays membre de l'Union européenne, sans pour autant imposer la manière précise de le faire.

Chaque intervenant dans la chaîne de sécurité (tant les contrôleurs que les contrôlés) doit agir selon ses compétences, ses prérogatives pour réduire tout risque d'accident, et suite à un accident, pour en analyser les causes et mettre en place les mesures correctrices nécessaires.

La directive respecte donc les procédures, les méthodes propres de chaque État membre en la matière.

Pour ne donner qu'un exemple, on peut imaginer que, dans un État membre, l'accent doit être mis sur le renforcement de la sécurité des passages à niveau, tandis que dans un autre, l'amélioration de la sécurité passerait avant tout par une meilleure maintenance de la voie. Donc, les études et décisions sont menées et prises au niveau national. Pour cette raison, des mesures concrètes ne sont pas prises au niveau européen et la Commission européenne ne décide pas des investissements en termes de sécurité dans les différents États membres.

Le rôle premier de la Commission est de veiller à ce que les États membres remplissent leurs obligations découlant de la directive sur la sécurité

ferroviaire. Quelles sont ces obligations?

La première obligation est d'établir une autorité de sécurité nationale indépendante des entreprises ferroviaires, habilitée à délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure.

Une autre obligation fondamentale consiste à collecter des données permettant de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer dans chaque pays.

Enfin, les États membres doivent veiller à ce que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure mettent en œuvre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité. Mais il n'y a pas un plan de gestion de la sécurité. C'est une obligation pour les entreprises ferroviaires qui doit être validée par l'Agence nationale de sécurité avant de donner le certificat de sécurité. Si les données statistiques que l'Agence ferroviaire européenne récolte démontrent une dégradation de la situation dans un État membre donné, la Commission peut demander que des mesures correctrices soient adoptées.

Quel est le rôle de l'Agence ferroviaire européenne dans ce contexte? L'Agence ferroviaire européenne a été créée en 2005. Elle est établie à Valenciennes et à Lille donc, très près de Bruxelles. Elle est, en quelque sorte, le bras technique de la Commission.

L'Agence travaille sur mandat de la Commission mais en toute indépendance et lui soumet des recommandations pour promouvoir l'interopérabilité ou la sécurité. L'Agence, qui dispose d'un effectif de 140 personnes, y compris le personnel administratif (environ 80/90 techniciens ferroviaires), présente pour la Commission l'expertise technique. Les services centraux de la Commission ne peuvent disposer, dans la mesure nécessaire pour établir les spécifications techniques d'interopérabilité, des documents techniques de plusieurs centaines de pages sur tous les sous-systèmes du système ferroviaire général et ne disposent pas non plus de la connaissance étendue des systèmes de sécurité des différents États membres. C'est l'Agence qui s'en occupe. Celle-ci travaille en collaboration étroite avec le secteur ferroviaire et les autorités nationales sur de nombreux sujets.

Deux de ces sujets sont particulièrement importants dans le cadre de cette audition. Le premier est l'objectif de sécurité commun. Je me rends compte que, lors de la présentation de la législation en matière de sécurité, j'étais un peu vague, mais détrompez-vous, rien n'est vague dans le ferroviaire! Les objectifs de sécurité communs, les méthodes communes de sécurité, les indicateurs communs de sécurité sont une panoplie de règles très précises, qui sont établies par l'Agence ferroviaire comme contribution technique et ensuite validées par la Commission avec l'accord des États membres et publiées comme partie intégrante de la législation de l'Union européenne.

Quant aux objectifs de sécurité communs, on peut dire que différents objectifs ont été définis pour différentes catégories de risques, par exemple le risque aux passagers, le risque aux employés, les risques aux utilisateurs de passages à niveau. Ils font tous l'objet d'un suivi, d'une fixation d'objectifs de sécurité, de méthodes de surveillance de ces risques et d'élimination, de réduction de ces risques et ensuite d'un suivi statistique pour vérifier dans la réalité comment évolue la sécurité selon les objectifs fixés.

L'Agence propose également des spécifications techniques d'interopérabilité couvrant les différents sous-systèmes du système ferroviaire, comme le matériel roulant, l'infrastructure, l'énergie ou le contrôle-commande, c'est-à-dire les systèmes de signalisation ou d'arrêt automatique des trains.

L'Agence rédige régulièrement des rapports sur la sécurité du réseau européen et observe l'évolution de la situation dans les différents États membres. Je suis au courant de vos auditions, avant Pâques, des représentants de l'Agence ferroviaire.

Outre leur dernier rapport "sécurité" qu'apparemment vous avez reçu, nous avons aussi d'autres documents statistiques que nous pouvons livrer au secrétariat après la réunion.

Une question qui nous a été posée lorsque nous avons reçu la convocation à cette audition était celle du *benchmarking*, de la comparaison de la Belgique par rapport aux autres États membres. Cette question est tout à fait compréhensible, naturellement, mais il est extrêmement difficile d'y répondre.

Je le dis non parce que je veux m'y soustraire ou que la Commission veut s'y soustraire, mais parce que, objectivement, le rang qu'occupe la Belgique ou tout autre pays européen en matière de sécurité ferroviaire varie selon les critères adoptés pour établir le classement et selon les fourchettes

de temps décidées, ainsi que selon quantité d'autres facteurs. Il est donc en définitive impossible, intellectuellement incorrect, d'établir un seul classement de sécurité. Il peut y en avoir beaucoup.

D'abord, il faut rappeler que, fort heureusement, les accidents ferroviaires majeurs sont extrêmement rares. Nous le disons toujours: le rail est le mode de transport terrestre le plus sûr et, parmi tous les modes de transports existants, y compris l'aérien et le maritime, il est un des plus sûrs, sinon le plus sûr.

Si le rail est tellement sûr, un accident majeur peut avoir une influence notable sur la performance mesurée par un indicateur tel que le nombre annuel de passagers tués, divisé par le nombre de kilomètres parcourus (passagers/km). Ce *slide* le montre à l'évidence: sur la période 2004-2008, la Belgique est dans la moyenne de l'Union européenne. Le nombre de passagers tués (voir la barre rouge) est même généralement inférieur à la moyenne européenne, mais, en 2006 et 2007, en raison d'accidents dont je n'ai pas le souvenir à l'instant, il doit y avoir eu une dégradation importante, donc des fatalités, ce qui a fait que la barre rouge a monté en flèche. Mais, en 2008, elle est redescendue en dessous de la moyenne européenne.

Ce tableau ne montre que les chiffres pour la sécurité des passagers: les passagers tués ou sérieusement blessés par milliard de kilomètres parcourus.

Toutefois, il y a d'autres éléments tout aussi importants en matière de sécurité ferroviaire: la sécurité du personnel et celle des usagers des passages à niveau. Les personnes qui traversent les voies sans y être autorisées représentent d'ailleurs de loin, dans presque tous les pays, la part la plus importante de décès causés par les trains en mouvement. Je cite de mémoire le rapport Sécurité de l'Agence de contrôle européenne: sur un total de 800 ou 900 fatalités pour une année donnée dans le secteur ferroviaire – à comparer aux 40 000 morts sur les routes naturellement –, 650 à 700 sont à imputer aux passages à niveau. Il s'agit de personnes qui circulaient à pied, à bicyclette, en auto, qui traversaient des passages à niveaux. Il ne s'agit donc pas de passagers ou de personnel ferroviaire. C'est important à souligner.

Y a-t-il un rapport entre investissements et sécurité ferroviaire? Oui, c'est évident mais les données centralisées, globalisées et synthétisées dont nous disposons au niveau de l'Union européenne ne me permettent pas de vous éclairer. La distinction entre investissements pour la maintenance et l'amélioration du réseau ainsi que pour la réalisation de nouvelles lignes n'est pas toujours présentée clairement par les entités qui doivent nous fournir ces statistiques, ce qui nous empêche de comparer les données de façon homogène d'un État membre à l'autre.

Je voudrais formuler une remarque peut-être un peu banale mais elle est nécessaire. Des sommes importantes dépensées dans la maintenance d'un réseau peuvent tout autant être un signe positif qu'une conséquence de la vétusté d'un réseau, du sous-investissement précédent et donc de la nécessité de le remettre à niveau très rapidement.

J'en viens maintenant à la question des systèmes de freinage automatique et de sécurité.

Je me suis permis de faire cette longue introduction parce que ce sujet, qui est au cœur des travaux de cette commission, a besoin d'être placé dans une vision plus globale de la politique ferroviaire communautaire avec ses pouvoirs mais aussi ses limites.

À l'occasion de l'accident de Buizingen, il a été beaucoup question des systèmes de freinage automatique des trains. L'action européenne en ce domaine a été particulièrement significative. Comme vous le savez, il existe de multiples systèmes qui aident au contrôle de l'action du conducteur. Certains assurent un freinage automatique, d'autres pas. Je n'entrerai pas dans les détails techniques, d'autres intervenants l'ont fait avant moi. Néanmoins, mes collaborateurs et moi sommes prêts à répondre à vos questions éventuelles.

En guise de rappel, je me bornerai à dire que tous ces systèmes nécessitent un composant au sol, le plus souvent une balise placée dans la voie, et un composant à bord, un ordinateur doté d'un programme plus ou moins compliqué. Cet ordinateur reçoit l'information, il l'analyse et il réagit dans les différentes situations en donnant des indications de vitesse qui peuvent aller jusqu'à freiner ou arrêter le train.

Y a-t-il une relation entre les systèmes de freinage automatique et les passagers tués? La réponse est non, comme on peut le voir dans ce tableau. On y voit que la Belgique est un des pays qui a le moins de voies équipées en systèmes de freinage automatique et en même temps un nombre de morts très bas, comme la plupart des autres États

membres. Il y a même des États membres qui sont mieux équipés que la Belgique en systèmes de freinage automatique mais qui ont une mortalité de passagers beaucoup plus élevée. Quelle est la valeur de cette indication? Elle est très limitée parce que cela peut dépendre de l'année de référence. Ce n'est pas un indicateur synthétique suffisamment fiable de la sécurité ferroviaire.

En effet, les systèmes de freinage automatique permettent de réduire la probabilité de certains types de risques mais pas tous. Je disais tout à l'heure que la plupart des accidents aux passages à niveau n'ont aucun lien avec les systèmes de freinage automatique. Les déraillements n'ont aucun lien avec les systèmes de freinage automatique.

En outre, les systèmes de protection ne sont effectifs que si lignes et trains, en même temps, sont équipés d'un système compatible. Les systèmes de freinage automatique ne sont pas non plus tous équivalents. Je ne vais donner qu'un exemple, sans juger de la validité et des affirmations contenues dans le rapport que je vais citer (rapport soumis au conseil d'administration de la SNCB du 5 mai 2006, publié dans la presse).

Ce rapport indiquait que la TBL1+ permettrait d'éviter 70 à 75 % des incidents de type dépassement de signal rouge, alors que le ERTMS, le système européen en cours de déploiement, pourrait éviter 95 % de ces incidents. Il existe d'autres éléments importants qui permettent de réduire la probabilité d'incidents de type dépassement de signal rouge, notamment au niveau de la formation des conducteurs, de l'analyse du suivi d'incidents, etc.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons pas objectivement fixer des exigences précises en ce qui concerne les mesures à adopter en priorité au niveau de chaque État membre. Chaque situation est spécifique. Il appartient à chaque État membre d'adopter les mesures les plus appropriées mais ce faisant, les États membres ne doivent pas créer de nouveaux obstacles à l'interopérabilité ferroviaire, c'est-à-dire à la possibilité pour les trains de circuler sur l'ensemble du réseau européen.

J'en viens donc au système ERTMS, le système européen. Force est de constater que, bien que les trains obéissent aux mêmes lois physiques partout, les ingénieurs ferroviaires se sont toujours sentis obligés d'adapter ou d'améliorer ce que faisait le voisin en matière de sécurité. Ainsi et pour toute une série de raisons, de multiples systèmes nationaux ont été développés en Europe. À de rares exceptions près, ces systèmes de sécurité ont toujours été développés par un constructeur en collaboration avec une entreprise nationale, en supposant que les locomotives de cette entreprise nationale ne franchiraient jamais les frontières et que les trains internationaux de marchandises ou de passagers changeraient de locomotive, comme c'est toujours le cas, à chaque passage de frontière. Ces systèmes sont souvent devenus une partie importante de la culture d'entreprise des grandes entreprises ferroviaires nationales. Ainsi, plusieurs systèmes différents ont été conçus et développés. Ne serait-ce que pour la Belgique, pour un seul État membre qui n'est pas parmi les plus étendus de l'Union européenne, vous avez TBL1, TBL2, TBL3, Memor et TBL1+.

Leurs règles de fonctionnement propres doivent être connues des conducteurs qui sont appelés à circuler sur des lignes dotées d'un de ces différents systèmes. Ceux-ci requièrent des équipements spécifiques à bord des trains et offrent des niveaux de sécurité très différents.

Donc, comment peut-on passer les frontières avec des systèmes de signalisation différents partout en Europe? Il y a deux façons de le faire: par juxtaposition (ou superposition) ou par harmonisation. Le Thalys est l'exemple classique d'interopérabilité par superposition. Avec l'achèvement du réseau à grande vitesse PBKL, Thalys doit être en interface avec huit systèmes de contrôle de vitesse, deux par pays: le conventionnel et le "grande vitesse". Cela signifie que, dans la cabine du conducteur, il y a huit écrans de conduite différents. Heureusement, ils ne sont pas tous allumés en même temps, mais chacun correspond au système de contrôle commande avec lequel le train voyage. Il y a aussi de multiples capteurs.

Quelle est la conséquence de cela? Une rame Thalys coûte presque deux fois plus cher qu'une rame nationale similaire. Naturellement, la formation du conducteur d'une rame Thalys coûte plus cher, parce qu'il doit être formé à huit systèmes différents. Et les risques de panne sont multipliés par trois, quatre ou cinq.

L'autre possibilité d'assurer un système de contrôle commande garantissant l'interopérabilité, donc le passage des mêmes locomotives à la frontière, avec la plus grande sécurité possible, c'est l'harmonisation: le projet ERTMS.

La Commission européenne a poussé le secteur ferroviaire à développer un système compatible à l'échelle européenne, qui soit utilisable tant sur les lignes à grande vitesse que sur les lignes de fret ou de banlieue. Les origines du projet remontent à une quinzaine d'années, lorsque la Commission rassembla plusieurs projets de recherche nationaux. Notre but était, bien sûr, d'élaborer un système européen pour éviter que n'apparaisse une nouvelle génération de systèmes nationaux incompatibles.

Au cours de la période 1995-2000, des projets-pilotes ont permis de valider les principaux concepts.

En 2000, les spécifications papier étaient déjà disponibles et la première ligne à utiliser vraiment l'ERTMS comme seul système de signalisation a été la nouvelle ligne à grande vitesse Rome-Naples inaugurée en décembre 2005. Les ouvertures de ligne se sont ensuite succédé, notamment en Italie, en Espagne et au Luxembourg. Comme toujours, certains projets ont été mieux gérés que d'autres et certains projets comme la ligne néerlandaise à grande vitesse HSL-Zuid ont souffert de retards significatifs, retards qui ont été imputés à tort ou à raison au développement des spécifications ERTMS.

Il est également vrai que forte de l'expérience des premiers projets, la Commission a adopté une décision en 2008 qui a corrigé les spécifications figurant dans les textes précédents, pour résoudre certaines ambiguïtés qui pouvaient poser des problèmes d'interopérabilité dans des situations spécifiques. Il n'en est pas moins vrai qu'il y a actuellement des lignes en service dans dix États membres, totalisant plusieurs milliers de kilomètres et que le système est en cours de déploiement dans la plupart des pays de l'Union ainsi qu'en Suisse et dans plusieurs États tiers, en dehors du continent européen.

Le système s'est également imposé comme le standard mondial sur toutes les lignes nouvelles. Un pays comme Taiwan, qui en tant qu'île n'a évidemment aucun problème d'interopérabilité, a choisi ERTMS pour sa nouvelle ligne à grande vitesse inaugurée il y a trois ou quatre ans, ce qui démontre qu'ERTMS, indépendamment de ses vertus en matière d'interopérabilité, présente aussi un degré de fiabilité et de sécurité ferroviaire bien supérieur à celui des autres systèmes existants.

Quelle est la réglementation européenne en ce qui concerne les système de freinage? Là aussi, il faut se rappeler ce que j'ai dit d'entrée de jeu. Le rôle de l'Union européenne est d'assurer un marché unique, le franchissement des frontières, l'interopérabilité, mais pas de gérer la sécurité au niveau national. Pour la sécurité, nous avons un travail d'homogénéisation ou de fixation d'objectifs communs et de pratiques communes de surveillance de la sécurité.

Le but de la réglementation européenne est d'arriver le plus rapidement possible à une situation dans laquelle les trains équipés du système ERTMS unique puissent circuler partout en Europe et, ce faisant, de renforcer la compétitivité du transport ferroviaire international, notamment pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Alors que, par sa nature, le ferroviaire devrait être plus compétitif que la route sur les longues distances, nous observons, dans la pratique, des pertes de marché importantes à chaque franchissement de frontière, en raison des délais administratifs et techniques que chaque franchissement de frontière implique pour des trains non interopérables. ERTMS peut aider à améliorer l'interopérabilité, donc la compétitivité du fret ferroviaire.

Ce qui est vrai pour les lignes conventionnelles, les lignes de fret, est naturellement vrai également pour la grande vitesse où, là aussi, la multiplicité des systèmes engendre des surcoûts notables. Je l'ai montré en parlant du Thalys tout à l'heure.

Pour toutes ces raisons, la législation européenne impose l'ERTMS sur les lignes nouvelles à grande vitesse et pour les projets cofinancés par l'Union européenne.

En outre, une décision formelle, une décision juridiquement contraignante, qui fait partie des acquis de l'Union européenne, et qui a été adoptée par la Commission en juillet 2009 suite à l'avis favorable des États membres, stipule que certains corridors importants pour le fret doivent être équipés à des dates fixées par cette même décision. Par exemple, l'axe Anvers-Luxembourg-Bâle, dont l'équipement est en cours, devra être complètement achevé en ERTMS avant 2015.

Permettez-moi de vous montrer une carte de l'équipement en ERTMS en 2020. Vous constatez la présence de différentes couleurs mais l'important ce sont les grandes lignes rouges qui représentent environ 22, voire 23 000 kilomètres du réseau européen.

Le réseau ferroviaire total repeint totalise quelque 220 000 kilomètres de voies, mais il ne s'agit ici que de 10 % du réseau sur lequel circule 70 % des marchandises européennes. Par ce réseau central d'ERTMS, nous réglons la majeure partie de la problématique de l'interopérabilité de la sécurité ferroviaire au niveau des lignes conventionnelles.

Ce plan de déploiement se fait en deux étapes: 2015, Anvers-Bâle, Anvers-Lyon; d'autres liaisons sont concernées par la date de 2020. À partir de 2020, nous disposerons d'un réseau qui permettra la libre circulation des trains entre les principaux terminaux de fret: les grands ports européens et les *hubs* multimodaux existant un peu partout en Europe. Comme vous le voyez, notre action est centrée essentiellement sur le trafic international.

Cela dit, il convient de souligner que le système ERTMS apporte un haut niveau de sécurité et offre un très bon confort de conduite au conducteur en international comme en national. Il peut donc être utilisé pour renforcer la sécurité du réseau. Ce fut par exemple le choix du Luxembourg dès le début des années 2000 ou, plus récemment, par les autorités espagnoles pour renforcer la sécurité non seulement des grandes lignes mais aussi du trafic régional, du trafic de banlieue autour de Madrid.

L'exemple du Luxembourg permet d'ailleurs, sans s'éloigner beaucoup de la Belgique, de démontrer l'absence de fondement des rumeurs sur des prétendus retards dans les spécifications européennes. Le Luxembourg est passé à l'ERTMS depuis le début des années 2000.

Cela dit, l'ERTMS est un système évolutif: c'est un *software*, c'est un logiciel informatique. De la même manière qu'un utilisateur peut choisir aujourd'hui d'acheter un PC équipé du dernier système opérationnel disponible sur le marché, comme Windows Vista ou attendre la disponibilité du système opérationnel suivant, de nouvelle génération, par exemple, Windows 7, chaque gestionnaire d'infrastructure peut choisir d'acheter aujourd'hui ou de reporter l'achat à demain. Il peut choisir le moment optimal pour s'équiper du système européen. C'est son choix. Sauf les obligations que je détaillais tout à l'heure, mais qui sont assez limitées.

Ainsi, au début des années 2000, la Belgique a choisi d'attendre au lieu d'installer l'ERTMS dans la version disponible à l'époque. Elle était libre de le faire.

En conclusion, et vous me pardonnerez d'avoir été si long, les données dont nous disposons ne nous permettent pas encore de comparer de manière précise le niveau de sécurité des différents États membres.

Je fais quand même une entorse à cette approche intellectuelle rigide et je dis que, globalement et en faisant une synthèse des différents indicateurs utilisables, les données dont nous disposons semblent indiquer que la Belgique occupe une position moyenne en termes de sécurité en Europe sans que cela corresponde à une affirmation scientifique et absolue pour les raisons que je vous ai exposées tout à l'heure.

Les systèmes de freinage automatique ne sont pas des remèdes universels. Ils ne s'adressent qu'à un des nombreux problèmes de sécurité qui peuvent se poser. Naturellement, en s'adressant à ce problème, ils jouent un rôle important pour élever le niveau de sécurité. Il ne s'agit que d'un élément dans un ensemble.

Il existe un système européen sûr, efficace, performant pour assurer le freinage automatique des trains: l'ERTMS. Le déploiement est en cours en Europe. Certaines lignes doivent être équipées pour des dates précises selon la législation de l'Union européenne.

Il était possible, dès le début des années 2000, de décider d'installer le système européen. Certains pays ont pris cette décision; d'autres pas, car il n'y avait pas d'obligation. L'équipement d'un réseau ou des locomotives avec l'ERTMS ou avec un système national est un processus long, qui s'étale sur plusieurs années (10 à 15 années minimum). Les États membres doivent adopter les mesures pertinentes pour assurer le maintien et, si possible, le renforcement de la sécurité ferroviaire. C'est leur responsabilité et non celle de l'Union européenne. Ce faisant, ils ne doivent pas créer de nouveaux obstacles à l'interopérabilité.

Le **président**: Monsieur, je ne doute pas que votre exposé suscitera un certain nombre de questions chez mes collègues.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Grillo Pasquarelli, je vous remercie pour votre intervention et votre contribution à nos débats. Je n'aurai qu'une seule question à vous poser. En ce qui concerne les spécifications de l'ERTMS, vous y avez fait allusion, certaines prises de position ont émané les jours suivant la catastrophe de Buizingen. La SNCB a déclaré avoir choisi de ne

pas mettre en œuvre l'ETCS et l'ERTMS, parce que la norme n'était pas stabilisée.

Le standard n'était pas stabilisé à l'époque où la décision d'implémentation a été reportée, c'est-à-dire en 2004-2005. Votre thèse et votre présentation tendent évidemment à contrer cette interprétation. J'aurais voulu que vous donniez plus de détails techniques. Le discours de la SNCB reste présent: on continue à dire que la norme n'était pas stabilisée, on apporte d'autres raisons pour lesquelles on n'a pas adopté l'ETCS en 2004-2005 mais cette question demeure. J'aurais donc voulu des informations plus précises, des détails sur ces fameuses spécifications techniques, la manière dont elles ont évolué et ce qui a pu poser un problème. Le problème était-il assez sérieux pour rendre raisonnable la décision de reporter?

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de spreker die namens de Commissie de zaak heeft toegelicht.

De problematiek gaat, mijns inziens, over de woorden proposé en obligé. De Commissie stelt dat de lidstaten zelf beslissen, terwijl de NMBS bij vorige ontmoetingen zei dat het logisch was dat men moest wachten op ETCS of de opvolger ervan.

Ik herinner dat de heer Descheemaecker in de commissie van 29 maart zei dat als het Europees systeem werd verplicht – en we hebben vernomen wat de verplichtingen waren, op welke lijnen dat moest gebeuren, onder andere wanneer er een cofinanciering door de Europese Unie was –, men dan een vrij theoretisch model voorstelde, eigenlijk een versie van ETCS die in de praktijk nog niet volledig was ontwikkeld.

Er moesten dan updates, nieuwe softwarelevels en nieuwe versies van de hardwareapparatuur komen, wat voor vertragingen zorgde – er werd in dat verband verwezen naar de Betuwelijn – en het voor de nationale operatoren moeilijker maakte om daarop op af te stemmen.

Het zou goed zijn om een reactie van de Commissie te krijgen op het al of niet stabiel zijn van de voorgestelde systemen. U had het immers eerder over een voorstel dan over een verplichting.

U zegt dat u de toestand inzake veiligheid volgt, ook voor België als lidstaat van de Unie. Heeft de Commissie België ooit op de vingers getikt omdat zij niet voldeed inzake de veiligheidsvoorschriften?

Er is tot op heden geen verplichting voor private operatoren om een veiligheidssysteem te installeren in hun treinen. Is dat geen lacune in de Europese regelgeving? Hoe zal die naar uw inschatting evolueren?

Ten slotte, wanneer er een cofinanciering is of wanneer er goederencorridors worden aangelegd, worden wel veiligheidssystemen opgelegd. Is dat ook het geval voor alle internationale reizigerslijnen? Moet men hier geen uniforme verplichting opleggen, zeker in het licht van de liberalisering?

Is het niet vreemd dat voor goederen in bepaalde gevallen wel veiligheidssystemen worden verplicht en dat voor reizigers afhankelijk is van de trajecten? Wat is de visie van de Commissie? Wat zijn de komende jaren de reglementaire verplichtingen?

Valérie De Bue (MR): Monsieur Grillo Pasquarelli, je me joins à mes collègues pour vous remercier pour votre exposé clair.

J'aurais voulu avoir une confirmation sur les statistiques présentées selon lesquelles il n'y aurait vraisemblablement pas de lien entre les systèmes de freinage et le nombre de tués. Prenez-vous bien en compte les accidents aux passages à niveau et les suicides? Vu le nombre de tués qui, comme vous l'avez dit, est relativement faible par rapport à d'autres types d'accidents, cela peut en effet également jouer sur l'évaluation statistique. J'aurais donc voulu obtenir une précision à ce sujet.

Par ailleurs, vous avez parlé de l'obligation pour les lignes européennes d'être munies à terme du système ERTMS. Dans les études entamées, avez-vous une vision globale des délais acceptables, en tout cas pour les nœuds les plus problématiques? On nous parle de 2030. Cette échéance vous semble-t-elle réaliste?

Vous affirmez que depuis 2000, chaque pays pouvait opter pour le développement de l'ERTMS. Le Luxembourg l'a fait. Savez-vous pourquoi la Belgique n'a pas choisi cette option? Y a-t-il eu à l'époque des rapports reprenant les débats expliquant les raisons invoquées?

Patrick De Groote (N-VA): Klopt de stelling dat het veiligheidssysteem ERTMS in bijna alle gevallen op nieuwe lijnen werd uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld het geval is in Zwitserland en Italië, maar quasi niet op bestaande lijnen? Wat is uw

visie daarop?

Jan Mortelmans (VB): U heeft gezegd dat de opmerkingen over de vertragingen betreffende de specificaties onterecht zijn. In 2005 heeft de NMBS de beslissing om voor dat Europees systeem te gaan, teruggedraaid. In de pers zegt de heer Descheemaecker daarover letterlijk: “Er bleek in 2005 niets op de Europese tafel te liggen”. U ontkent dat. U zegt wel degelijk dat er een systeem was.

Op welk moment kon het systeem ERTMS effectief worden geïnstalleerd?

Mijn tweede vraag is misschien een delicate vraag. Misschien kunt of mag u daar niet op antwoorden, maar ik stel de vraag toch. Kunt u zich vinden in de beslissing van enkele weken geleden van de NMBS om prioriteit te geven aan het TBL1+-systeem, om dat volledig te installeren, en pas nadien ETCS te installeren?
Hebben uw diensten in het verleden de Belgische overheid en/of de NMBS gewaarschuwd met betrekking tot het al dan niet respecteren van bepaalde aanbevelingen, voorschriften en andere? Heeft u dat op papier en kunt u dat ons bezorgen?

Philippe Blanchart (PS): Monsieur le président, je remercie également l'orateur pour son exposé. J'ai deux petites questions et je tenterai de faire en sorte que ces questions ne soient ni indélicates ni impertinentes, comme mon collègue.

D'abord, une question relative au travail de notre commission concernant l'aspect national: est-il possible de nous transmettre un historique européen de la libéralisation sous différents prismes, notamment de l'infrastructure, du matériel, des conditions de travail des cheminots?

Deuxièmement, nous nous sommes rendu compte, lors de votre exposé, de la difficulté de poser une analyse comparative entre les États, notamment sur le plan statistique, vu que les données qui vous sont transmises ne sont pas homogènes. Nous nous rendons bien compte que c'est compliqué.
Envisagez-vous la mise en place d'un canevas ou d'une méthode de travail permettant à l'avenir la détection plus aisée des différences entre les États en ce qui concerne notamment le niveau d'équipement?

David Geerts (sp.a): Dank u voor de uiteenzetting. Ik zal niet in herhaling vallen en een aantal vragen herhalen die mijn collega’s reeds hebben gesteld. Ik denk bijvoorbeeld de vragen met betrekking tot de verklaringen van de heer Descheemaecker. Wij hebben hier nog een aantal verklaringen gehoord.

In de krant zegt toenmalig spoorbaas Vynck dat op een bepaald moment de keuze moest worden gemaakt tussen het Europese systeem en het Belgische systeem. De Belgische ingenieurs bepaalden dat het Europese systeem niet op punt stond. Om die reden werd toen getwijfeld om het Europese systeem in te voeren. Dit stond zo in de kranten.

Anderzijds is er in februari 2006 een vergadering geweest tussen Infrabel, de Europese Commissie en Era om bijvoorbeeld het TBL1+ systeem te laten aanvaarden als een tussensysteem, een hulpsysteem dat moet zorgen voor een betere veiligheid. Die gesprekken hebben plaatsgevonden. De vraag werd gesteld of er een advies was van de Commissie. Het antwoord hierop was neen. Vermits er geen negatief advies was van de Commissie werd dit geïnterpreteerd als een “go”.

Tussen 2000 en 2005 zijn er testfases geweest. 2005, stabiele systemen. Wat is de beslissing van de Commissie? Wanneer heeft de Commissie een kaart getrokken inzake een veiligheidssysteem? Ik dacht dat de Commissie in het verleden ook verschillende opties heeft opengehouden met betrekking tot de keuze van het veiligheidssysteem.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je remercie l’orateur pour son exposé très clair. Il a mis en avant et rappelé à la commission qu’en matière de sécurité, la traversée des voies, notamment le problème des passages à niveau, reste primordiale et constitue malheureusement une grande part du nombre de tués sur nos chemins de fer. Le système de freinage ne constitue qu’un des éléments dans le système de la sécurité.

Je ne reviens pas sur les questions posées par mes collègues. On a beaucoup parlé de technique et de systèmes de freinage. Des comparaisons existent-elles en termes humains, c’est-à-dire pour ce qui concerne la formation des conducteurs de train, la pression au travail, etc. De fait, il n’y a pas que l’aspect technique. Dispose-t-on d’éléments concernant l’aspect humain de la conduite des trains?

Le **président**: J’ai également quelques questions à vous poser. Je souhaiterais notamment revenir

sur la remarque formulée par un des gestionnaires de la SNCB et la réponse que vous aviez apportée de manière un peu incisive et que vous avez d'ailleurs rappelée tout à l'heure, à savoir que la Belgique aurait pu, dès l'année 2000, adopter la première version de l'ETCS.

J'observe quelques éléments à cet égard à partir du moment où ces choix n'ont pas été faits. M. Karel Vinck était, à l'époque, le patron de la SNCB en Belgique. Le paradoxe a voulu que, dès sa sortie de fonction en décembre 2004, il ait été chargé du déploiement de l'ETCS ERTMS en Europe. Étant donné qu'on n'a pas opté au début des années 2000 pour l'installation de l'ETCS, nous interrogerons les personnes qui étaient en fonction à l'époque, à savoir M. Schouppe jusqu'en juin 2002 et M. Vinck ensuite. Il s'agira de déterminer qui a décidé de patienter pour la "stabilisation" de la norme ETCS et quelle était finalement, jusqu'en 2006, la position de la Commission par rapport au développement des premiers équipements ETCS. Concrètement, l'implémentation d'une forme d'ETCS en 2002, 2003 et 2004 risquait-elle d'être abandonnée en 2006 ou 2007? Craignait-on, au début des années 2000, que la norme stabilisée qui viendrait plus tard soit tout à fait différente de celle du système utilisant l'ETCS dans la phase de développement de l'époque? Craignait-on à l'époque que cette nouvelle norme stabilisée annule tous les équipements mis en place?

Vous nous avez parlé de l'obligation de chaque État membre de disposer d'une autorité indépendante pour la sécurité. Notre Parlement a transposé le 26 janvier 2010 le paquet ferroviaire qui finalise la structuration des organismes indépendants. C'est un peu tardif par rapport à d'autres pays. L'ERA doit établir un rapport à ce sujet pour la fin mai.

Quand je consulte le rapport de l'ERA sur la situation en 2009, on y parle d'accidents et de précurseurs des accidents. En ce qui concerne les précurseurs des accidents, les franchissements de feux en Belgique sont une préoccupation. La situation en Belgique se dégrade alors que la moyenne européenne s'améliore. Comme vous avez indiqué que la Commission européenne et l'ERA pouvaient donner des instructions ou des injonctions ou encore formuler des recommandations, y a-t-il actuellement une intention de la Commission de questionner la Belgique sur l'évolution défavorable de ce critère précurseur des accidents qu'est le franchissement de feux?
Dans les statistiques qui sont données par l'ERA, il y a un certain nombre de cases qui sont soit en vert soit en jaune en disant d'être prudents car il n'y a pas de définition commune harmonisée d'un certain nombre d'accidents. On ne considère pas un franchissement de feu de la même façon au Danemark, où on en compte 500, et en Grande-Bretagne, où on n'en compte pas beaucoup.
Pouvez-vous confirmer qu'à partir de 2010, les critères qui seront utilisés pour déterminer ces éléments précurseurs et la définition des accidents seront harmonisés pour les 27 pays européens? Cela nous permettra de pouvoir nous situer de manière harmonisée par rapport à la moyenne européenne.
Dans le tableau, le Danemark annonce 500 ou 600 franchissements de feux mais sa définition est telle que cela ne correspond à aucune donnée en Belgique, en France ou en Angleterre.

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een vraag in verband met ECTS, dat op de markt is sinds 2000. Ik zou graag weten of er enorm veel veranderingen aan dat systeem zijn aangebracht, de voorbije 10 jaar, van 2000 tot heden. België is niet onmiddellijk in het systeem gestapt. Ik zou graag weten welke evolutie het systeem doorgemaakt heeft om het tot perfectie te laten komen?

Le **président**: Un dernier élément: dans ce rapport sur la sécurité, un tableau donne le nombre de rapports et d'audits de sécurité réalisés à l'intérieur des compagnies de chemin de fer à la suite d'un incident de signalisation. Je vois que, pour la Belgique, c'est zéro, quand la France est à 44 certaines années et à 1 d'autres années. En quoi consistent ces audits? Pouvez-vous nous indiquer de quoi il s'agit? Sont-ce des évaluations générales? Ou bien ces audits sont-ils élaborés de manière thématique à la demande d'un organisme international? Ou alors, s'agit-il d'initiatives internes?

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, c'est effectivement une bonne récolte de questions qui vient de nous être présentée!

Je répondrai d'abord aux questions générales en matière d'évolution des spécifications ERTMS. Je vais me faire assister par M. Faure, ingénieur ferroviaire et expert ERTMS à la Commission européenne. Pour des questions plus spécifiques sur la sécurité et l'aspect humain, autrement dit les conducteurs de train, je demanderai à M. Grillo d'intervenir.

D'entrée de jeu, je voudrais rappeler deux faits assez terre-à-terre, mais qui sont importants pour

bien comprendre les enjeux. Jusqu'à une époque très récente, c'est-à-dire moins de dix ans, le système ferroviaire en Europe s'est développé sur une base exclusivement nationale. Il est vrai que les trains circulaient partout en Europe, qu'il y avait des accords et de multiples formes de coopération entre entreprises ferroviaires. Mais puisque, presque partout en Europe – dans les États membres qui composent actuellement l'Union européenne –, les chemins de fer étaient des entreprises largement intégrées et monopolistes, chacune d'entre elles avait développé sa propre culture d'entreprise, ses propres règles techniques et de sécurité. Et ce n'est qu'à travers des systèmes d'échange et de passage aux différentes frontières que les mêmes wagons tractés par des locomotives pouvaient aller d'un bout à l'autre de l'Europe.

Changer cette optique pour une optique européenne est un processus de longue haleine, un processus difficile qui va à l'encontre de pratiques, de règles établies depuis des décennies, voire même un siècle! ERTMS, le European Rail Traffic Management System, qui comprend une composante "signalisation", ETCS et une composante "communication", le GSM-R, est un système évolutif d'une très grande complexité. La seule spécification technique adoptée comme législation de l'Union européenne fait quelques centaines de pages mais elle renvoie ensuite à des milliers de pages de spécifications techniques ultérieures. Ce n'est pas tout simplement le mode d'emploi d'une machine à laver. Vous me pardonnerez cette comparaison triviale mais c'est quelque chose d'extrêmement complexe.

En outre, pour répondre à la question de M. Deseyn, je crois, puisque la sécurité ferroviaire demeure en premier lieu une responsabilité nationale, une responsabilité des acteurs du système ferroviaire, il n'y a pas une loi européenne qui dit que l'infrastructure ferroviaire doit avoir un système de sécurité ou tel ou tel système de sécurité, sauf pour le cas d'ERTMS que je citais tout à l'heure. Le choix d'un système de sécurité ou de freinage automatique plutôt qu'un autre ou l'obligation même de se doter d'un système de freinage automatique plus ou moins sophistiqué est une obligation pouvant être édictée par l'Agence nationale de sécurité quand elle attribue les licences d'exploitation et les certificats de sécurité ou par le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel dans le cas belge, lorsqu'il admet ou pas des trains à circuler sur son réseau sur la base de son propre *network statement*, son document de référence du réseau.

L'ERTMS existe depuis un certain nombre d'années. Comme les autres systèmes de contrôle commandes, de freinage automatique, de signalisation – globalement des synonymes –, il n'avait pas besoin d'une législation européenne pour pouvoir être installé. La législation européenne est intervenue pour le rendre obligatoire dans certaines conditions, celles que je vous ai exposées. Une législation européenne n'était pas nécessaire pour fixer les spécifications techniques d'interopérabilité du système si tel ou tel État membre voulait l'introduire comme système national, comme la Belgique a introduit en son temps TBL1 ou Memor ou d'autres systèmes analogues.

Le **président**: Par le choix d'une technique, n'y avait-il pas danger que, quand l'ETCS arriverait, le système installé ne vaudrait plus rien et qu'il faudrait tout recommencer à zéro avec un système de nouvelle génération?

Enrico Grillo Pasquarelli: Oui, c'est vrai.

Le **président**: Tout à l'heure, je vous posais la question de savoir s'il y avait danger, oui ou non, au début des années 2000, d'installer un système ETCS vu qu'après la stabilisation de la norme en 2006, tout cela n'existerait plus et qu'il faudrait tout reprendre à zéro partout.

Enrico Grillo Pasquarelli: Non. J'y arrive. En réponse à plusieurs questions analogues à celle de M. Balcaen, les spécifications techniques au niveau européen du système ERTMS ont traversé plusieurs étapes. Il faut toujours distinguer la spécification pour la grande vitesse et la spécification pour le rail conventionnel. Je laisse de côté la spécification pour la grande vitesse, à moins que vous ne me posiez des questions, mais cela concerne moins votre commission.

Depuis le début des années 2000, l'ERTMS existait, indépendamment de quelque législation communautaire que ce soit. Lors d'une réunion du Comité de l'interopérabilité ferroviaire du 17 décembre 2004, la Commission a demandé l'avis des États membres – selon notre propre procédure de comitologie qui permet à la Commission d'adopter des textes, après avoir reçu l'avis favorable à la majorité qualifiée des États membres –, et elle a soumis à l'avis du Comité la spécification technique d'interopérabilité d'ERTMS rail conventionnel. Mais la Commission et les États membres ont décidé de ne pas procéder au vote, de ne pas recueillir l'avis du Comité parce que la spécification était

effectivement en cours d'évolution.

Ce n'est qu'au cours du comité du 13 décembre 2005 que le vote a été enregistré avec un avis favorable des États membres pour l'adoption de la spécification technique dite ERTMS 2.2.2, qui a été enfin adoptée par la Commission – après toutes les traductions qui sont nécessaires dans notre système – le 28 septembre 2006.

Je répète encore une fois que cela signifie qu'ERTMS est devenu le standard européen à cette date. Cela ne veut pas dire qu'ERTMS n'avait pas un droit d'existence auparavant. Les exemples italien et luxembourgeois le démontrent. Certains États ont opté pour ERTMS avant que les spécifications européennes soient définies. Malheureusement et par la force des choses s'agissant d'un *software* en cours d'élaboration, ce système a évolué. Une première stabilisation avec la version ERTMS 2.3.0 a été adoptée le 6 mars 2007.

Cette spécification contenait encore des ambiguïtés rendant possibles des interprétations différentes sur des points spécifiques et précis, si bien que des locomotives équipées de cette version étaient bonnes pour rouler sur la *Betuwe Lijn* mais ne l'étaient pas pour rouler sur une autre ligne équipée soi-disant en 2.3.0, parce que l'interprétation donnée par l'autre gestionnaire de l'infrastructure à certains points obscurs de cette norme était différente de celle du gestionnaire de l'infrastructure de la *Betuwe Lijn*.

Après avoir fait faire un travail approfondi par l'Agence ferroviaire européenne, la Commission a adopté le 23 avril 2008 une spécification 2.3.0.d définitive. Maintenant tout le monde est d'accord pour dire que cette version est la version stabilisée, pareille partout en Europe.

Mais ce n'est pas la fin de l'histoire. Nous sommes déjà en train de travailler à la spécification, version numéro 3, du ERTMS qui sera disponible en 2012 sur papier et en 2015 sur le marché.

L'un des grands défis de cette opération est de faire en sorte que les trains qui sont dotés de spécifications nouvelles puissent circuler sur les infrastructures anciennes. C'est un réel problème. Mais ce genre de problème se pose avec n'importe quel ordinateur. Naturellement, dans ce cas, l'échelle est différente de celle d'un PC.

Comme je l'ai dit concernant les compétences nationales en matière de sécurité, le fait que l'ERTMS n'est obligatoire que dans certains cas et que les spécifications techniques d'interopérabilité ne sont valables que pour assurer la libre circulation internationale signifie que chaque gestionnaire d'infrastructures est libre de choisir le moment où il veut doter son propre réseau, en dehors des obligations européennes, du système ERTMS. Il aurait pu le faire en 2000, 2002, 2004, 2005, comme certains États l'ont fait en prenant le risque de devoir faire des mises à jour de logiciels en 2007 et en 2008, mais il pouvait aussi décider d'attendre 2007, voire 2008.

Je parle de mise à jour de logiciels pour éviter de dire que tout ce qui a été fait auparavant est à jeter. En effet, ce n'est pas le cas.

Le **président**: Pour le matériel, il y a à la fois l'aspect *hardware* et l'aspect *software*. Dans l'évolution des ETCS, s'agit-il d'une évolution des *softwares* sur la base des *hardwares* existants? Concrètement, lorsque l'on passe de ETCS1 à ETCS2, doit-on uniquement upgrader les *softwares* ou doit-on également effectuer des modifications au niveau des *hardwares*?

Enrico Grillo Pasquarelli: Nous sommes parfaitement conscients de ce dilemme. Et si vous me le permettez, je vais donner la parole à M. Christian Faure.

Christian Faure: La situation est similaire à celle de l'informatique. Les entreprises ferroviaires, avec l'ERTMS, se trouvent dans une situation similaire à celle d'une entreprise qui aurait des machines à écrire et qui déciderait de passer à l'ordinateur. Chaque entreprise décide du meilleur moment pour le faire et il y aura un investissement à faire dans des ordinateurs. Il faudra aussi s'équiper du système Windows, disponible à ce moment-là. Ensuite, il y aura sans doute des évolutions de logiciels. Ce n'est pas le propre du système ERTMS, c'est aussi le cas des systèmes nationaux. Le système français de protection des trains a également subi des évolutions très importantes lors de ses 10 ou 15 années de mise en œuvre.

La question centrale que vous vous posez est de savoir si, en 2000 ou en 2005, la Belgique aurait dû décider de s'engager à fond dans l'ERTMS. La Commission n'est pas là pour juger ces décisions. Nous pouvons vous donner des éléments factuels. En 2000, des spécifications papier existaient, il s'agissait d'un système nouveau. Le fait de le prendre comportait donc un certain nombre de risques technologiques, comme pour n'importe quel système.

L'expérience a montré qu'il était possible dès 2000 de lancer des projets pour équiper des lignes en ERTMS. En moyenne, il s'écoule un délai de trois ans entre le moment où on décide d'équiper une ligne et des locomotives et le moment où cela fonctionne réellement. Lorsqu'on passe à l'échelle d'un pays entier, on parle d'une durée de 15 à 20 ans. Ces projets doivent donc être programmés de manière complète, qu'il s'agisse de l'ERTMS ou d'un système national.

En 2000, la Belgique pensait que le système ERTMS comportait trop de risques et a décidé de continuer avec le système national. Par exemple, le Luxembourg a fait un choix différent. Aujourd'hui, une grande partie du réseau luxembourgeois et des locomotives est équipée.
L'ERTMS doit être vu comme un outil développé par l'Union européenne avec ses qualités et ses défauts. Par après, chaque État membre doit choisir le meilleur moment.

La Belgique pouvait-elle prendre cette décision en 2000? Oui! Cela signifie qu'aujourd'hui, l'intégralité du réseau et des locomotives ne serait pas encore équipée, compte tenu des délais.

Je rebondirai sur d'autres questions, notamment celles de nos discussions avec la Belgique en 2006, soit six années plus tard. Les autorités belges nous ont expliqué qu'elles étaient arrivées à la conclusion que l'introduction de l'ERTMS dans les locomotives en Belgique prendrait beaucoup de temps, ce que l'on peut parfaitement croire et que la sécurité serait augmentée plus rapidement si un système plus réduit était mis en œuvre. On en a pris acte, tout en nous étonnant de la nécessité de développer un nouveau système national, dans la mesure où il existe déjà 23 systèmes nationaux.

Nous avons pris acte de cette décision en expliquant qu'il ne fallait pas imposer une nouvelle contrainte, qui s'opposerait à l'interopérabilité des trains. À partir de là, libre à la Belgique de faire son choix en tenant compte du cadre international. Il faut bien comprendre que, si chaque État membre développe de nouveaux systèmes, le Thalys comportera non plus huit mais 15 ou 20 écrans et, rapidement, il ne pourra plus circuler. C'est toute la difficulté de trouver cet équilibre.

J'en reviens au personnel et à l'utilité de l'ERTMS pour le conducteur, notamment en ce qui concerne le stress. Il faut bien comprendre que l'ERTMS offre une signalisation de cabine, c'est-à-dire qu'en permanence, le conducteur a une information sur la vitesse permise, sur la distance libre qu'il a devant lui, ce qui est extrêmement confortable. J'ignore si vous avez eu l'occasion de discuter avec des conducteurs qui utilisent ce système au Luxembourg, en Suisse ou en Italie, mais c'est une situation très confortable pour le conducteur.

En effet, le système de contrôle de vitesse, au lieu d'être un système-sanction, comme beaucoup de systèmes à l'heure actuelle dotés d'un système de freinage dont le conducteur ignore parfois la raison, l'ERTMS constitue une assistance supplémentaire. En général, il est très bien accepté. Nous avons mené une campagne d'essais avec des simulateurs pour précisément s'assurer que l'ergonomie était prise en compte. Voici quelques éléments pour éclairer le débat.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour toutes ces informations. Toutefois, je souhaiterais intervenir sur ce qui vient d'être dit. La question n'est pas de savoir si du matériel (logiciels, etc.) doit être acheté en cas de passage à l'ETCS, ERTMS mais bien de savoir si, ultérieurement, tout ne devra pas être changé, étant donné le manque de stabilisation de la norme, etc. À un moment donné, faudra-il repartir de la base et tout reprendre à zéro, en perdant tous les investissements consentis jusque-là? Monsieur le président, il me semble que c'est la question que vous posiez.

Le **président**: Confirmez-vous, oui ou non, que le système ETCS qui passe de la génération 1 à 2 ou de 2 à 3 est conçu comme étant un système évolutif et non de superposition? Comme pour les ordinateurs, le système évolutif consiste en un *hardware* qui peut intégrer de nouveaux *softwares* au cours du temps jusqu'au moment où ces nouveaux *softwares* sont tellement évolués qu'ils nécessitent le remplacement de certains éléments *hardware*. J'imagine que l'ETCS est conçu de telle sorte qu'il évolue tant en matière de *software* que de *hardware* mais qu'au moment du passage à une autre génération, il ne nécessite pas de tout changer.

Le Grand-Duché et l'Italie ont fait le choix d'opter pour l'ETCS 1, tout en sachant que, cinq ans plus tard, interviendrait une nouvelle génération de *softwares*. Il en sera de même pour la Belgique si elle fait ce choix aujourd'hui. Vous avez dit que 15 ans étaient nécessaires à l'implémentation d'un nouveau système ETCS. Dès lors, plus on tarde, plus l'horizon se reporte. Imaginons que le Grand-Duché ait terminé en 2015. Si une évolution vers l'ETCS 3 intervient, elle se fera au cours du temps

mais elle ne mettra plus 15 ans. Par contre, le pays qui part de rien aujourd'hui mettra, lui, 15 ans. Par conséquent, si ce choix avait été opéré en 2000, en 2015, nous aurions terminé d'implémenter une génération ETCS 1 peut-être évoluée. En l'occurrence, nous aurons fini au plus tôt en 2025.

Je souhaiterais vraiment vous entendre dire s'il s'agit d'un système évolutif. Confirmez-vous que le passage d'une génération à l'autre n'implique pas de jeter tout ce qui existe?

Christian Faure: Monsieur le président, je peux confirmer, sur la base de tous les exemples connus aujourd'hui, que des évolutions ont eu lieu. Dans certains cas, mais pas dans tous, elles ont nécessité des adaptations, notamment à bord des locomotives. Mais il n'a jamais fallu tout jeter et tout recommencer. D'après mes informations, au Luxembourg, il a seulement fallu adapter une règle opérationnelle pour ne pas utiliser une des fonctions qui posaient problème.

Dans d'autres cas, il est vrai que le *software* à bord du train a dû être modifié ou que certaines règles d'exploitation ont dû être adaptées au sol. Mais il est tout à fait faux de dire que les investissements ont été réalisés pour rien. C'est une erreur.

Nous allons nous assurer que les trains équipés de la version 3 pourront rouler sur toutes les lignes de la version actuelle. C'est ce qu'on appelle la compatibilité descendante. Il s'agit de quelque chose de fondamental, bien entendu, pour que les investissements dans l'infrastructure ne soient absolument pas modifiés par l'évolution du logiciel. Je puis vous le confirmer clairement, et toutes les entreprises ferroviaires qui ont investi pourront également le faire.

Il y a eu des modifications, plus ou moins pénibles selon les cas, mais cela n'a jamais consisté à tout jeter pour recommencer.

David Geerts (sp.a): Ik wil nog even dieper ingaan op de discussie in 2006. In 2006 hebt u rond de tafel gezeten met de NMBS. De argumentatie van de NMBS was dat men een eigen hulpsysteem zou installeren omdat dit veel sneller ging dan werken met ECTS. U zegt dat u niet begreep waarom er een nieuw systeem zou worden geïmplementeerd daar er reeds in 23 andere landen nationale systemen bestonden. Dat hebt u toch gezegd?

Enrico Grillo Pasquarelli: Je ne crois pas que mon collègue ait dit ce que vous avez répété tout à l'heure, avec tout le respect que je vous dois. Je répète encore une fois: le choix d'ERTMS ou de tout autre système n'était pas un choix imposé à l'époque par la législation communautaire. Même si nous avons eu des contacts à l'époque avec les autorités belges ou la SNCB, nous n'avons pu que prendre acte d'une décision qui était entièrement la leur, entièrement sous leur responsabilité. La Commission n'avait aucun pouvoir juridique, aucune autorité pour imposer tel ou tel système à la Belgique. Le choix était libre pour la Belgique. Il n'aurait été imposé par la législation communautaire que dans les cas très spécifiques que j'ai indiqués: nouvelle ligne grande vitesse et ligne avec financement communautaire.

La décision de déploiement à l'horizon 2015-2020 n'avait pas encore été prise à l'époque, en 2006. La Commission n'avait donc aucun droit d'imposer quoi que ce soit à la Belgique. Notre souci a été exclusivement en 2006 comme actuellement un souci d'interopérabilité. Nous ne voulons pas que par la création ou la prolifération de systèmes d'arrêt automatique, de contrôles commandes, de signalisation différents, on crée des obstacles à la libre circulation des trains qui ne seraient pas dotés du nouveau système que tel ou tel État membre voudrait instaurer. C'est pour cela que nous avons des restrictions à l'invention de nouveaux systèmes depuis un certain temps et c'est pour cela que nous préconisons ERTMS dans les conditions que je vous ai dites.

Actuellement, nous sommes en discussion avec les autorités belges pour voir dans quelle mesure les mesures de sécurité qui sont en train d'être prises sur le réseau belge peuvent ne pas créer d'obstacles additionnels à la libre circulation des trains qui seraient par hypothèse déjà dotés d'ERTMS. Voilà la chose capitale pour nous. Pour le reste, je le répète, il s'agit du choix qu'a fait la Belgique.

À un certain moment, monsieur le président, il faudra répondre aux questions concernant l'aspect humain et les aspects de sécurité. Mais si vous voulez continuer.

Le **président**: Nous allons essayer de clore cette partie. Si l'un ou l'autre collègue veut intervenir…

Concrètement, en 2006, vous êtes étonné du développement d'un système propre TBL1+ au moment où d'autres faisaient l'ETCS. C'est ce que j'ai compris.

David Geerts (sp.a): (…) Vous avez dit que tous

les États membres étaient libres mais en même temps, vous avez déclaré qu'en 2006, vous posiez des questions aux États membres pour savoir s'ils allaient développer leur propre système. C'est ce que j'ai entendu. Votre collègue a déclaré que vous étiez étonnés qu'un État membre ait fait le choix d'un système propre au lieu d'adopter l'autre système.

Enrico Grillo Pasquarelli: Il s'agit en effet d'une question importante. Je répète que la Commission pouvait être étonnée ou reconnaître que ce choix n'était peut-être pas le choix qu'elle aurait elle-même souhaité, c'est-à-dire un choix européen. Cela restait un choix national qui pouvait présenter des risques pour l'interopérabilité. Mais dans la mesure où il n'y avait pas d'obligation précise d'installation d'ERTMS, en dehors de ces obligations, nous n'avions pas une autorité précise pour dicter sa conduite à la Belgique en la matière.

David Geerts (sp.a): Quelles sont les raisons de cet étonnement? Pouvez-vous le motiver? Vous avez déclaré que vous étiez étonnés. Pour quelles raisons?

Christian Faure: En fait, c'est assez simple. À l'époque, il y avait déjà 23 systèmes nationaux en Europe, certains États membres ayant même plusieurs systèmes. L'idée de l'ensemble du secteur et de l'ensemble des États membres était d'aller vers un système unique, l'ERTMS. Il peut sembler paradoxal qu'un État membre s'oriente vers un nouveau système, bien entendu. Nous avons discuté de ceci avec les autorités belges pour examiner ce paradoxe qui explique l'étonnement, même si le mot n'est peut-être pas le plus adapté.

Il est apparu que la logique sous-jacente était de faciliter la transition vers l'ERTMS tout en améliorant la sécurité du réseau belge. Il faut savoir que la Belgique était dans une situation assez particulière: contrairement à plusieurs autres États membres, elle ne disposait pas d'un système donnant entière satisfaction en matière de sécurité. Le raisonnement consistait à dire: comment peut-on déployer l'ERTMS sur le réseau existant, équiper les locomotives pour éviter les accidents, et faire tout cela rapidement?

Il est aussi vrai qu'installer l'ERTMS à bord de certaines locomotives relativement anciennes est quelque chose d'assez compliqué. Maintenant, savoir si c'est plus simple, quels sont les gains de temps et si les décisions sont justifiées, c'est une affaire dans laquelle nous ne pouvons pas entrer, parce que nous n'avons pas les éléments. Donc, prenez cela comme une affirmation tout à fait neutre.

Le **président**: Avez-vous dit à la Belgique: "Pourquoi ne faites-vous pas maintenant le choix de l'ETCS?"

Christian Faure: Monsieur le président, nous nous sommes tenus en retrait, bien sûr. Nous avons simplement dit: "Si vous prenez un système qui est nouveau, il faudra faire attention aux problèmes d'interopérabilité à l'étranger". Nous avons compris que le système au sol allait être compatible avec l'ERTMS. C'est-à-dire que, pour passer sur l'autre ligne, les trains devaient être équipés de l'ERTMS – solution logique pour la plupart des opérateurs – ou équipés du système TBL1+, qui aurait été la solution la plus rapide pour les trains SNCB en attendant qu'ils soient équipés de l'ERTMS. C'est le canevas global qui nous a été présenté.

Enrico Grillo Pasquarelli: Monsieur le président, je voudrais ajouter que toute cette discussion, qui n'a pas été formelle, mais qui a été un simple contact en vue de s'informer, n'est jamais descendue dans une analyse technique des mérites respectifs d'un système par rapport à l'autre. Elle s'est tout simplement basée sur l'encadrement et l'architecture générale de la réglementation européenne en matière de signalisation.

Christian Faure: Je tiens à apporter une précision importante. Nous n'avons compétence pour imposer les exigences que sur les lignes qui font partie du réseau transeuropéen, c'est-à-dire les lignes principales.

Après, sur le réseau que nous appelons "secondaire", mais qui est tout à fait fondamental aux niveaux national et régional, nous n'avons aucune compétence pour juger les systèmes techniques mis en place. Même si, bien entendu, il y a tout intérêt à avoir une compatibilité, nous n'avons pas de compétence au niveau européen pour juger ce qui est fait.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik bied mijn excuses aan bij de sprekers, voor het missen van hun boeiende inleiding. Op de HSL-verbinding tussen Amsterdam en Brussel was er echter vertraging wegens een veiligheidsprobleem; een trein stond op het verkeerde spoor waardoor de HSL trager moest rijden. Het kan moeilijk nog cynischer.

Ik heb twee vragen waarvan de eerste aansluit bij de vraag van de voorzitter. De mensen van NMBS zelf hebben ons gezegd dat TBL1+ een doorgroeisysteem is naar ECTS. TBL1+ bevat zowel qua hardware als qua software heel veel componenten die de implementatie van ECTS mogelijk maken.

Vervolgens wekte het verwondering bij de Commissie dat een vertegenwoordiger van de vakbonden, van de syndicaten, hier zei dat de keuze van een systeem door de bescherming van de nationale industrie wordt beïnvloed, dus door de leverancier. U waakt over de open markten. Wat is uw visie daarop? Hangt of hing de keuze van een systeem samen met wat ik zou noemen de lokale leveranciers? Europa waakt daar toch over?

Enrico Grillo Pasquarelli: Je commence par la deuxième question, à laquelle je ne répondrai pas ou plutôt je répondrai seulement pour dire que, s'il existe des preuves d'un traitement discriminatoire vis-à-vis de certains fournisseurs, la Commission devra intervenir dans la mesure où des règles de l'Union européenne en matière de marché public et de non-discrimination seraient concernées. Tant que nous n'avons pas ce genre de preuves, nous ne pouvons pas intervenir. Dans ce cas, je ne suis absolument pas au courant de preuves pouvant appuyer les allégations émises et sur lesquelles je ne veux pas prendre position.

Sur la première question posée concernant les similitudes, les possibilités d'une évolution du système TBL1+ vers un système ETCS, la réponse courte est oui; la réponse longue, c'est M. Faure qui la donnera.

Christian Faure: Je comptais aussi donner une réponse courte! En effet, des composants communs existent tant à bord qu'au sol. Maintenant, le degré de facilité qui permettra de passer d'une solution TBL1+ à une solution ETCS dépendra de la manière dont tout cela sera mis en œuvre. Nous n'avons aucun élément pour juger de la facilité.

La réponse objective est simplement oui, il y a des composants communs.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Sur cet élément, je souhaiterais intervenir. Vous avez dit, mais je vous demande de confirmer, qu'il vous a été dit, au moment où vous a été présenté le système TBL1+, qu'il serait compatible avec des locomotives équipées en ERTMS. En tout cas, cela vous a été présenté ainsi.

Quand nous avons entendu récemment les responsables de la SNCB, ils nous ont en revanche dit, pour justifier le long temps nécessaire à la mise en œuvre de l'ETCS et de l'ERTMS, qu'il faudrait une série de modifications, notamment en termes de relevés topographiques à intégrer dans les balises pour permettre le contrôle continu de la vitesse en fonction de la topographie de la ligne. Cela prendrait énormément de temps.

Cet élément m'amène à dire qu'à l'heure actuelle, il ne peut y avoir de compatibilité automatique entre une balise TBL1+ et un système embarqué ERTMS.

Christian Faure: Ces informations me semblent tout à fait exactes. Pour simplifier les choses, on parle uniquement de l'équipement au sol; le *hardware*, c'est-à-dire la balise qui est placée dans le sol, est la même. Le TBL1+ comme l'ERTMS utilisent le même composant *hardware* mais l'ERTMS, étant un système plus sophistiqué, nécessite davantage d'informations. En outre, le TBL1+ fonctionne par une protection des points donnés, c'est-à-dire en protégeant des signaux particulièrement dangereux, tandis que l'ERTMS surveille le train de manière continue le long d'une ligne. La stratégie d'équipement est également un peu différente: plutôt que d'équiper des signaux comme dans le cadre du TBL1+, on va équiper des lignes entières.

Dans la grande majorité des États membres, on a observé que le déploiement d'un système, que ce soit l'ERTMS ou un système national, est beaucoup plus compliqué et lent à bord qu'au sol. Le facteur de risque le plus déterminant est la vitesse des équipements de bord. Je ne dispose pas d'éléments permettant de confirmer que ce soit le cas spécifiquement pour la Belgique. Il n'y a toutefois pas de raison que ce soit une exception.

De ce fait, une stratégie qui viserait un équipement, éventuellement simultané, au sol en ERTMS et TBL1+ et qui laisserait le choix aux opérateurs à bord entre les deux systèmes pourrait présenter un optimum en termes de risque. Mais, là encore, ce n'est pas le rôle de la Commission d'en décider. Les experts qui sont davantage compétents et qui disposent de plus d'informations que nous pourront élaborer sur cette proposition faite à titre purement personnel.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous posais cette question car la SNCB vous a présenté le

système TBL1+ comme compatible avec des locomotives équipées en ERTMS.

Le **président**: Monsieur Faure, confirmez-vous qu'il faille plus de temps pour implémenter le système sur l'infrastructure que sur les locomotives?

Christian Faure: En fonction de l'expérience acquise dans d'autres États membres, on peut dire que c'est l'inverse. Il faut plus de temps pour équiper les locomotives. Ne me demandez pas pourquoi!

Le **président**: Je pense que notre pays participe d'une logique chère à Magritte parce que, chez nous, c'est l'inverse!

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, wij hebben hier de discussie over 2006 gehad. U legt er ook altijd de nadruk op dat u slechts eisen kunt stellen voor welbepaalde lijnen of trajecten. Als ik u goed heb beluisterd, bent u op dit moment opnieuw in discussie met de NMBS voor de nieuwe maatregelen die vanuit de NMBS worden voorgesteld. Heerst daar ook verbazing? Hebt u daar ook een bepaalde mening over en kunt u ons die ventileren? Of is dat op dit ogenblik nog niet mogelijk?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'ai cru vous entendre dire que vous étiez en contact avec les autorités belges pour voir si les nouvelles mesures de sécurité étaient bien compatibles en termes d'interopérabilité. Je suis quelque peu étonné. Cela signifie-t-il qu'aujourd'hui, il n'y a pas encore de "cachet" de l'Union européenne, de la Commission pour dire que le TBL1+ est interopérable?

Enrico Grillo Pasquarelli: Rien n'est jamais automatique, rien n'est jamais blanc ou noir. C'est un juriste et non un ingénieur ferroviaire qui vous le dit!

Nous ne sommes pas en contact avec la SNCB ou Infrabel. Nous sommes en contact avec les autorités belges, avec le département fédéral de la Mobilité auquel nous avons demandé de nous donner une situation de fait des décisions qui ont été prises au niveau national pour le renforcement de la sécurité des systèmes de signalisation en Belgique. Nos informations provenaient jusqu'à présent de la presse, notamment de la presse spécialisée. De plus, nous disposons également d'informations informelles. Nous voulons une prise de position formelle des autorités belges compétentes sur ce qu'elles entendent faire ou sur les instructions qui ont été données au gestionnaire de l'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire principale, la SNCB.

Sur cette base, nous devrons analyser, avec les autorités belges, dans quelle mesure l'interopérabilité peut être assurée entre ce que la Belgique va déployer, les renforcements sécuritaires décidés par ce pays, et les opérateurs ferroviaires qui seraient amenés à apporter en Belgique des trains qui ne seraient pas dotés du système TBL1+. C'est là où intervient la question de la compatibilité, de l'interopérabilité entre TBL1+ et ERTMS. C'est une question qui ne peut pas être tranchée de façon manichéenne (oui-non, noir-blanc). C'est une question de degrés, d'ajustements, d'adaptations. C'est ce qui doit être véritablement examiné.

La Commission souhaite – et je n'entre absolument pas dans les détails d'une discussion qui ne fait que commencer et qui devra être poursuivie –, s'assurer que, dans le respect des compétences belges et communautaires, le renforcement des systèmes de sécurité, et en particulier le déploiement accéléré de TBL1+ soient réalisés de la manière la plus compatible possible – si vous me permettez l'expression – avec le système européen ERTMS pour que cela ne constitue pas une barrière à la libre circulation des trains, donc des marchandises et des personnes, dans l'espace européen.

Je ne sais pas s'il y a des questions auxquelles nous n'avons pas encore répondu.

En ce qui concerne la question sur l'échéance de 2030, ne connaissant pas exactement les plans, je ne peux pas me prononcer. Toutefois, comme nous l'avons dit, les délais d'installation de tout système de sécurité sur l'ensemble d'un territoire national sont une opération de très grande envergure. L'exemple de la France le montre. Elle a commencé dans les années '80 à se doter d'un système de vitesse mais a pris un retard considérable. Ce n'est qu'en 2006 qu'elle a terminé son déploiement, 26 ans après - il est vrai que le réseau français est plus grand que le réseau belge -, avec un produit final très différent du produit initial car là aussi les spécifications ont évolué au cours des années.

Peut-on confirmer que l'ERTMS est le remède universel pour la sécurité ferroviaire, comme les statistiques le démontrent? L'ERTMS est une réponse à un problème de sécurité mais d'autres problèmes se posent comme par exemple les passages à niveau, les charges à l'essieu, etc. qui

ne peuvent pas être réglés par l'ERTMS. Ce système sert à gérer le trafic des trains qui se succèdent sur une ligne. C'est donc un système de régulation de la vitesse des trains pour qu'ils ne se tamponnent pas – excusez-moi l'expression.

En ce qui concerne les questions à dimension humaine (formation des conducteurs, etc.) et les rapports de sécurité de l'Agence, je demanderai à mon collègue Patrizio Grillo d'intervenir.

Patrizio Grillo: Monsieur le président, en ce qui concerne la question du suivi des performances de sécurité, la directive dont l'Union européenne s'est dotée en 2004 a prévu un certain nombre d'instruments que je voudrais préciser.

La directive fixait un certain nombre d'indicateurs, comme les accidents, le nombre de passages à niveau, la quantité de kilomètres équipés en matière de système de protection de freinage, etc. À partir de 2006, l'obligation existait pour les différents États membres de nous fournir les valeurs de ces indicateurs dans les pays. L'Agence a ainsi mis en chantier une collecte d'informations, qui a permis d'établir le rapport tel qu'il a été distribué. L'Agence établit régulièrement des rapports, qui présentent ces statistiques.

On vous a dit, lors de la présentation, qu'il fallait être extrêmement prudent. En effet, lorsque la directive a fait mention de ces indicateurs, nous ne disposions pas à ce moment de définitions harmonisées. Ce problème des définitions était connu au moment de l'adoption de la directive. C'est la raison pour laquelle la directive prévoyait de revoir l'annexe 1 de cette directive avec des définitions. Ce travail a été effectué et a fait l'objet de la publication d'une directive de la Commission, qui modifie l'annexe 1 (CE2009/149). Dans cette nouvelle directive, publiée l'an dernier, les indicateurs sont revus et définis de manière extrêmement précise. Cela signifie qu'à partir de maintenant, les données seront tout à fait comparables, sans ambiguïté. C'est un premier instrument dont nous disposons.

Pourquoi des indicateurs? Parce que nous allons à présent collecter les données et les comparer. C'est le deuxième instrument que nous avons appelé une méthode commune de sécurité. Le 5 juin 2009, nous avons adopté une décision, qui fixe la méthode de calcul des statistiques et de suivi des performances en matière de sécurité. Cette décision contient des obligations pour les États de fournir les données en fonction des indicateurs décidés. Ensuite, l'Agence doit effectuer un travail pour vérifier l'évolution de ces indicateurs. Une méthodologie précise les actions à prendre en fonction de ces résultats. Après avoir passé les données à la moulinette, on en arrive à une déclaration pour chaque État. Les performances sont-elles acceptables ou pas? Dans la négative deux critères ont été fixés: soit on en arrive à la détérioration possible des performances de sécurité, soit à la détérioration probable de ces dernières.

Dans les deux cas, il est demandé à l'État membre de justifier la raison de la détérioration et dans le cas le plus grave, il lui est demandé de fournir un plan d'assainissement de la situation. Cette méthodologie a été adoptée l'année passée et nous allons pouvoir l'appliquer, dès lors que nous avons des données comparables.

Certaines données ne vous ont pas été présentées car elles n'ont pas encore fait l'objet d'une publication de la part de l'Union européenne. Il s'agit de la fixation des objectifs communs de sécurité prévus par la directive. Une première série vient d'être élaborée. Elle a fait l'objet d'une décision favorable du comité des États membres au mois de février mais n'a pas encore fait l'objet de la décision finale de la Commission. C'est une question de semaines. Une fois que cette décision sera prise, elle sera adressée aux États membres et publiée au *Journal Officiel de l'Union européenne*.

Dans cette décision, il y a effectivement des tableaux annexés avec des valeurs de référence. Avec une série de quatre années de données, nous avons élaboré une photographie des valeurs de référence pour chaque pays et pour chacun des risques qui sont indiqués dans la décision. La directive dit que les États membres doivent absolument maintenir le niveau actuel ou l'améliorer. Nous avons maintenant une photographie et à partir de l'année prochaine, nous pourrons dire si la situation évolue dans le bon sens ou pas et nous pourrons alors prendre des mesures.

À partir de ces trois instruments, nous avons la possibilité d'agir.

Je mentionnerai également les rapports effectués chaque année par l'autorité nationale de sécurité. Il y avait notamment une question sur le nombre d'audits. La directive demande aux États membres de nous fournir chaque année un rapport qui contient les statistiques en matière d'indicateurs, le nombre d'entreprises ferroviaires qui ont été certifiées et la manière dont les États membres suivent cette certification. Il ne suffit pas

de donner un certificat valable cinq ans, il faut vérifier que les entreprises prennent bien les mesures qu'elles se sont engagées à prendre.

Enfin, le denier pilier est la question des accidents. Quand il y a des accidents graves, la directive demande aux États membres de lancer une enquête technique, différente de l'enquête judiciaire. L'enquête technique vise uniquement à établir les causes des accidents et à faire des recommandations afin d'éviter que ces accidents se reproduisent. Il y a donc obligation de faire une enquête et de fournir le rapport maximum un an après l'accident. Ces rapports sont ensuite transmis à l'Agence européenne qui les publie sur son site. C'est le troisième moyen de vérifier que la sécurité ne se détériore pas et qu'elle évolue dans le bon sens.

En ce qui concerne la formation des conducteurs, je repasse la parole à M. Christian Faure.

Christian Faure: J'en ai déjà parlé.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Er is iets dat vaak wordt genoemd maar wat niet op feiten gebaseerd is, namelijk het verband tussen de liberalisering en de veiligheid. Er wordt wel eens geponeerd dat liberalisering tot minder veiligheid leidt. De cijfers bewijzen echter het tegendeel. In Groot-Brittannië en Nederland zijn er per miljoen km de minste ongevallen. Wat is uw visie daarop?

Enrico Grillo Pasquarelli: Très brièvement, je dirais qu'il n'y a pas de rapport entre les deux, c'est-à-dire entre la libéralisation et la sécurité. Cela ne veut pas dire que plus il y a de libéralisation, plus il y a de sécurité, mais les statistiques que nous avons démontrent justement que la libéralisation progressive, ô combien progressive, du marché européen n'a eu aucune influence négative sur la sécurité ferroviaire.

Le **président**: Je vous renvoie à la publication ERA. Elle contient des chiffres intéressants, mais il faut rester prudent lors de l'interprétation de chiffres.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'aurais voulu émettre de petites conclusions, monsieur le président, si vous le permettez.

À ce stade, de ce que les représentants de la Commission nous ont dit, je conclus que la SNCB, la Belgique aurait bien pu entamer l'implémentation de l'ERTMS au début des années 2000, qu'il n'existait aucun obstacle majeur en termes d'évolution des spécifications, tel que cela nous a été rapporté, mais qu'à l'instar d'autres pays, la Belgique aurait pu se lancer dans cette aventure.

Sur base des informations que nous avons actuellement, monsieur le président, il semble qu'une décision de principe avait été prise au début des années 2000 de se lancer dans l'ETCS. Selon les informations, dont la fameuse ligne du temps, ce n'est que vers 2004-2005 (à vérifier!) que la SNCB a fait au contraire le choix d'un système national, qu'elle commence maintenant à implémenter, mais pour lequel vous nous dites que la Commission est encore aujourd'hui en contact avec l'État pour vérifier l'interopérabilité du sytème.

Là-dessus, je ne peux que vous répéter mon étonnement.

Le **président**: S'il n'y a pas d'autre question, il me reste à vous remercier, messieurs, pour cette audition importante du point de vue de la comparaison avec la norme européenne.

Si vous avez des documents à nous faire parvenir, vous pouvez les adresser au secrétariat; nous les diffuserons auprès des membres.

Pour certains parlementaires, nous nous retrouvons cet après-midi pour la visite du centre de tri postal Charleroi X.

La réunion publique de commission est levée à 12.17 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.17 uur.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 28 APRIL 2010

Voormiddag

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 28 AVRIL 2010

Matin

_____

La séance est ouverte à 10.14 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.14 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de MM. Pierre Forton, André Latruwe et Joan Peeters (SPF Mobilité et Transports)
Hoorzitting met de heren Pierre Forton, André Latruwe en Joan Peeters (FOD Mobiliteit en Vervoer)

Le **président**: Avant de commencer les auditions, j'aurais voulu évoquer deux points.

Premièrement, j'ai été interpellé par les représentants de différents groupes pour savoir si nous continuons nos travaux de la commission spéciale; deuxièmement, comment étudier les travaux, notamment ceux effectués par les experts.

En ce qui concerne les travaux de notre commission, à ce jour, comme la Chambre n'est pas dissoute vu qu'aucune décision n'est encore prise, rien ne s'oppose à ce que nous poursuivions, étant entendu que tous les travaux menés jusqu'à la réunion de lundi passé sont consignés dans des rapports. S'il devait y avoir bientôt des élections – je ne me prononcerai pas à ce sujet – et une nouvelle composition du parlement, pour autant qu'il soit ultérieurement décidé de remettre en place une commission spéciale, tous les travaux effectués constitueront la base de la poursuite des travaux de la commission.

Je me tourne vers le secrétariat pour leur demander que l'ensemble de ces travaux (auditions et préparations) soit bien consigné dans des rapports; je crois que c'est le cas.

Quant à la deuxième question, elle concerne les travaux des experts. Lundi, à l'unanimité, nous avons marqué notre accord sur la note qu'ils nous avaient remise sur le contenu affiné de la mission telle qu'ils doivent la poursuivre pour répondre aux cinq points qui sont de la responsabilité de notre commission. Moyennant votre accord après discussion ou avis de votre part, je peux demander à la Conférence des présidents de confirmer que les experts peuvent continuer leur travail pendant la période durant laquelle nous serons peut-être amenés à les suspendre ou les arrêter.

Ainsi, ils peuvent continuer le travail, peut-être avec une modification dans les délais, sans préjuger des décisions prises par ailleurs, qu'il y ait des élections en juin ou plus tard. Troisième question: quand les chambres sont dissoutes, nous continuons sous une forme un peu hybride jusqu'au deuxième mardi après les élections. Continuerait-on pendant cette période pendant laquelle la Chambre est dissoute? Je suis à la disposition de la commission et je veux bien poursuivre les travaux.

Il y a peut-être des phases intermédiaires: on pourrait suspendre parce que nous ne serions plus tous titulaires, membres de la commission spéciale mais les experts auront peut-être besoin, pendant ce temps, de réponses à des questions qu'ils se posent. Ils auraient peut-être besoin d'orientations ou de conseils de notre part. Si nous faisions le choix de ne plus nous réunir après dissolution de la Chambre, nous pourrions tout de même alors nous réunir à l'occasion de questions

à nous poser. Il y a plusieurs solutions. Je vous laisse maintenant vous exprimer sur les trois points évoqués, le premier étant sans doute le plus facile.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik ben het helemaal met u eens. Het is belangrijk dat de experts kunnen voortwerken, ook al zijn wij mogelijks andere zaken aan het doen.

Wat het laatste punt betreft, meen ik dat er daarmee juridische problemen zijn. Bij de ontbinding van het parlement is er een regering van lopende zaken, maar geen parlement van lopende zaken.

Wij moeten alle vertrouwen hebben in de experts. Wanneer de Kamer bij mogelijke verkiezingen opnieuw wordt samengesteld, moeten degenen die dan effectief verkozen zijn, zo snel mogelijk bij de volgende Conferentie van voorzitters aandringen op een hervatting van de werkzaamheden.

Ik ga volledig akkoord met de eerste twee pistes, maar voor de derde piste vrees ik dat wij ons juridisch op glad ijs begeven.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik ga akkoord met uw voorstel. Collega Geerts, wat het juridisch aspect betreft, stel ik voor dat wij dat laten onderzoeken door de diensten van de Kamer.

Ik wil de werkzaamheden maximaal voortzetten. De diensten van de Kamer kunnen nagaan wat wij wel of niet kunnen doen.

Le **président**: Comme vous êtes d'accord sur la procédure, je vais soumettre le point à la Conférence des présidents. Je veux avoir la certitude que tout soit bien consigné. Il faut aussi voir sur le plan juridique quelle est la portée d'éventuelles auditions après la dissolution.

Vous devez savoir qu'après la dissolution, la Conférence des présidents ne se réunira plus. Il en va de même pour les questeurs. C'est pourquoi il sera impossible de résoudre des aspects matériels. Donc, si nous voulons aborder des questions logistiques, c'est aujourd'hui qu'il nous faut les présenter en Conférence des présidents. C'est pourquoi je vais proposer que nous chargions les experts de poursuivre leur mission qui s'achèvera soit quand ils estimeront l'avoir menée à bien soit lorsque la nouvelle commission sera installée.

La Conférence a lieu aujourd'hui. Je vais donc y présenter la situation. Je sais que des points beaucoup plus importants vont y être abordés, mais le nôtre l'est aussi sur un plan logistique.

Maintenant, nous recevons les représentants du SPF Mobilité.

Pierre Forton: Monsieur le président, mesdames, messieurs, aujourd'hui, nous représentons à nous trois la Direction générale Transports terrestres (DGTT) du SPF Mobilité et Transports.

Je suis Pierre Forton. J'exerce actuellement, *ad interim*, les fonctions de directeur général de cette direction générale. Directement à ma gauche, M. André Latruwe, est chef du service de Sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer belges et un peu plus loin à ma gauche, M. Joan Peeters, est conseiller général, fonctionnaire dirigeant de la direction Transport par rail, les deux services étant situés au sein de la Direction générale Transports terrestres.

Nous avons prévu une présentation n'excédant pas une durée de 30 minutes, laissant par ailleurs des espaces disponibles pour des échanges de vues.

En ce qui me concerne, je me suis fondé, pour cette présentation, sur les grandes étapes de mon parcours professionnel, qui marquent certaines étapes des responsabilités que j'ai exercées dans le domaine ferroviaire.

Si je suis entré en fonction au département en février 1972, je n'y assume des responsabilités dans le domaine ferroviaire qu'à partir de 1988.

Je vais essayer de présenter les caractéristiques principales des grandes périodes qui se sont écoulées depuis 1988.

De 1988 à 1991-1992, j'étais responsable de la direction Transports par rail de la DGTT. Cette période a été caractérisée par de fortes contraintes budgétaires, ceci dans la perspective de la constitution du Marché commun européen de 1992, par une limitation assez forte des investissements ferroviaires et par une réforme du financement des investissements ferroviaires dans l'objectif de favoriser les simplifications administratives et donc de faciliter les décisions en matière d'investissements ferroviaires.

C'est une période au cours de laquelle j'ai été quelque peu associé à la préparation de la loi de

1991 portant sur les entreprises publiques économiques.

Entre 1991 et 2003, j'ai été directeur général de la DGTT et, simultanément, commissaire du gouvernement auprès de la SNCB jusqu'en avril 2002.

Les caractéristiques de la première période 1991-1995 sont les suivantes:
- transformation de la SNCB en société anonyme de droit public;
- participation à la mise au point et à l'application du premier contrat de gestion entre l'État et la SNCB, ce qui était une toute première expérience en la matière;
- reprise progressive des investissements ferroviaires en quantité;
- participation à la préparation et à l'approbation des premières directives européennes visant de façon générique la libéralisation du secteur;
- début du processus concret d'intégration de la Belgique dans le réseau TGV européen, les dix années précédentes ayant été consacrées essentiellement à des études.

Pour la période 1996-2003, je vous cite quelques caractéristiques:
- participation à la mise au point et à l'application du deuxième contrat de gestion;
- participation à la préparation du troisième contrat de gestion;
- développement des moyens disponibles pour les investissements ferroviaires tant en ce qui concerne le réseau conventionnel que le réseau TGV;
- poursuite de la libéralisation du secteur ferroviaire sur base de nouvelles directives européennes.

Il est fondamental de noter que c'est à partir de 1999 qu'on retrouve dans la réglementation belge les premiers prescrits en matière de réglementation ferroviaire. Ce n'était pas très important au début, il s'agissait simplement de procéder à un inventaire des normes existantes, définies à l'époque par la SNCB.

Au cours de cette période, un certain nombre des mesures de base ont été prises, mesures qui ont entraîné notamment la scission juridique de l'ex-SNCB en trois entités juridiques distinctes et qui ont conduit à la création, en 2003, d'organes autonomes et indépendants: un organe de régulation, un organe de sécurité, représenté par André Latruwe aujourd'hui, et une cellule d'enquête dans le giron du SPF.

Pour la période 2003-2008, je n'ai exercé aucune mission dans le management opérationnel du SPF. J'étais devenu directeur général chargé de mission suite à la réforme Copernic.

En ce qui concerne la période 2008 à ce jour, à la demande du gouvernement, j'étais chargé à titre intérimaire, de la responsabilité de la DGTT.

Depuis ces deux dernières années, nous avons constaté:
- un énorme de travail de transposition en droit belge des directives européennes, particulièrement dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilté;
- un impact assez fort sur le développement des corridors de fret européens;
- des questions visant l'approfondissement du statut des trois organes autonomes et indépendants dont je viens de parler;
- une redéfinition du rôle du Comité consultatif des usagers, du service de médiation ferroviaire, avec l'obligation de constituer une cellule interne au SPF pour appliquer le règlement 1371 de 2007 qui concerne les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Avant de passer la parole à mes collègues, je voudrais faire quelques petites observations.

On constate une absence quasi généralisée de prescrits de sécurité dans tous les contrats de gestion de la SNCB et des trois entreprises qui lui ont succédé. Il était envisagé, convenu, décidé, à l'époque, que la sécurité n'était pas une matière "contractualisable".

Par ailleurs, nous avons, bien entendu, le sentiment d'exécuter correctement et objectivement nos missions. Bien sûr, on peut toujours s'améliorer – c'est un fait tout à fait évident –, mais ce selon les prescrits qui nous sont impartis. Cela limite forcément l'impact de la DG Transports terrestres sur les décisions finales d'opportunité qui sont prises.

Enfin, l'administration dépend des volontés ministérielles pour déterminer le niveau de son implication dans la préparation des décisions. Au cours des dernières décennies, on a constaté que le niveau de cette implication a varié parfois fortement au fil du temps.

Je vous propose maintenant d'entendre la présentation de M. Joan Peeters, conseiller général, directeur, fonctionnaire dirigeant du service Transport par rail, étant entendu nous avons reçu hier un courrier de votre commission

nous demandant de vous fournir des éléments d'information sur des sujets très importants.

J'ai pris contact avec la présidente du comité de direction et avec mes collègues. Nous avons décidé que nous donnerions la priorité absolue à la demande et de fournir les informations dans les délais requis, à savoir le début de la journée du lundi 10 mai. Nous essaierons d'arriver à récolter toutes ces informations pour le 7 mai. C'est en tout cas, ce que nous visons.

Nous voudrions attirer votre attention sur quelques points. Nous ne disposons pas de toutes les archives requises dans notre SPF. Ces archives sont plus riches pour les deux dernières décennies, elles le sont moins pour les années '80. Nous ferons cependant le maximum pour rechercher des archives qui se trouvent sans doute ailleurs. Quant aux dossiers présentés au Conseil des ministres, il s'agit d'une situation similaire, dans le sens où l'administration n'a pas toujours été associée à des décisions prises par le Conseil des ministres. Nous effectuerons des recherches au maximum de nos possibilités.

Comme nous l'avons fait pour les représentants de la Cour des comptes qui a été investie d'une mission de produire un rapport d'information sur le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui, nous vous réserverons avec tous nos agents et nos collaborateurs la priorité dans l'information. Bien entendu, nous restons à l'entière disposition de la commission pour toute autre demande d'information.

Joan Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijn naam is Joan Peeters. Ik sta sinds begin 2008 aan het hoofd van de Directie Spoorvervoer, die een van de vier directies van het Directoraat-generaal Vervoer te Land is.

Wat kenmerkt in een notendop de Directie Spoorvervoer?

De missie van de Directie is bijdragen tot de vormgeving en de uitvoering van het federale beleid inzake duurzame mobiliteit, uiteraard toegespitst op het spoorbeleid.

Op internationaal vlak werkt de Directie mee aan het opstellen van nieuwe, reglementaire teksten, richtlijnen en verordeningen. De Directie heeft ook veel bilaterale contacten met onze buurlanden over specifieke projecten en thema's.

Op nationaal vlak beantwoordt de Directie aan twee bewindslieden, met name aan de staatssecretaris voor Mobiliteit op het vlak van de spoorwegreglementering, van de aflevering van de vergunningen aan spoorwegondernemingen en inzake de veiligheid aan de overwegen. Anderzijds beantwoordt de directie aan de minister van Overheidsbedrijven voor alles wat de relatie tussen de Staat en de drie bedrijven van de NMBS Groep aangaat. Ik bedoel ter zake de beheerscontracten, de investeringen, de budgettaire aspecten, de specifieke regelgeving inzake de overheidsbedrijven alsook de voorbereiding van strategische projecten.

In dit raam hebben wij uiteraard regelmatige contacten met de Gewesten, die bij het opstellen van nieuwe regelgeving, bij investeringsprojecten en uiteraard ook bij de problematiek van de veiligheid aan de overwegen betrokken zijn.

Wie zijn onze externe partners en klanten? Uiteraard is er de reiziger en zijn er de spoorwegondernemingen. De Directie bereidt de dossiers voor op basis waarvan de staatssecretaris de vergunningen aflevert. Voorts zijn er ook de Gewesten, de gemeenten en de burgers, wanneer het over overwegen en investeringsprojecten gaat. Uiteraard zijn er ook de drie bedrijven van de NMBS Groep, de Europese Commissie en aanverwante diensten, OTIF en nog een aantal andere, internationale organisaties.

De directie bestaat uit een team van 28 personen, waarvan er 23 van universitair niveau zijn. Het gaat om een heel jonge ploeg. De helft is minder dan 35 jaar oud. De Directie bestaat uit een dienst Infrastructuur, een dienst Spoorwegmarkt, een dienst Binnenlands Reizigersvervoer evenals uit een juridische cel.

U ziet hier het organigram.

De dienst Spoorwegmarkt houdt de pols aan het marktgebeuren en heeft dus heel wat internationale activiteiten.

Momenteel werkt dit team onder andere mee aan het totstandkomen van een nieuwe verordening betreffende het Europees spoornetwerk voor concurrerend vrachtvervoer, evenals aan de uitbouw van de ERTMS-vrachtcorridors, in eerste instantie corridor C, maar ook de verlenging tot de Belgische havens van corridor A en corridor F staan op het programma.

Het is die ploeg die ook instaat voor het onderzoeken van de vergunningsaanvragen, die de dossiers voorlegt aan de staatssecretaris.

Vorige week hebben wij zo de vergunning laten afleveren voor NMBS Logistics, het nieuwe vrachtfiliaal van de NMBS.

Binnen deze dienst werd op 1 april ook, zoals de heer Forton daarnet zei, een kleine cel opgericht die moet instaan voor de handhaving van verordening 1371/2007 over de rechten en de plichten van treinreizigers.

Ten slotte, zonder het volledige lijstje af te lopen, verzorgt deze dienst ook de monitoring van het beheerscontract van de NMBS-Holding.

De dienst Binnenlands Reizigersvervoer staat, kort gezegd, in voor alles wat de NMBS aanbelangt, dus het beheerscontract, de overheidsdotaties, het vervoersaanbod, de kwaliteit van de dienstverlening, de tarifering.

De dienst Infrastructuur bestaat uit twee teams. Het voornaamste team bestaat uit zes ingenieurs die vooral de planning en de opvolging van de investeringen in spoorweginfrastructuur en onthaalinfrastructuur opvolgen. Deze ploeg ijvert voor een verbetering van de meerjarenplanning, van de jaarlijkse investeringsprogramma's en van de investeringsprojecten. Een tweede team staat in voor de veiligheid aan de overwegen. Dit wil zeggen dat het meewerkt aan de afschaffing van overwegen, dat het koninklijke besluiten daarvoor opstelt en de signalisatie aan de overwegen vastlegt via ministeriële besluiten en dat het controles op het terrein uitvoert. Deze dienst staat ook in voor de monitoring van het beheerscontract van Infrabel.

De juridische cel ten slotte draagt bij aan de opstelling van nieuwe Europese regelgeving en steekt vooral veel energie in de omzetting van deze regelgeving in Belgisch recht. Op 26 januari zijn er nog vier spoorwegwetten door het Parlement goedgekeurd. Daaruit vloeien uiteraard nog een hele reeks uitvoeringsbesluiten voort, die door die dienst in samenwerking met de ploeg van André Latruwe worden voorbereid.

Wat zijn nu de voornaamste evoluties die de directie Spoor gekend heeft de laatste jaren? Ik ben mijn loopbaan begonnen bij het departement in 1999 en ik dacht toen dat de spoorsector eigenlijk een stabiele en conservatieve sector was. Ik heb voordien twintig jaar in de ontwikkelingssamenwerking gewerkt en ik verwachtte mij eigenlijk aan "un long fleuve tranquille", maar niets bleek minder waar. De evolutie heeft de laatste jaren plaatsgevonden aan het ritme van de opeenvolgende spoorwegpakketten die onder meer betrekking hebben op de liberalisering van de markt, de spoorwegveiligheid, de interoperabiliteit, de bescherming van de reizigers, de transparante contractualisering van de openbare dienstverlening, het reguleren van de staatssteun aan spoorwegondernemingen, het promoten van duurzaam vervoer. Het is trouwens in die context dat in 2005 de NMBS gesplitst werd.

Binnen de directie heeft dat onder andere meegebracht dat er een fundamentele wijziging is ingevoerd in het systeem van de planning en de monitoring van de spoorweginvesteringen. Voordien bestond er een systeem van voorafgaande visa. De directie werd toen gevraagd om jaarlijks zowat tweeduizend dossiers voorafgaandelijk goed te keuren. Dat is nu geswitcht naar een systeem waarbij de opvolging gebeurt op basis van projectdossiers. Die migratie naar het nieuwe sysyteem is volledig gebeurd eind 2008.

Dat wil echter niet zeggen dat we aan het eind van het verhaal staan. Immers, wat de spoorwegsector kenmerkt – ik verwijs naar een studie die in 2005 werd uitgevoerd door een Deense professor –, is dat de werkelijke kosten voor investeringsprojecten gemiddeld 45 % hoger liggen dan de geraamde kosten. Anderzijds bedraagt de gemiddelde overschatting van baten in termen van vervoer niet minder dan 51 %. Onze dienst wil zich dus nog verder blijven toeleggen op een verbetering van de planning en de monitoring van investeringsprojecten.

Voor de administratie betekende dit dat haar taken van regulering, monitoring, opvolging en controle niet alleen in volume toenamen, maar ook ingewikkelder werden en verdere specialisering vergde.

De heer Forton heeft daarnet al kort aangehaald dat er sinds 1999 verschillende diensten werden opgericht. De voorloper van DVIS was in 1999 de Technische Steundienst Der Spoorwegen (TSDS/STAF), die het directoraat-generaal kwam ondersteunen voor de opstart van de regelgeving. In 2004 werd de dienst Regulering opgericht, en in 2005 de dienst DVIS en het Onderzoeksorgaan. Daarbij heeft de directie haar activiteiten toegespitst op regelgeving, de toepassing ervan en de rol in de relatie tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep.

In die optiek werd de directie begin 2007 gereorganiseerd. Zoals ook al werd aangehaald, werd in 2010 een dienst opgericht binnen de

dienst Spoorwegmarkt om de reizigersrechten te garanderen.

De directie heeft ook een actieve rol gespeeld in enkele veiligheidsaudits. In 2001 hebben wij samen met de Technische Steundienst voor Spoorvervoer en met de dienst Chemische Risico's van Tewerkstelling en Arbeid het veiligheidsbeheer in de goederenstations onderzocht. Speciale aandacht ging naar het aspect gevaarlijke goederen. De opzet was vooral het verbeteren van het veiligheidsbeheer en de noodplanning. Naar aanleiding daarvan stelde de NMBS een actieplan op dat door ons zesmaandelijks werd opgevolgd.

Naar aanleiding van het ongeval in Pécrot heeft de administratie van de Ministerraad de opdracht gekregen een externe audit naar de veiligheid bij de NMBS uit te besteden. Deze audit werd toevertrouwd aan Lloyd's Register, en werd uitgevoerd in de periode 2003-2004.
Een zestal punten werd onderzocht. Werkt de NMBS conform de veiligheidsregelgeving? Hoe staat het met het veiligheidsbeheersysteem van de NMBS? Hoe staat het met het externe toezicht op derde spoorwegondernemingen en op wat later Infrabel zou worden? In welke mate is de spoorwegreglementering toegankelijk en leesbaar voor derde spoorwegondernemingen? En, wat met de op stapel staande herstructurering van de NMBS en de aanwezigheid van derde operatoren? Ten slotte werd de audit over de treinbesturing, uitgevoerd in opdracht van de NMBS, meegenomen in de conclusies van het rapport van Lloyd's Register. Ook deze audit gaf aanleiding tot een actieplan. In tegenstelling tot wat op de slide staat, ging het niet om een jaarlijkse maar om een zesmaandelijkse opvolging door de administratie.
Om af te sluiten, de Directie Spoorvervoer is al verschillende keren door het Rekenhof geaudit. In 2001 gebeurde dat onder meer tijdens het onderzoek naar het gebruik van de overheidsgelden door de NMBS. Dit was een aanzet tot de verbetering van het monitoringsysteem inzake de investeringen. In 2008 werd het onderzoek toegespitst op de beheerscontracten en de uitvoering ervan. Ook dit onderzoek heeft aanleiding gegeven tot een nieuwe aanpak bij het opstellen van het huidige beheerscontract.
Zoals mijn directeur-generaal daarnet zei, levert het Rekenhof op dit moment een bijdrage aan de werkzaamheden van deze commissie, waarbij het onderzoek wordt toegespitst op de investeringen in ECTS, TBL1+ en GSMR, op het omzetten naar Belgisch recht van de veiligheidsrichtlijnen, en op de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 en de beheerscontracten die betrekking hebben op de exploitatie veiligheid.

André Latruwe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren van de commissie, goedemorgen, mijn naam is André Latruwe en ik heb de leiding over de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen. Wij zijn de jongste directie, niet met betrekking tot de leeftijd van de medewerkers, maar in creatie bij het directoraat-generaal Vervoer te Land.

Hoe zijn wij ontstaan? De veiligheidsrichtlijn 2004/49 van de Europese Commissie, van de Raad en het Parlement om precies te zijn, heeft ieder land de opdracht gegeven om een Veiligheidsinstantie op poten te zetten. De tweede fase was de wet van 19 december 2006 waardoor de opdracht en de verantwoordelijkheden van de Veiligheidsinstantie werden vastgelegd en waarin ook werd bepaald dat de Koning een Veiligheidsinstantie bij de FOD Mobiliteit en Vervoer zou aanstellen. De derde fase is het koninklijk besluit van 16 januari 2007, waardoor DVIS als nationale Veiligheidsinstantie werd aangesteld.

Ik zal kort de taken en verantwoordelijkheden van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen overlopen. Een eerste reeks taken betreft de afgifte, vernieuwing en wijziging en indien nodig de intrekking van de veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen. Iedere spoorwegonderneming die haar activiteiten een eerste keer in België opstart, moet een veiligheidscertificaat deel A hebben. Daarmee moet de onderneming aantonen dat ze over een veiligheidsbeheersysteem beschikt. Het deel A is dan geldig voor alle landen van de EU.

Om in België operationeel te kunnen worden, moet ook een deel B bij ons worden aangevraagd, waarmee zij aantonen dat zij de nationale reglementering kennen en kunnen toepassen.

Een tweede taak betreft de afgifte, vernieuwing en wijziging van de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder. Dat loopt relatief parallel met het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, met het enige verschil dat er maar een typedocument is. De vergunning vult zowel het veiligheidsbeheersysteem in, plus de mogelijkheid dat de infrastructuurbeheerder heeft aangetoond dat hij zijn taak voor een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van het spoorwegnet aankan.

Een tweede reeks taken betreft de toelating tot indienststelling van de subsystemen. Dat kan infrastructuur zijn, de bovenleiding, de seininrichting of het rollend materieel. Iedereen die iets nieuws in dienst neemt, moet de toelating krijgen van de Veiligheidsinstantie. Wij geven die toelating op basis van een verklaring van keuring aan de hand van nationale en internationale voorschriften. Bovendien moet de aanvrager aantonen dat zijn subsysteem veilig geïntegreerd is in het spoorwegsysteem.

Een andere groep taken betreft de bijdrage aan de ontwikkeling van het regelgevend kader. Als er moet geverifieerd worden ten opzichte van een regelgevend kader, moet er in de eerste plaats ook een regelgevend kader zijn. DVIS werkt mee aan de ontwikkeling van de Europese technische en veiligheidsvoorschriften. Hij werkt mee aan de opstelling van nationale veiligheidsvoorschriften en nationale aanvullingen van de Europese technische specificaties.

Ten derde, DVIS geeft gelijkluidend advies bij de voorstellen van de infrastructuurbeheerder voor de exploitatieregeling. De wet heeft het opstellen van de exploitatieregeling toegewezen aan de infrastructuurbeheerder, mits toezicht van de Veiligheidsinstantie.

Het bestaan van al die veiligheidsvoorschriften is een punt, maar er moet natuurlijk ook toezicht op uitgeoefend worden dat ze effectief door iedereen toegepast worden. De controle op de toepassing van de technische en de veiligheidsvoorschriften doen wij. We doen inspecties op de toepassing van de regelgeving, waarbij we bij de firma's zelf nader gaan bekijken of ze alles toepassen.

Een nieuwe taak die nu in voorbereiding is, zijn audits op de wijze waarop de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder hun veiligheidsbeheersysteem in de praktijk toepassen.

Ten vierde, na een ongeval moeten onze onderzoeksorganen een rapport maken. Een rapport eindigt altijd met aanbevelingen. De bedoeling is dat de Veiligheidsinstantie de aanbevelingen van de onderzoeksorganen toepast. Het gaat om onderzoeksorganen in het meervoud. Het kan goed mogelijk zijn dat er een ongeval gebeurt in het buitenland met Belgisch rollend materieel. Dan worden wij ingelicht en of ondervraagd daaromtrent.

Sedert de wet van 26 januari 2010 moeten we toezicht uitoefen op de opleidingsinstelling voor treinbestuurders. Voor het ogenblik is dat hoofdzakelijk beperkt. Wij kijken of alle attesten van de beroepsopleiding, medisch en psychisch in orde zijn. We geven dan een brevet af aan de treinbestuurders.

Wij kijken of alle attesten in orde zijn, zowel van beroepsopleidingen, medisch en psychisch, en geven een brevet via de spoorwegondernemingen aan de treinbestuurders af. Als gevolg van een aantal beslissingen van de Europese Commissie komt er vanaf 31 oktober 2011 een nieuwe Europese vergunning voor treinbestuurders. Dan moeten wij een Europese databank van alle treinbestuurders bijhouden. Die databank zal tussen alle landen van de Europese Unie worden uitgewisseld.

Een andere van onze taken is het bijhouden van het nationaal voertuigenregister. De basis van inhoud is opnieuw door een beslissing van de Europese Commissie vastgelegd. Dit register bevat al het tractiematerieel dat in België is toegelaten, en het goederenmaterieel dat in België is ingeschreven en in heel Europa is toegelaten. De bedoeling is dat al die nationale databanken aan een Europese databank worden gekoppeld. Het is vergelijkbaar met de inschrijving van voertuigen. Ook elk spoorwegvoertuig moet worden ingeschreven. Die krijgt dan een identificatienummer dat erop wordt geschilderd.

De Veiligheidsinstantie heeft sinds 26 januari 2010 een nieuwe taak, met name het erkennen van de eenheden belast met onderhoud. Bij elk voertuig dat wij in het voertuigenregister inschrijven, duiden we aan wie verantwoordelijk is voor het onderhoud, niet alleen voor de uitvoering ervan maar ook door ervoor te zorgen dat het materieel tijdig in onderhoud gaat. Er is nu een wetgeving in verdere ontwikkeling waarbij de Koning de criteria zal vastleggen waaraan zo een eenheid belast met het onderhoud moet voldoen om in België te worden erkend.

In verband met de wetswijziging van 26 januari 2010 is het KB over de effectieve erkenning van de scholen, de opleiders en de examinatoren van opleidinginstelling van treinbestuurders nog in voorbereiding. Vandaag worden die nog via KB erkend. Via de nieuwe wet van 26 januari 2010 is dat een verantwoordelijkheid van de Veiligheidsinstantie. Vanaf nu moeten wij meer toezicht houden op de examens en kijken of de periodieke controles in verband met beroepskennis, psychologische en medische geschiktheid van de treinbestuurders

door de spoorwegondernemingen effectief worden uitgevoerd.

Naast onze nationale taak in België zijn wij ook verplicht om de coördinatie of integratie in Europa verder te verbeteren en ervaringen uit te wisselen met de andere lidstaten. De Veiligheidsinstanties in alle landen bestaan nog maar enkele jaren, dus er moet nog veel beroepservaring worden opgedaan. Daarom nemen wij deel aan het overleg dat door het ERA wordt georganiseerd en werken wij samen met het ERA aan het opstellen van aanbevelingen voor de Europese Commissie over de verdere evolutie van de veiligheidsvoorschriften en de interoperabiliteit.

Wij werken samen met het ERA en de spoorwegsector om uit te leggen hoe de regelgeving moet worden toegepast. Wat van Europa komt, is immers niet altijd even duidelijk en de toepassing ervan vraagt heel wat uitleg en bijsturing. Wij nemen ook deel aan het overleg dat het ERA organiseert met andere Veiligheidsinstanties en onderzoeksorganen.

In samenwerking met het ERA en de Europese Commissie werken wij verder aan het samenstellen van een aantal Europese databanken om de doorstroming van het spoorvervoer in Europa te vergemakkelijken zodat iedereen toegang heeft tot dezelfde informatie. De databanken die op Europees niveau in voorbereiding zijn, betreffen de verklaringen van conformiteit van de subsystemen, de keuringsverklaringen van de subsystemen, de nationale veiligheidsvoorschriften, de nationale technische voorschriften, de types van toegelaten voortuigen, het virtueel register met toegelaten voertuigen, de identificatie van de voertuighouders en de punctuele veiligheidsvoorschriften.

Als lid van de FOD Mobiliteit en Vervoer vertegenwoordigt DVIS ook België als lidstaat bij de Europese Commissie. DVIS vertegenwoordigt België bij het RISC – Railway Interoperability and Safety Committee – van de Europese Commissie. Wij nemen deel aan de workshops van de Commissie en het RISC.

Wij organiseren ook overleg binnen de Belgische spoorwegsector omtrent voorstellen van de Commissie wanneer er advies wordt gevraagd over wat in België gebeurt.

Nog een bijzondere taak betreft het vervoer van gevaarlijke goederen waarbij wij België vertegenwoordigen op de vergaderingen van OTIF en de Europese Commissie. Wij oefenen ook toezicht uit op het naleven van de veiligheidsvoorschriften bij het vervoer van gevaarlijke goederen.

Ten slotte, moeten wij jaarlijks een jaarverslag opstellen. We doen dat op basis van de structuur overeengekomen binnen het ERA. Die is in elk land gelijk en maakt dus gemakkelijk vergelijkingen met andere landen mogelijk.

Wij hebben er al drie gemaakt. Wij zijn nog ervaring aan het opdoen om dat wat beter te structureren. Het jaarverslag publiceren wij op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het Europees Spooragentschap krijgt een kopie. Wij verspreiden, op dit ogenblik erg beperkt, ook een papieren versie, naar de Veiligheidsinstantie en de stakeholders.

Het organigram ziet er als volgt uit. Ik denk niet dat wij dat nu in detail moeten overlopen.

Ik dank u voor uw luisterbereidheid.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier les trois orateurs pour la qualité de leurs exposés et leur dire qu'ils suscitent quelques questions. Je me tournerai en premier vers M. Forton. Monsieur, vous avez dressé un bilan rapide des périodes importantes. Vous avez parlé de fortes contraintes budgétaires entre 1988 et 1992. De 1991 à 1995, vous parlez de "reprise progressive des investissements ferroviaires", pour reprendre vos termes. Il serait plus qu'intéressant de vous entendre développer ce point. J'entends par là que vous puissiez produire des données chiffrées pour mieux comprendre ce que vous appelez "reprise progressive" par rapport à la période précédente.

Deuxièmement, vous nous avez parlé d'une "absence quasi générale de normes, de prescrits de sécurité". En quoi ne pouvait-on pas normaliser la sécurité? Quelle est votre opinion à ce sujet?

Troisièmement, vous avez dit que l'administration dépend des volontés ministérielles. On constate que le niveau des implications a varié avec le temps. Vous en avez trop dit ou pas assez. Je voudrais vous demander non pas un historique de la bonne ou de la mauvaise volonté des ministres successifs mais de développer ce point. Doit-on établir un lien entre la bonne ou mauvaise volonté des ministres et l'absence ou la présence de moyens?

J'avais également une question pour M. Peeters. Vous nous avez dit qu'après Pécrot, le Conseil

des ministres avait demandé un audit et que cette mission avait été confiée à Lloyd's Register et à Arcadis. Pouvons-nous disposer des conclusions de ce rapport? Il serait intéressant de pouvoir en disposer, même partiellement.

Enfin, j'ai une question pour M. Latruwe. Vous avez évoqué le contrôle dont vous êtes chargé aujourd'hui pour les formations de conducteurs de train, en matière d'attestations médicales, psychologiques et autres. Quand vous dites que nous tendons pour octobre 2011 vers une nouvelle autorisation pour les conducteurs de train au niveau européen, j'aurais voulu savoir si des conclusions de cette étude, de ce contrôle, étaient déjà disponibles.

Le **président**: Nous devrions auditionner des représentants le 12 mai. À cette occasion, nous pourrons obtenir des documents sur la question.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil de sprekers bedanken. Ik heb enkele concrete vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de homologatieprocedure. In deze commissie vroeg onder andere een vertegenwoordiger van een belangenorganisatie waarom de FOD Mobiliteit er zo lang over doet om bepaalde systemen, met name TBL1+, te homologeren. Achteraf hebben we hier een tabel gekregen van de heer Descheemaecker waarin de verschillende data werden gegeven van de homologatie voor de 72 en de 24 volt. Daarin bleek dat er wel degelijk een aantal maanden verliep na de aanvraag van de homologatie, zowel wanneer de aanvraag vertrok bij de NMBS als wanneer de FOD en DVIS actief tussenbeide kwamen bij de homologatie van de verschillende veiligheidssystemen. Wat is de procedure? Op welke manier kan die worden versneld? In alle discussies bleek dat toch een angel te zijn.

Mijn tweede vraag gaat meer specifiek over de werking van DVIS. U hebt gezegd dat het een jonge organisatie is, die nog volop moet worden uitgebouwd. Als ik het jaarsverslag van 2007 en 2008 bekijk, stel ik toch telkenmale vast dat er zowel tussen de lijnen als expliciet wordt vermeld dat er eigenlijk een sterk personeelstekort is. Men plant een aantal audits, maar het aantal effectief uitgevoerde audits blijkt eigenlijk niet hoog te liggen. In het jaarverslag staan twee geplande audits die effectief zijn uitgevoerd. Er staat dat de resultaten nog verder moeten worden uitgewerkt.
We hebben hier een organigram op papier gezien. In het jaarverslag van 2007 stond dat er 24 personeelsleden op de dienst DVIS werkten. Ik weet niet hoeveel er dat vandaag zijn, maar bij ERTMS en andere systemen stonden 6 of 7 personen vermeld. Als we dan de cijfers van ERA bekijken over de situatie in de buurlanden, zie ik toch dat het aantal in soortgelijke organisaties – ik weet dat men een vermenigvuldiging moet maken met het aantal treinkilometers en dergelijke – veel hoger ligt.

Dan kom ik op een tweede element. Wij hebben eind december of begin januari in de Kamer een aantal dikke boeken goedgekeurd, met het spoorwegpakket, die een invloed hadden op de werking van DVIS, ook voor de controle van ongevallen. Ik heb in het Staatsblad een aantal benoemingen gezien. Zijn die benoemingen vandaag al operationeel? Het laatste dat ik bij heb, is het ministerieel besluit tot aanwijzing van de hoofdonderzoeker en onderzoeker voor het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor. Hoe wordt dat geïntegreerd in het geheel en in welke mate is dat werkzaam?
Een derde element betreft de kwalificatie van treinbestuurders.

Vroeger deed de NMBS zelf de kwalificatie. Omdat Europa stelt dat zulks door een onafhankelijke instantie moet gebeuren, is dat nu niet langer het geval. Ik meen uit de toelichting echter te hebben begrepen dat er een arrest van de Raad van State is waarin op juridische problemen inzake de overdracht van bevoegdheden wordt gewezen.

Ik zou graag een stand van zaken ter zake willen krijgen. Ik wil ook weten hoe een en ander vandaag in de praktijk wordt opgelost. Mij lijkt er een juridische leemte te zijn ten opzichte van een besluit in het Belgisch Staatsblad van 31 oktober 2007 betreffende een arrest van de Raad van State over de erkenning van de bedoelde opleiding.

Mijnheer de voorzitter, een vierde element, waarmee ik mijn eerste interventie afrond, betreft de privéoperatoren.

In de bijzondere commissie maar ook in de commissie voor de Infrastructuur heeft minister Vervotte verklaard dat zij niet bij machte is om bijvoorbeeld systemen als TBL1+ bij privéoperatoren af te dwingen, omdat TBL1+ een nationaal en geen Europees element is. Europa kan evenmin als minister Vervotte de invoering van het systeem afdwingen. De bevoegdheid ter zake ligt bij staatssecretaris Schouppe.

In welke mate kan DVIS of de FOD Mobiliteit in het algemeen een rol spelen bij het afdwingen bij privéoperatoren van TBL1+ of andere veiligheidssystemen?

Mij lijkt het essentieel – wij spreken in de bijzondere commissie telkenmale over de NMBS – dat ook privéoperatoren – vooral op cargogebied, aangezien de impact van een mogelijk ongeval door de massa veel groter zal zijn – met veiligheidssystemen zijn uitgerust.

Ik wil specifiek uw visie op de kwestie weten. Ik wil ook weten in welke mate de invoering van dergelijke systemen afdwingbaar kan worden gemaakt.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun komst en voor de interessante uiteenzetting.

Bijzonder interessant waren de conclusies van de heer Forton, zijnde de drie opmerkingen die hij tot slot van zijn uiteenzetting maakte.

Dat is namelijk, ten eerste, de totale afwezigheid van de veiligheidsvoorschriften in de beheerscontracten, omdat zij blijkbaar niet contractueel zouden kunnen worden vastgelegd. Ik stel mij de vraag hoe zulks kan. In welke mate zou de afwezigheid van bedoelde bepalingen nefast voor de veiligheid op het spoor kunnen zijn?

Hoe komt het dat de FOD Mobiliteit, die volgens mij bij de beheerscontracten betrokken is, geen invloed heeft kunnen uitoefenen om veiligheidsvoorschriften in voornoemde contracten opgenomen te krijgen?

U merkt, ten tweede, op dat u objectief uw taak doet, wat echter ook de impact op de eindbeslissing beperkt. Ook hier wil ik u vragen mij een en ander beter uit te leggen. Wat bedoelt u precies met uw bemerking? Ze is immers interessant genoeg om desbetreffend wat meer te weten.

U wijst er ook op dat de administratie van de wil van de minister afhangt. Dat klopt. U voegt eraan toe dat die wil in de loop der jaren wel eens varieerde. Ik zou ter zake wat meer informatie krijgen. Wat bedoelt u met uw opmerking? Wat is er juist aan de hand?

U zegt dat u ook niet over alle archieven beschikt. Soms hoor ik hallucinante verhalen. Als er aan het hoofd van een FOD een nieuwe minister komt, gebeuren er nogal eens dingen, niet alleen op de kabinetten, maar ook op de administraties. Er willen nogal eens zaken verdwijnen. Dat lezen we dan in de pers. Ik neem aan dat dat hier niet het geval zal zijn, maar wat gebeurt er dan met die archieven? Worden die ergens anders bewaard? U zegt dat u moet nakijken waar de archieven van vroeger zijn. Worden die niet centraal bewaard? Dat zouden wij toch ook willen weten.

U hebt uitgelegd dat u voor twee verschillende ministers werkt, namelijk voor de staatssecretaris en voor minister Vervotte. Bemoeilijkt dat de relaties tussen de FOD en uw dienst? Had u liever gezien dat er één minister bevoegd is? Ik neem aan van wel. Dat zou misschien een ideale situatie zijn. Vindt u dat het een moeilijke zaak is? Zou u liever hebben, in de toekomst, als er ooit nog een nieuwe federale regering komt, dat dat allemaal onder één minister zou zitten?

Ik zou ook willen vragen of de veiligheidsvoorschriften door alle spoorwegoperatoren op dit ogenblik even goed worden opgevolgd. Hoe kan DVIS daarin concreet interveniëren?

Recent is beslist om prioriteit te geven aan TBL1+ in plaats van aan ETCS. ETCS werd nog even in de wachtzaal gezet. Lijkt u dat een verstandige keuze? In welke mate is DVIS daarbij betrokken geweest of daarin gehoord?

Bij de aflevering van certificaten, in hoeverre gaat uw dienst na of het systeem voldoende voorwaarden biedt op het vlak van interoperabiliteit?

Hoe verlopen de contacten met de verschillende operatoren?

Tot slot, er worden, zoals u hebt gezegd, in de loop van de jaren verschillende audits doorgevoerd, maar andere dan weer niet. Er worden onderzoeken gedaan. Er worden adviezen geformuleerd en u krijgt zelf ook adviezen vanuit de Europese Commissie enzovoort. Ik neem aan dat er audits worden gemaakt, maar wat gebeurt daar dan concreet mee? Wordt dat gegoten in wetgevende teksten? Worden er op het terrein onmiddellijk acties ondernomen om bepaalde zaken te veranderen? Mijn vraag is dus wat er uiteindelijk gebeurt met de conclusies van al die enquêtes, al die adviezen en al die audits. Hoe kunnen parlementsleden daar een zicht op krijgen?

Mijnheer Latruwe, ik kom nu tot uw uiteenzetting.

Als ik me niet vergis, zei u dat een van de voorwaarden voor de aflevering van een vergunning aan een spoorwegonderneming, het hebben van een veiligheidsbeheersysteem is. Aan welke criteria moet dat systeem voldoen? Wat zijn de voorwaarden voor een veiligheidsbeheersysteem?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser.

La première fait suite à l'audition des représentants de la Commission européenne qui nous ont indiqué être en ce moment en relation avec l'État belge, et donc avec le SPF Mobilité, concernant les spécifications de la TBL1+. Visiblement, il y avait des demandes de vérification de l'interopérabilité du TBL1+. J'aurais voulu savoir si vous confirmiez ces contacts. Pouvez-vous nous en dire plus? Sont-ils concluants en termes d'interopérabilité du système?

Mes autres questions se basent sur le rapport annuel 2008 de l'Autorité nationale de sécurité. À la fin du point 2, en page 11, on dit: "À première vue, on observe une baisse du niveau de sécurité. Il est néanmoins délicat sur une période de trois ans d'en conclure que la sécurité devient défaillante. Pour que l'on puisse se prononcer avec certitude sur le niveau de sécurité des chemins de fer belges, la moyenne doit être calculée sur une période de quatre ou mieux cinq ans." On a maintenant davantage de recul par rapport au rapport de 2008. Pouvez-vous nous indiquer si vous confirmez ce constat de baisse du niveau de la sécurité ou si ce constat a évolué positivement?

De même, au point 3 du rapport annuel, dans les "résultats des recommandations de sécurité", on lit "qu'il est trop tôt pour analyser de manière significative" – vous aviez émis dans le rapport 2007 une série de recommandations – "les résultats des recommandations de sécurité émises en 2008 à l'occasion de l'enquête sur les accidents". Une série de recommandations a été faite pour aboutir à l'élaboration par le gestionnaire de l'infrastructure d'un plan d'action d'amélioration dans les domaines de la stratégie d'amélioration des processus, de la séparation des fonctions et des tâches de sécurité et de la standardisation des règles de contrôle et de la mise en œuvre de celles-ci. L'Autorité assure le contrôle de la bonne exécution de toutes les modifications qui sont présentées dans le cadre de ce plan. J'aurais souhaité savoir ce qu'il en était de l'évolution de la mise en œuvre de ce plan et de vos recommandations.

Le **président**: Est-il possible, pour l'approbation de TBL1+ en termes de signalisation, d'obtenir une ligne du temps depuis le moment où vous avez reçu les demandes d'homologation jusqu'à celui où l'homologation a été délivrée? Il nous a été dit ici qu'il s'agissait de procédures qui sont très longues. Comment justifier des délais relativement longs? Je veux dire: entre le moment où la SNCB (ou Infrabel) a introduit une demande d'homologation de TBL1+ – on peut prendre un exemple ou deux de matériel roulant ou de poste de signalisation – et celui où la licence a été accordée, pouvons-nous avoir les différentes étapes décomposées?

Deuxièmement, on a parfois l'impression que, pour des matériels utilisés dans certains pays, les homologations ne sont pas reconnues mutuellement. Elles doivent être obtenues pays par pays. Quels sont les obstacles à un système de reconnaissance mutuelle? Apparemment, l'ERA nous dit avoir l'intention d'aborder encore ce sujet lors de prochaines réunions. Quels sont les obstacles d'ordre technique et juridique qui empêchent d'aller plus loin? Nous avons connu cela avec le transport routier. Il y a sans doute des dispositifs de validation au niveau national qu'il convient d'approuver.

Troisième élément: j'observe que, dans huit États européens, les tâches qui vous sont confiées le sont à des établissements publics autonomes. Dans un certain nombre de ces pays, leur degré d'autonomie est total et absolu, en ce sens qu'ils ne dépendent jamais d'un ministre. S'ils dépendent d'une autorité, c'est du parlement. Or notre structure historique, qui nous incite peut-être à aller moins vite, est telle qu'il existe, malgré tout, une dépendance. Nous le voyons, dans un autre domaine, avec l'IBPT.

J'ai l'impression que c'est un peu la même chose dans votre domaine d'activité. Vous êtes assis à un endroit inconfortable en dépendant directement d'un ministre. Je ne mets pas les ministres en cause, c'est un constat au niveau de l'organisation institutionnelle et juridique belge.

Avez-vous tous les outils pour garantir une indépendance suffisante entre l'opérateur historique belge et les opérateurs externes? Pouvez-vous garantir une neutralité par rapport à l'ensemble des opérateurs?

La question est d'autant plus d'actualité que, dans certains pays, il y a parfois cinquante ou soixante

opérateurs. Si cela devait arriver chez nous, il y aurait toujours bien un opérateur qui contesterait l'architecture actuelle de l'organisme que vous représentez quant aux liens fonctionnels de financement et de mission de service public avec notre société nationale des chemins de fer.

Je sais que c'est un sujet difficile et que vous n'êtes peut-être pas le mieux placé pour y répondre. C'est plus une question de politique. Comment vivez-vous cette situation?

Je vous prie de m'excuser mais je devrai vous quitter vers 11.30 heures pour me rendre à la Conférence des présidents. Je demanderai à un de mes collègues de bien vouloir me remplacer.

En ce qui concerne le premier point que j'ai abordé, je vous signale qu'il y aurait un problème juridique à continuer les auditions si les chambres étaient dissoutes. La protection juridique des parlementaires n'existerait plus. Nous ne serions donc plus couverts pour les déclarations que nous ferions ici ou que nous susciterions chez des témoins.

Concrètement, des actions judiciaires pourraient être entreprises contre certains collègues qui feraient parler des témoins et qui enclencheraient des mécanismes disciplinaires par la suite. Je ne souhaite pas entrer dans un tel processus.

Le fait de poursuivre ou non dépendra de la témérité des uns et des autres.

La question sera soumise à la Conférence des présidents pour avoir confirmation.

Pierre Forton: Monsieur le président, nous répondrons tous les trois en nous complétant. Les premières questions m'ont été adressées.

Effectivement, au cours de la période 1988/1991-1992, j'ai fait état de contraintes budgétaires assez fortes. C'est tout à fait réel dans le cadre des chemins de fer. Je me souviens très bien qu'en 1988 ou 1989, le montant des engagements budgétaires, donc les investissements financiers par le biais du budget de l'État, s'élevait à 6,6 milliards de francs belges. Ni plus ni moins!

La situation de la SNCB étant très difficile, notamment du point de vue de son endettement, il n'existait que très, très peu d'investissements dits sur fonds propres de la SNCB. Eu égard à cette dernière, des problèmes se posent au niveau de l'État belge, notamment en matière d'endettement par rapport à la perspective du marché de 1992. Les crédits d'ordonnancement, alors que les crédits d'engagement s'élevaient à 6,6 milliards, étaient légèrement inférieurs à 10 milliards de francs belges, ce qui montrait une volonté de récupérer une partie de l'endettement au niveau du budget de l'État. Le même phénomène était situé au niveau de la SNCB.

Je rappelle que nous avons reçu, hier, une demande de votre commission nous invitant à fournir des éléments d'information supplémentaires. Nous allons y travailler. Il nous est, entre autres, demandé de fournir l'aperçu le plus complet possible, de 1982 à 2010, des budgets, des dépenses réalisées en faveur de la sécurité du rail. Donc, les éléments qui ont été sollicités à l'instant seront fournis au maximum de nos possibilités.

Comment les règles de sécurité sont-elles ou non traités dans le contrat de gestion? Je laisserai à Joan Peeters le soin de me compléter rapidement. Je fais simplement un constat. Jusqu'à une époque pas très éloignée, on ne parlait quasiment pas de la sécurité, en termes de sécurité de circulation ferroviaire, dans les contrats de gestion. J'ai également rappelé que les premiers éléments des prescrits de sécurité, qui sont apparus dans les réglementations belges sont apparus dans les réglementations belges en 1999: c'était le recensement des normes et règles de sécurité qui existaient, lesquelles étaient rédigées en interne au niveau de la SNCB.

Président: David Geerts.
Voorzitter: David Geerts.

Depuis lors, depuis 1999, nous avons évolué dans ces matières et nous prenons une part nettement plus importante au niveau fédéral quant aux règles de sécurité. Je fais simplement le constat de ce qui existait.

Quid de l'administration et de son impact en fonction des évolutions gouvernementales?
C'est aussi un constat que je fais. J'ai eu une carrière administrative assez longue. Je crois avoir connu un certain nombre de ministres depuis 1972, mais je n'ai pas eu de problème avec ça. Je constate que, au cours de la période que votre commission passe sous revue pour l'instant, dans certains cas il y avait une volonté gouvernementale d'associer relativement étroitement l'administration à la préparation des décisions, ou presque pas du tout. Cela vaut, par exemple, selon mon expérience, en matière de transposition de directives ferroviaires. Je sais qu'aujourd'hui, nous avons un très grand impact

dans la préparation de la transposition des directives ferroviaires, mais j'ai connu des époques où cette transposition se faisait essentiellement en dehors de l'administration, voire sans le concours de l'administration.

C'est un constat que je fais en regardant dans le rétroviseur, mais que nous ne sommes pas en mesure de juger. J'ajouterai que je connais ces mêmes phénomènes dans d'autres secteurs: dans la Direction générale des Transports terrestres; il y a les aspects routiers, de navigation intérieure et intermodalité; c'est un constat que je peux faire dans d'autres secteurs; même dans des secteurs dans lesquels je n'ai jamais travaillé (l'aérien ou le maritime). Peut-être cela existe-t-il dans d'autres SPF. C'est un constat que je fais. En tout cas, à ma connaissance, l'administration a toujours été volontaire pour participer dès que demandé. Elle a toujours joué son rôle: on sait très bien que, lorsqu'on voit les contrats de gestion, nous établissons des rapports qui sont demandés par ces contrats de gestion et nous les adressons à l'autorité ministérielle. Cela dépend de l'autorité ministérielle si elle souhaite ou non y accorder un suivi.

Je crois aussi que beaucoup de décisions sont prises, mais forcément prises au niveau des autorités ministérielles.

J'ai simplement voulu dire que si nous nous limitons à notre rôle naturel et si notre implication est plus ou moins importante dans la préparation des décisions, nous ne pouvons pas peser sur des arbitrages aussi positifs et sains soient-ils. Les arbitrages sont souvent, dans d'autres matières, décidés ailleurs.

Peut-être pouvons-nous regretter les montants budgétaires consacrés aux investissements. En tout cas, nous prenons note des instructions qui décident de la préparation de notre budget. Voilà ce que je voulais dire.

Une question a également été posée au sujet de la cellule d'enquête qui existe au sein du SPF. Effectivement, la désignation est déjà faite, depuis le mois d'octobre 2009, d'une cheffe enquêtrice à la tête de cette cellule. Que je sache, cette personne est présente. Elle a toujours à ses côtés une adjointe qui existait déjà. Elle nous quittera à la fin de ce mois pour des raisons personnelles. Mais, à ma connaissance, l'enquête est menée par quatre experts indépendants sous la direction de la cheffe enquêtrice qui est une fonctionnaire de l'État belge.

Je ne peux répondre à la question relative à la disponibilité de toutes les archives. Il s'agit d'un constat que nous faisons. Mais croyez bien que si nous ne disposons pas de toutes les informations en interne, nous avons d'autres possibilités pour enrichir les archives, ce d'autant que la demande émane de votre commission. Nous avons déjà agi en ce sens pour les représentants de la Cour des comptes qui travaillent chez nous depuis presque deux mois. C'est ce que nous ferons pour répondre à la demande de votre commission et nous agirions de la même façon si d'autres demandes devaient nous être adressées à l'avenir.

Quant à l'existence de deux ministres, mes services et moi-même en avons pris facilement une habitude et peut-être une bonne habitude. Cette composition gouvernementale existe depuis 2003. Je ne peux pas dire que cela nous complique la vie ou qu'il serait plus simple de vivre avec un seul ministre.

Je crois que nous n'avons pas rencontré de problème car le partage, les délimitations et les attributions des deux autorités ministérielles nous ont toujours été bien connus. Encore ce matin avant de me rendre à votre commission, j'ai reçu un dossier de Joan Peeters concernant une question relativement importante. Nous avons adressé le même rapport aux deux autorités ministérielles.

Je ne crois donc pas que cela complique la vie. Bien entendu, s'il y avait une autre composition gouvernementale avec un seul et unique ministre, nous pourrions aussi vivre puisque cela a été le cas les années précédentes. Par ailleurs, la diversité peut-elle faire aussi émerger certaines richesses mais cette remarque est plus philosophique.

Concernant la dernière série de questions, on constate effectivement que dans d'autres États, l'organe de sécurité ferroviaire – le SSICF – est beaucoup plus autonome et constitué en dehors de l'organigramme d'une administration.

Nous prenons actuellement un certain nombre de dispositions pour éviter que dans la Direction générale Transports terrestres il existe – comme c'est le cas aujourd'hui – la direction Transport par rail, représentée par Joan Peeters, et l'organe de sécurité SSICF, représenté par André Latruwe.

L'objectif que nous poursuivons, sans en faire pour l'instant un organisme autonome et totalement indépendant, c'est de laisser l'organe

de sécurité dans l'organigramme du département. Il y a des avantages à cela en termes de synergie, de points de contact, de constitution de banques de données communes. Tout avantage implique certainement des petits inconvénients. Je ne suis pas là pour critiquer ce qui se passe à l'étranger. Nous avons pour objectif de resituer l'organe de sécurité en dehors de la Direction générale Technique et Production et de le placer en haut de notre organigramme pour montrer une séparation.

En tout état de cause, nous avons des contacts avec la Commission européenne au sujet de cette option qui correspond au prescrit des directives européennes. L'objectif est là, il faut transformer l'essai et il faut prendre à cet effet des dispositions réglementaires. Elles sont en préparation. Nous verrons quand nous pourrons les soumettre à l'approbation de qui de droit. M. Peeters peut dire un mot sur l'aspect prescrits de sécurité et contrat de gestion.

Joan Peeters: Le rapport de Lloyd's Register est effectivement disponible. J'ai appris que vous allez auditionner un des consultants. Il ne disposera pas des documents de suivi que nous avons mis en place mais je peux vous les transmettre.

Wat dan de beheerscontracten betreft, dat is een van de onderwerpen die door het Rekenhof ook wordt bekeken. We hebben daar ook over gediscuteerd. Ik heb in het kort verteld hoe het gegaan is met de huidige beheerscontracten. Op verschillende plaatsen was er op een bepaald ogenblik (tijdens de onerhandelingen) de neiging om in beheerscontracten wetteksten te citeren, onder andere voor toegankelijkheid en ook voor exploitatieveiligheid. Op een bepaald moment hebben we dan beslist dat alles wat wettelijk is bepaald niet moet herhaald worden in de contracten. Het is wettelijk bepaald dat het een verplichting is om een veiligheidsbeheersysteem te hebben, er zijn veiligheidsmethoden, –doel-stellingen en –indicatoren die zelfs Europees worden vastgelegd: het heeft dus geen zin om dat nog eens te gaan herhalen in een beheerscontract.

Die discussie moet daarmee niet helemaal worden afgesloten. Men zou altijd kunnen zeggen dat we verplichten dat de treinen op tijd moeten rijden, dat er nette stations moeten zijn, dat de kwaliteit op alle andere punten verzorgd wordt, maar dat we contractueel weinig aandacht geven aan het aspect veiligheid. Ik sluit de deur helemaal niet, maar ik citeer gewoon de manier waarop de laatste beheerscontracten dat punt behandeld hebben. Wat de opzoekingen betreft die wij voor het Rekenhof hebben gedaan: ook in de vorige beheerscontracten kwamen die aspecten heel weinig aan bod.

U had ook gevraagd naar de tijdslijn voor de homologatie van TBL1+. Dat zal de heer Latruwe heel goed kunnen uitleggen. Het zou wel nuttig zijn de vraag te stellen wat er is gebeurd tussen 2001 en oktober 2005. Na het ongeval in Pécrot was er in 2001 de beslissing van de NMBS om de roll out van ECTS te versnellen. Uiteindelijk zijn eind oktober 2005 Infrabel en de NMBS – de opsplitsing was toen al een feit – de administratie komen zien met het voorstel van TBL1+. Waarom heeft dat zo lang geduurd?

André Latruwe: Ik probeer nu maximaal aan te vullen. Ik vat aan met de problematiek van de treinbestuurders. Er is daar een belangrijke evolutie aan de gang. Vandaag is de oude wetgeving – de koninklijke besluiten – van toepassing en wordt de opleiding gegeven door een opleidingsinstelling die wordt erkend door de minister. De criteria waaraan de opleidingsinstellingen moeten voldoen zijn het gevolg van een koninklijk besluit dat onder andere de minimumopleidingsduur bevat. Er is inderdaad een uitspraak geweest van de Europese Commissie dat dit niet klopt en aanleiding kan geven tot discriminatie. Daardoor is er een nieuw koninklijk besluit uitgevaardigd dat de opleidingsduur beperkte tot 190 dagen voor een treinbestuurder die op de volle baan rijdt en 135 dagen voor een treinbestuurder die enkel rangeringen doet. Daarover is momenteel geen discussie meer. Iedereen werkt in dat stramien.

Wat gebeurt er nu? Wij als Veiligheidsinstantie geven een vergunning geldig op het Belgische spoorwegnet. Wij geven die vergunning op basis van een medisch en psychologisch attest, en op basis van een attest van beroepskennis afkomstig van de school. Dit document is enkel geldig in België. Een treinbestuurder die van Metz tot in Antwerpen rijdt, heeft dus een Frans, Luxemburgs en Belgisch rijbewijs bij zich. Dit bevordert natuurlijk de doorstroming van het spoorvervoer niet.

Ik kom nog even terug op onze taak. Wij houden toezicht op het feit dat er effectief examens werden afgelegd. Wij geven enkel een document als wij de bewijzen krijgen van de school en de dokters dat alles in orde is. Nu en dan wonen wij een examen bij om te kijken of dat allemaal perfect verloopt. Wij vragen ook wel eens de werkschema's op van de verschillende examinatoren om te kijken of er die dag wel

effectief een examen heeft plaatsgevonden. Momenteel hebben wij daarop geen afbreuken vastgesteld.

Nu is er de richtlijn 2007/59 inzake de certificering van de machinisten die locomotieven en treinen besturen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap. Wij hebben van de Nederlanders de benaming machinistenrichtlijn overgenomen. De Belgen spreken immers meestal van treinbestuurders. Hierdoor is een geheel nieuwe procedure van toepassing voor de internationale treinbestuurders en dit zal ook worden uitgebreid naar de treinbestuurders die enkel in België rijden. Op dat ogenblik zal de treinbestuurder een rijbewijs krijgen, een licentie, die enkel aangeeft dat hij een beperkte beroepskennis heeft. Dit document zal gelden in heel Europa. Om die reden wordt trouwens aan een Europese databank gewerkt.

Die opleiding wordt nu geraamd tussen 14 dagen en een maand. De bestuurder kan op dat ogenblik onmogelijk alle beroepskennis hebben. Het certificaat zal een zeer beperkte beroepskennis certificeren, en zijn psychologische en medische bekwaamheid om een trein te besturen. Daarna moet de kandidaat-treinbestuurder een uitgebreide opleiding volgen bij een opleidingsinstelling. Na deze opleiding geeft de opleidingsinstelling een bewijs waaruit blijkt dat de betrokkene al het materieel en al de lijnen kent zodat hij eventueel kan rijden van Antwerpen tot ver in Frankrijk. Op dat ogenblik wordt die verklaring opgesteld door degene die de opleiding heeft gegeven zonder dat wij dit nog te zien krijgen. Bijgevolg krijgen wij nu de bijkomende taak om te controleren of die documenten wel correct zijn. Werden die opleidingen wel effectief gevolgd?

Zijn de examinatoren voldoende onafhankelijk? Wie waren de opleiders?

Wij zullen nog slechts een certificaat afleveren aan de bestuurders, dit zal enkel een beperkte beroepskennis aantonen. Het grote stuk wordt de volledige verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming, die dan ook de mogelijkheid heeft om in verschillende landen te rijden, zonder dat men telkens een Veiligheidsinstantie moet raadplegen. Wij zullen dus vanaf eind volgend jaar geconfronteerd worden met treinbestuurders die België nooit gezien hebben. Zij zullen uit Duitsland of Frankrijk vertrekken, met een licentie die daar uitgereikt werd en met een beroepsopleiding die zij voor een groot stuk daar gekregen hebben. Wij moeten dan nakijken of dat allemaal nog wel in orde is.

Er komt dus een heel nieuwe taak voor de Veiligheidsinstantie, als gevolg van de omzetting van de machinistenrichtlijn. Op dit ogenblik is dat werk in volle voorbereiding. Er wordt nog met de Veiligheidsinstanties van de andere landen overlegd over de manier waarop wij dit zullen aanpakken. Het is heel belangrijk dat de Veiligheidsinstanties elkaar vertrouwen en dat er vertrouwen ontstaat tussen de Veiligheidsinstanties. Wij zullen namelijk steeds meer moeten steunen op hetgeen in de buurlanden gecontroleerd werd. Dat is nu in voorbereiding.

Ik kom tot de homologatieprocedures. Als men op dit ogenblik iets nieuws in dienst wil brengen, zijn er twee pistes mogelijk. Als het een subsysteem, een voertuig of een stuk infrastructuur is, is de procedure van een toelating tot ingebruikneming van toepassing, waarbij de aanvrager, op basis van een keuringsverklaring, de aanvraag bij ons moet indienen. Afhankelijk van het type aanvraag hebben wij tussen de twee en de vier maanden om een uitspraak te doen in verband met de toelating tot ingebruikneming of de homologatie. Wij halen die periode altijd. Het gemiddelde bedraagt ongeveer een maand. Dat is ruim onder de wettelijke norm. Wij worden echter permanent geconfronteerd met aanvragen, vooral voor voertuigen, die niet of bijna conform zijn. Mijn medewerkers investeren tot 80 % van hun tijd in het controleren van aanvragen voor afwijkingen, in de loop van het proces. Dat vraagt enorm veel tijd.

Een geval is aangehaald op de persconferentie door de minister van Overheidsbedrijven, waar de NMBS vroeg om ETCS in de plaats van type HLE13 te installeren. Ze dienden bij ons een voorstel in, dat ook naar Luxemburg en Frankrijk zal moeten. Dat is helemaal niet conform de Europese voorschriften. Wij hebben tegen de NMBS gezegd: het heeft geen zin om voort te doen, het zal toch neen zijn. Als je ergens tien meter hoog mag bouwen en je wil een gebouw zetten van 15 meter, dan krijg je natuurlijk geen toelating. Wij kunnen nooit de toelating geven aan iets dat niet conform de voorschriften van ECTS is. Wij zeiden neen. Dan kwam er een brief van de directeur, dan een van de directeur-generaal, dan een van een gedelegeerd bestuurd waarin stond: zou je toch niet ‘ja’ zeggen?

Ik mag de Europese regels niet interpreteren. Als zij afkomen met iets dat conform de technische voorschriften is, dan gaat de procedure zeer vlot bij ons. Wij geven prioriteit aan de

klantendossiers. We moeten iets minder controleren. Tot nu toe heb ik altijd mijn mensen de opdracht gegeven: als we aanvragen krijgen, treinen moeten kunnen rijden, die dossiers moeten worden behandeld.

Tot nu toe is er nog geen geval geweest waarin wij de wettelijke termijn niet hebben kunnen respecteren.

Er is een tweede zaak van een homologatie of toelating waarbij zaken worden gewijzigd die niet echt in nationale of Europese voorschriften zijn vastgelegd. Op dat ogenblik is op basis van de veiligheidsmethode, die al in de veiligheidsrichtlijn staat, de aanvrager verplicht om zelf een gewetensonderzoek te doen, een navraag te doen en te laten verifiëren door een onafhankelijk assessor. Men moet nagaan of dat voorstel de veiligheid niet vermindert. Dat is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. In het Engels zegt men: the proposal of the applicant. Degene die het zal toepassen, moet ten gronde nakijken of het de veiligheid niet vermindert. Daar bestaan verschillende processen voor. Er is een volledige risicoanalyse. Er zijn verschillende processen mogelijk, maar dat is de volledige verantwoordelijkheid van de organisatie in kwestie. Als hij dat heeft gedaan, dan mag hij dat toepassen, dan hoeft hij bij ons niet te komen. Hij hoeft dat aan ons zelfs niet te vragen. Wij hebben natuurlijk wel het toezicht, wij kunnen het jaarlijkse veiligheidsrapport nakijken waarin staat: wij hebben dat aangepast en wij hebben dat geverifieerd.

Zij moeten dat rapporteren aan ons. Alle spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder moeten een jaarlijks veiligheidsrapport maken waarin zij alle ingrepen die zij intern hebben gedaan, beschrijven en aanduiden wie hun safety assessor is geweest, wie het heeft beoordeeld.

TBL1+ is geen subsysteem. TBL1+ was een aanpassing van het bestaande seingevingssysteem in België. De homologatieprocedure leidde niet tot een formele toelating tot ingebruikneming van TBL1+, maar – ik heb het document bij me – op 25 mei 2007 was er een schrijven van Luc Lallemand. Ik citeer wat op de tweede bladzijde staat: “Par la présente, Infrabel demande le démarrage de la procédure d’homologation du système TBL1+.”

Op 21 juni hebben wij Infrabel geantwoord: “Als jullie iets kunnen verbeteren, akkoord, maar wij willen absoluut de bewijzen hebben dat TBL1+ geen negatieve invloed heeft op het algemene veiligheidsniveau.” Dat was immers niet evident, op basis van de technische beschrijving. Wij hebben binnen de maand gereageerd. Wij hebben de bewijzen die wij vroegen aan Infrabel, gekregen op 7 november 2008. Ik zal niet zeggen dat wij tussen 21 juni 2007 en 7 november 2008 technisch werkloos waren, maar wij konden niet verder.

Wij hebben 17 maanden gewacht op een antwoord van Infrabel. Twee maanden daarna hebben wij gezegd – op dat ogenblik behandelden wij nog vele andere dossiers, waaronder lijn 4, tussen Antwerpen en Rotterdam – dat men voort mocht doen met TBL1+.

Kortom, dat dossier is een kleine maand bij ons geweest, in juni 2007, en dan in november en december 2008. Ik meen dat wij als instantie snel gewerkt hebben. Wanneer wij een dossier krijgen dat onvolledig is, kunnen wij toch niet zeggen: “Het zal vermoedelijk wel goed zijn?” Dat is niet voor de hand liggend.

Ik geef een beetje technische uitleg. TBL1+, dat nu voorgesteld wordt als toveroplossing, werkt op basis van de ETCS-antennes die in het Europese systeem aan de treinen verbonden zijn. Om de interferentie met de bestaande systemen te wijzigen, schakelt TBL1+, dat op voorstel van Infrabel geïmplementeerd is, het oude bestaande systeem – de borstel die aan de locomotief hangt – uit.

Nu krijgen wij dus een systeem met TBL1+ en ook weer oude krokodillen.

TBL 1+ aan de knooppunten, op de volle baan de krokodil die moet gelezen worden door de borstel. Als er werken zijn of snelheidsbeperkingen moet dat opnieuw. We krijgen dus een samenspel van TBL 1+ en het oude krokodilsysteem waarbij de grondinstallatie telkens boodschappen stuurt naar de machine die men moet interpreteren, aanpassen en telkens overschakelen. Het is helemaal niet evident dat dit zonder fouten kan gebeuren. Daarom hebben wij aan Infrabel gezegd dat zij met TBL1+ komen maar dat wij uit het dossier niet kunnen afleiden dat dit alleen voordelen biedt. Het biedt voordelen maar het grijpt in in een bestaand systeem en dat moet geëvalueerd worden. Anders geven wij een blanco cheque. In die periode van 17 maanden heeft Infrabel nog een aantal bijsturingen voorzien om TBL 1+ te installeren.

Hoe zit het met privéoperatoren en TBL1+? Ik zal

de situatie chronologisch schetsen. Op het ogenblik waarop Europa gezegd heeft dat er voor de conventionele lijnen een nieuw systeem was, ETCS, in 2006 dus, bestond het idee van TBL 1+ al. Het gaat dus om snelheidscontrole op 300 m van een sein tot 40 km/u en dan een stop bij het overschrijden van een gesloten sein. Dat systeem was er maar het was technisch niet uitgewerkt. Ik heb de datum aangehaald. Het eerste officiële schrijven van Infrabel dateert van mei 2007. Toen moesten ze nog aan de specificaties werken.

Die konden dus onmogelijk in dat document van de Commissie staan. Vandaar ook de reactie van de Commissie. In 2006 hadden we een technische beschrijving van ETCS en anderhalf jaar kwam men nog met iets nieuws aan. Men moest daar nog aan beginnen! De technische specificaties van ETCS bestonden op dat ogenblik niet. Europa vroeg dus om verder te werken aan het interoperabele ETCS-systeem. Het is nu eigenlijk verboden om nog iets nieuws te ontwikkelen dat niet bestond op het ogenblik waarop de Europese Commissie de streep getrokken heeft. De bestaande systemen mochten blijven bestaan maar men mocht niets anders meer ontwikkelen. Toen kwam België nog met een nieuw systeem aan. Dat is dus niet geapprecieerd door de Commissie. Zij dringt erop aan dat wij het ETCS-systeem absoluut zouden installeren.

Er is nog een volgend belangrijk punt omtrent het TBL 1-systeem dat met de Europese antenne werkt. Het is niet mijn bedoeling te technisch te worden. Bij de bestaande klassieke systemen TVM, LZB, ATB, is er een knop waarop de bestuurder moet duwen. Als met ETCS wordt gereden, is die knop weg. Alle transities tussen systemen moeten gebeuren via boodschappen die uit bakens komen. Dat betekent dat als een operator met ETCS aan boord, België binnenkomt en over een eerste TBL 1+-baken rijdt die niet in zijn software is opgenomen, de machine wordt geblokkeerd en blijft stilstaan.

Het standpunt van de commissie is dat een voertuig dat is uitgerust een controlesysteem dat perfect conform alle Europese voorschriften is, niet kan worden tegengehouden. Van dat standpunt wijken zij niet af.

Aangezien TBL 1+ gebaseerd is op elementen uit ETCS, kan men dat niet uit elkaar halen. Daar stelt zich dus een technisch probleem, maar de Commissie blijft erop aandringen dat materieel met ETCS aan boord — straks komen de eerste aan — niet door een nationaal systeem mag worden gehinderd. Dat wij een nationaal systeem voor het reizigersverkeer bij implementeren op lijnen waar geen grote assen zijn, daarover maken zij zich niet druk, maar zij willen absoluut niet dat er enige hinder zou kunnen ontstaan voor materieel dat volledig conform is met de Europese specificaties, maar waarover België niet beschikt. Door het feit dat TBL1+ steunt op de technologie van ETCS, is dit een technisch bijzonder moeilijk probleem.

Er was ook een vraag naar het Onderzoeksorgaan. Wij zijn daar onafhankelijk van. Het Onderzoeksorgaan moet ons ook analyseren als er een ongeval gebeurt. Wij kunnen ook ten onrechte een vergunning of een certificaat hebben afgeleverd. Wij kunnen te weinig hebben gecontroleerd. Wij mogen het Onderzoeksorgaan in het onderzoek zelf niet hinderen.

Wel moeten wij tussenkomen — of zouden wij moeten tussenkomen; dat is een zwakker punt — bij de aanbevelingen die het Onderzoeksorgaan doet. Wij moeten dat opvolgen. Een aanbeveling kan zijn dat de wetgeving niet in orde is en moet worden aangepast, maar kan ook betrekking hebben op de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming. Het kan ook aan mij, aan de Veiligheidsinstantie, zijn gericht om een bepaald punt te verbeteren.

De problematiek situeert zich op het vlak van de toepasbaarheid van de aanbevelingen. Ik verwijs ter zake naar het artikel 25 van de veiligheidsrichtlijn.

Er wordt daarover dan nog zwaar gediscussieerd samen met het Europees Spoorwegagentschap. Hoe kunnen wij dat in de praktijk brengen? Het standpunt is dat het Onderzoeksorgaan zijn onderzoek afwerkt en dat er dan een aantal aanbevelingen komt. Dan wordt er een consensus gezocht tussen alle betrokkenen om te bekijken of die aanbeveling haalbaar is. Er kan dus de aanbeveling komen dat straks de economische kostprijs van een treinkilometer verdubbelt, maar kan dat dan opgelegd worden? Er moeten dus aanbevelingen komen die realistisch zijn, die haalbaar zijn en die tot een onmiddellijk nut leiden. Die processus is eigenlijk nog niet opgestart. Wij zijn nog te jong, wij zijn pas gestart. Andere landen zijn reeds jaren met zoiets bezig, in België is zo'n Onderzoeksorgaan nieuw, wij hebben dus nog geen ervaringen.

Ik heb een paar dossiers met aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan. Wij vragen dan aan de NMBS of zij dat gedaan hebben en zij antwoorden

neen, want het is veel te duur. Er staat ook nergens dat ze het moeten doen. Het blijft een aanbeveling. Heel die processus is nu in onderzoek. Er is in september een grote vergadering met het Europees Spoorwegagentschap en alle onderzoeksorganen om te kijken hoe wij het resultaat van die onderzoeken, die niet de schuldige zoekt maar kijkt naar de manier waarop er gewerkt wordt, kunnen gebruiken om de spoorwegveiligheid in de toekomst te verbeteren. Dat is dus nog in onderzoek.

Ik kom aan het item over de privé-operatoren. Wij zitten een beetje in een moeilijke positie. Op het vlak van reizigersverkeer zit NMBS aan 100 %, voor het goederenverkeer zit NMBS nog ergens tussen 80 en 90 %. Daarnaast staan vier Belgische privé-operatoren, en nog een paar buitenlandse. Als wij zouden controleren in functie van het aantal treinkilometers, dan zullen wij bijna altijd bij de NMBS zijn. Als wij controleren op basis van iedere firma beurtelings, dan zullen wij veel te veel zaken bij de privé controleren. Enfin, men controleert nooit te veel, maar dan gaan zij de indruk krijgen dat ze geviseerd worden en zich afvragen waarom wij vier keer per jaar bij hen komen en ook vier keer per jaar bij de NMBS, die zoveel meer doet. Momenteel gaan wij relatief meer bij de privé-operatoren dan bij de NMBS. Wij kunnen ons niet permitteren om die privé-operatoren maar een keer om de vijf jaar te gaan controleren. Dat kunnen wij ook niet doen. Minimum gaan wij elk jaar bij elke operator, ook al rijdt bij die operator maar één trein per week.

Er was een vraag over de certificering en het veiligheidsbeheersysteem. Waaraan moet een veiligheidsbeheersysteem voldoen? Wij baseren ons daarvoor op de veiligheidsrichtlijn en op de Belgische wet die wij verder hebben uitgewerkt in een handleiding voor aanvragen. Wij beschrijven daarin de criteria waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen.

Dat begint met de hoofdverantwoordelijke, de ceo of de directeur-generaal. Alle processen moeten permanent worden geëvalueerd en gerapporteerd tot aan de top om daarna te beslissen of men voldoende veilig is.

Ik zou het bijna kunnen formuleren als volgt: veiligheidsbeheer is een werkwoord. Veiligheidsbeheer is iets voor elke dag. Iedereen die op de werkvloer een probleem met veiligheid vaststelt, moet dat rapporteren en die rapportering moet worden doorgegeven, indien nodig tot aan degene die moet beslissen om in te grijpen.

Als het nodig is om tot bij de hoogste van de firma te gaan, dan moet dat gebeuren en dan moet de betrokkene die maatregelen nemen. Of het de schuld van een ander is, of de reglementering niet goed is of niet goed werkt, speelt niet. De basis van het veiligheidsbeheersysteem en van heel de veiligheid is dat iedereen zichzelf continu in vraag moet stellen wat veiligheid betreft.

Er moet continu worden gerapporteerd. Zeggen dat een gevaarlijke situatie zich niet meer zal voordoen, mag niet. Een gevaarlijke situatie moet worden genoteerd, opgevolgd en indien nodig moeten er maatregelen worden genomen.

Het koninklijk besluit van eind vorig jaar heeft dat nogmaals bevestigd en het staat opnieuw in de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes die de Commissie als verordening heeft uitgevaardigd. Het is van toepassing op iedereen en men moet daaraan continu werken.

Wij geven vandaag een certificaat, op basis van een theorie. Ik geef dat volmondig toe.

Theorie is een zaak, maar het moet ook in de praktijk worden toegepast. Op het ogenblik hebben wij niet voldoende middelen om na te gaan of hetgeen beloofd is op papier effectief wordt uitgevoerd door de spoorwegonderneming.

Heel die toepasbaarheid van het veiligheidsbeheersysteem wordt op die manier geauditeerd. U vraagt of wij auditeren. Op het ogenblik is een audit bijna afgesloten en is een volgende in voorbereiding.

Ik heb in mijn personeelsplan en in mijn businessplan voor het volgende jaar er niet in voorzien dat wij zelf auditeren, in de zin dat DVIS niet over personeel beschikt dat de nodige vorming van een auditeur heeft gekregen. Auditeren is niet zomaar wat vragen stellen: een auditeur krijgt een volledige opleiding. Ik heb niet de mensen om op te leiden om te auditeren. Wij zullen dat telkens moeten doen via externe bedrijven die effectief auditeurs hebben met een auditeursdiploma. Wij controleren of iedereen competent personeel heeft. We moeten ons de vraag stellen: is ons personeel in staat om zelf te auditeren. Het antwoord daarop is eigenlijk neen. We zijn verplicht via auditering te werken.

Dan komen we automatisch bij de vraag – we waren met 24 en zijn nu met 26 – of we voltallig zijn. Het antwoord is neen. Wij hebben op het ogenblik een personeelskader van 35 en we zitten

aan 26. Wij zijn een directie bij de FOD Mobiliteit. De aanpassing van het personeelskader van 26 naar 35 is een lange processie, die is gestart in 2008 en meer dan een jaar heeft geduurd. Dat is blijkbaar bij alles van de overheid zo; dat duurt zijn tijd. Het personeelskader moet er zijn. Dan moet Selor kandidaten roepen en examens afnemen enzovoort. De aanwervingsprocedures nemen veel tijd in beslag. We hebben ook een paar keren de pech gehad dat er geen kandidaten waren. Door middel van een oproep hebben we wel een aantal bekwame mensen gekregen. Dan moet men beginnen op de laagste trap van een overheidswedde.

Ik stel continu vast dat de overheid niet kan concurreren met de NMBS, die naast de wedde andere sociale voordelen biedt. Iemand die echt geïnteresseerd is in spoorwegen, gaat liever bij de NMBS werken dan bij de overheid. De overheid biedt minder dan de NMBS, dat is de werkelijkheid en dat moet men eerlijk durven te zeggen. Ik sta effectief voor een groot probleem om personeel te vinden. Hier vlakbij zit de Europese Commissie en het Europees Spooragentschap en die hebben ook nogal wat afgeschuimd. Daar is een aantal mensen tewerkgesteld dat ik zeer goed zou kunnen gebruiken, maar als die kunnen kiezen voor de Europese Commissie of het Europees Spooragentschap, dan kom ik gewoon niet in aanmerking: ik kan niet concurreren. Daar is er dus inderdaad een personeelsprobleem.

Op dit ogenblik zitten wij nog met zeer veel mensen afkomstig uit de NMBS-groep, waaruit zij getransfereerd of gedetacheerd zijn, zoals dat wel eens wordt genoemd. Dat is een tijdelijke toestand. De overgang naar een volledige ploeg FOD zal echter nog heel veel meebrengen. Dat probleem ligt niet aan mij alleen. De heer Joan Peeters heeft al een aantal zaken aangehaald, zoals de onderzoeksverhalen, de ombudsdienst, de rechten van de reizigers. Er komen dus steeds meer taken, die vroeger volledig bij de NMBS-groep zaten, naar de overheid. Zomaar mensen uit de NMBS-groep bij de overheid zetten, kan echter niet. Dat wil zeggen dat de overheid moet beginnen te bouwen aan een volledig nieuwe personeelsstructuur met nieuwe competenties, die ze vroeger niet hadden.

In andere landen is men ofwel vroeger begonnen, ofwel werd zeer drastisch beslist waar de personeelsleden naartoe gingen. In Nederland werd er bijvoorbeeld gewoon een hap genomen uit het bestand van de NS, dat naar de overheid werd gebracht.

In de wetten die jullie afgelopen januari goedgekeurd hebben, staan er weer een aantal taken, overgenomen van de NMBS-holding, die naar het Onderzoeksorgaan gaan. Ik noem bijvoorbeeld de opvolging en het maken van statistieken over ongevallen. Het personeel daarvoor moet echter nog aangeworven worden. Heel die problematiek van overname van taken uit de groep naar de overheid brengt een belangrijk personeelsprobleem met zich mee.

Ik kom nu tot de laatste vraag. Is het een probleem van autonomie? Ik zou neen antwoorden. De toelatingen tot ingebruikname, de veiligheidscertificaten en de vergunningen komen bij mij. Ze worden door mijn mensen beoordeeld en ze worden door mij aanvaard. Er is dus nooit inmenging van buiten uit. Operationeel is er dus geen enkel nadeel aan dat wij binnen de FOD zitten, wat dat aangaat.

Er zijn ook voordelen. Ik zit relatief dicht bij de heer Joan Peeters, die een aantal zaken in praktijk moet brengen. Het overleg vergemakkelijkt dus in sterke mate tussen onze instantie, die de nieuwe regels ziet komen, en Joan Peeters, die een aantal zaken in Belgisch recht moet omzetten en die ook enkele evoluties op internationaal gebied opvolgt. Op dat vlak is dat geen nadeel.

Ik heb ook het comfort deel uit te maken van de FOD. Ik hoef dus geen gebouw te zoeken. Ik hoef geen informaticasysteem te ontwerpen. Op dat gebied zijn er dus ook positieve punten.

Negatief is dat wij in de structuren vallen van de overheid om personeel aan te werven. We kunnen niet echt zaken bieden. In Frankrijk is men ook begonnen met de EPSF, Entreprise Public de Sécurité Ferroviaire.

Pierre Forton: Het is : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

André Latruwe: Etablissement, dat bedoelde ik. Welnu, de helft van het personeel werkt daar met een privécontract. Daarbij kan er worden onderhandeld met de persoon, zoals dat ook in de privaatsector gebeurt.

Ik kom nu tot de veiligheidsvoorschriften en het jaarrapport.

Wat is de evolutie van de veiligheidsindicatoren voor 2009? Op die vraag kan ik vandaag nog niet antwoorden. Tot eind vorig jaar gebeurde de opvolging van veiligheidsindicatoren door de

NMBS-holding.

Zij sluiten normaal hun jaar af op 1 april. Ik heb de cijfers opgevraagd, maar ik heb momenteel nog niet voldoende informatie vanwege de NMBS Holding omtrent deze zaak. Het opvolgen van de veiligheidsindicatoren is een vrij uitgebreid werk. Naar aanleiding van een ongeval vindt altijd wel iemand de oorzaak. Als men een week, of twee maanden later dan het rapport leest, kan het iets totaal anders zijn. Er gebeuren op het spoorwegnet tientallen incidenten per dag. Dat is een tamelijk uitgebreid werk. Men moet wat ervaring hebben met het lezen van een dergelijk document. Wij hebben dat werk voordien nooit gedaan. Wij hebben er ook nooit het kader voor gehad omdat dit gebeurde bij de NMBS Holding.

Ons rapport voor het jaar 2009 is nog in voorbereiding. Over de indicatoren kan ik u momenteel nog niets concreet mededelen.

De enquête bij de ongevallen gebeurt door het Onderzoeksorgaan.

Over de tijdsduur van de TBL1+, daarover hebben we het gehad.

Ik heb nog een puntje in verband met de homologatie die land per land plaatsvindt. Dat klopt. Ik zal het niet hebben over de infrastructuur. Het gaat vooral over het rollend materieel, spoorvoertuigen. Men moet land per land een toelating vragen tot ingebruikneming. Dit is inderdaad een proces dat heel veel tijd vergt. De operatoren en fabrikanten klagen hier terecht over.

Wat is er aan de gang? Op het ogenblik dat alle Europese treinspecificaties in orde zijn, zowel qua materieel als infrastructuur, is dat probleem opgelost. Wij spreken over een tijdsduur van 50 of misschien wel 100 jaar. Spoorweginfrastructuur gaat lang mee. Dat is vandaag geen oplossing. In de interoperabiliteitsrichtlijn van de Commissie, die via de wet van 26 januari werd omgezet, is een verplichting opgenomen waardoor de lidstaten hun specifieke technische vereisten en specificaties voor rollend materieel moeten oplijsten. Nu is een groot werk gaande waarbij in ieder land wordt gekeken wat de specificaties zijn in de 24 andere landen.

Dat moet leiden tot een lijst – die in de loop van dit jaar afgewerkt wordt – waardoor indien de vereisten dezelfde zijn in land A en land B, het tweede land niet meer mag vragen dat het heronderzocht wordt.

Het opstellen van die lijst is echter een verschrikkelijk werk. Soms is het bijzonder eenvoudig omdat men kan zeggen: voor die vereiste is die UIC-fiche van toepassing. In elk land geldt diezelfde UIC-fiche. Daarmee is de kwestie dan geanalyseerd. Maar men wordt ook dikwijls geconfronteerd met het feit dat er in België en Belgische norm van toepassing is en in Duitsland een Duitse norm. De vraag is dan: zijn zij evenwaardig? Kunnen zij op een evenwaardige manier onderzocht worden?

Voor die technische reflectie is er een grote ploeg aan het werk bij het Europees Spoorwegagentschap. De bedoeling is dat wij eind dit jaar duidelijke lijsten hebben van wat er nog land per land moet worden onderzocht en wat er maar in één land moet worden nagekeken. De procedure van de homologatie moet gevolgd worden, maar op het ogenblik dat de aangeduide instantie iets geverifieerd heeft, wordt dat werk enorm gecomprimeerd. Dit moet ervoor zorgen dat de toelatingen veel sneller gaan. Maar de benodigde toelating, land per land, blijft in de Europese en de nationale wetgevingen staan.

Ik meen dat ik mijn lijstje afgewerkt heb. Mocht ik iets overgeslagen hebben, mag u gerust de vraag nog eens stellen of verduidelijking vragen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij dezelfde volgorde hanteren wat de vraagstellers betreft. Madame Musin? Mijnheer Mortelmans? Monsieur Balcaen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Latruwe, vous avez donné des éléments concernant l'homologation de TBL1+. Vous avez mentionné des échanges de courriers avec Infrabel ainsi qu'une série de dates. Cela concernait-il uniquement l'homologation de la partie infrastructure? Si c'est le cas, il y a eu une homologation parallèle pour les engins. Est-ce la même procédure?

André Latruwe: Je n'ai pas traité cette partie de la question.

Ook de NMBS heeft dus die aanvragen ingediend om het rollend materieel aan te passen. Ik heb die documenten echter niet bij. Het is zo dat de NMBS wat de bestaande systemen betreft over drie verschillende types beschikt, een op 24 volt, een op 72 volt en een op 110 volt. Ze zijn eigenlijk fundamenteel verschillend. De elektronica wordt beter en werkt op hogere spanningen. Telkens moest de integratie van TBL1+ in de bestaande

systemen onderzocht worden door een onafhankelijke instantie. De eerste toelatingen zijn begin dit jaar gegeven. Het zit ergens in het dossier, sorry dat ik de datum niet uit het hoofd kan geven. De 24 en 72 volt zijn toegekend, 110 volt is zo goed als afgewerkt. Ik heb het aangehaald. Omdat de boodschappen van TBL1+ ingrijpen in wat er in de locomotief zit, heeft dit aanleiding gegeven tot een hele reeks verificaties die absoluut noodzakelijk waren. TBL1+ staat niet naast het systeem dat nu op de locomotief zit, het staat erbij en het grijpt erop in. Dat moest gecontroleerd worden en dat heeft enige tijd gevergd. Die aanvragen dateren echter slechts van vorig jaar.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Latruwe, je vous remercie pour la réponse à cette question. Pour le reste, je voudrais faire la même remarque que celle apportée à la suite de l'audition des représentants de la Commission européenne. Des discussions se poursuivent effectivement entre la Commission et l'État, via le SPF Mobilité sur l'interopérabilité du TBL1+ au niveau européen, ce qui m'apparaît comme étonnant. On est occupé à installer la TBL1+, alors que des questions restent posées par l'Europe sur les spécifications de ce système!

André Latruwe: Ik zou niet zeggen dat er discussie is over de specificaties van TBL 1+; dat heeft de Commissie aan de Belgische technische verantwoordelijke gelaten.

Er zijn inderdaad vragen over de mogelijke integratie van het Europese systeem en het TBL 1+-systeem, en of die voldoende compatibel zijn en elkaar niet negatief beïnvloeden. In het onderzoek dat tot nu toe gedaan is was het antwoord “nee”. Dat is ook officieel door ERA aanvaard.

We moeten voldoende maatregelen nemen op het gebied van transities en van bakens — van Infrabel dus — opdat wij het ETCS niet storen. Het kan goed worden opgelost maar het vraagt enorm veel technisch onderzoek om ervoor te zorgen dat er tussen beide systemen geen interferenties kunnen bestaan.

Jan Mortelmans (VB): Ik heb nog een aantal opmerkingen. Ik zal misschien doorgaan op het laatste element en dan de andere vragen stellen.

Ik vond het heel belangrijk dat u zei dat op een bepaald moment sommigen dachten dat TBL 1+ de toveroplossing was.

U haalde de beslissingsketen aan in verband met de brief die u kreeg op 25 mei 2007. De Europese Commissie had in 2006 al geadviseerd om aan te sluiten op het op dat moment Europees gestandaardiseerd systeem ETCS level 2.2.2, of zoiets. U zei dan dat u binnen de maand had geantwoord. Omwille van het feit dat er geen apart subsysteem is, wilden wij kijken welke invloed er op de algemene veiligheid is. Dan heeft het 17 maanden geduurd vooraleer u antwoord kreeg. Was die periode nodig om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Commissie? Was dat antwoord dermate uitgebreid dat men effectief 17 maanden nodig had om een aantal technische specificaties op te lossen?

Het lijkt mij cruciaal in dit verhaal om die termijn goed aan deze Commissie uit te leggen.

André Latruwe: Wij hebben Infrabel op 21 juni teruggeschreven. Dan heeft Infrabel dat onafhankelijk onderzoek uitbesteed en moesten zij prijs vragen. Belgorail is als safety assessor opgetreden. Er ging een periode over vooraleer Belgorail effectief met het onderzoek is gestart.

Belgorail heeft het onderzoek op 4 november 2008 afgerond. Ik lees voor:

"Le sous-système TBL1+ a été évalué sur une base volontaire. Il a été démontré de manière suffisante que la spécification générale définit clairement le cadre réglementaire du fonctionnement du système TBL1+. Les essais d'intégration sur site sont concluants, et les résultats sont conformes aux spécifications générales.

Le déploiement du sous-système TBL1+ n'entraîne pas de régression du niveau de sécurité du réseau ferroviaire considéré dans sa globalité et ne crée pas de barrière en termes d'interopérabilité."

Op 4 november leggen zij hun conclusies neer. Op 11 november zegt Louis Brabant dat men alles conform de specificaties gaat maken. Op 7 november, op drie dagen tijd, hadden wij al de aanvraag. Op dat moment is er heel snel gewerkt. De periode van evaluatie nam echter veel tijd in beslag. De grote reden daarvoor is dat als er tests in volle baan moeten gebeuren, dat niet zomaar kan. Wij kunnen moeilijk, om een systeem uit te testen, een locomotief door een rood sein laten rijden; dat gaat niet. Als men dus tests wil doen, moet de lijn buiten de dienst. Dat wil zeggen dat daarvoor het normale verkeer moet worden gestopt.

De tijdsvensters vinden om op drukke lijnen al die proeven te doen, vergt enorm veel tijd. Mocht er ergens in België een spoorlijn zijn met alle seinsystemen erop en die continu vrij is waardoor men permanent kan testen, dan zou men zeer snel kunnen testen. Nu moeten de tests echter gebeuren in het weekend, 's nachts, in kalmere periodes. Dat vraagt heel wat voorbereiding. De experts moeten ter beschikking zijn. Er moeten conclusies worden getrokken.

Met het testen van een systeem in een labo of de simulator alleen komt men er immers niet. Daarvoor hebben wij ervaring genoeg. In de simulator kan iets perfect werken, maar in de praktijk stelt men altijd nog andere zaken vast.

Een test in echte omstandigheden is absoluut nodig. Om die tests uit te voeren, is een spoorlijn nodig die men kan gebruiken. Om dat spoor buiten dienst te krijgen, moet er nogal wat gebeuren. Dat is een probleem dat ook in andere landen bestaat. Ik heb het dus over een testlijn. Als er veel nieuwe infrastructuur wordt gebouwd, zou men er een opzij kunnen houden. In België is er geen spoorlijn ter beschikking om permanent tests te doen. Belgorail die veel testen doet, ondervindt die problemen ook van het vinden van een lijn om testritten te doen. Als men 's nachts rijdt, blijft er soms nog een klein stukje van de nacht over voor een proef. Als er een aanpassing moet gebeuren, kan men de volgende proef misschien pas een maand later doen. Men ziet de klok zeer snel lopen op dat ogenblik.

De **voorzitter**: U hebt ook gesproken over de homologatie bij de netwerkbeheerder. Ik heb het voorbeeld gegeven van een homologatieprocedure voor 72 volt-TBL1+ voor het rollend materieel. U zegt dat u wettelijk over een termijn van twee à vier maanden beschikt en dat het gemiddeld een maand duurt. Kan er een onderscheid gemaakt worden? Uit een aantal andere voorbeelden bleek dat er bij een homologatie van het rollend materieel toch een verschil was in de homologatieprocedure, wanneer de aanvragen uit de privésector kwamen. Een aantal bedrijven, er zijn er maar een paar die daarin gespecialiseerd zijn, zetten in hun offerte dat zij zelf de homologatie zullen doen, omdat men anders niet kan leveren binnen de vooropgestelde levertermijn. Klopt dat? Is er een verschil in de homologatieprocedure, voornamelijk dan in snelheid?

André Latruwe: Wat materieel betreft, dienen de operatoren in de praktijk geen homologatiedossiers of aanvragen tot toelating voor ingebruikneming meer in. Alle dossiers die op dit ogenblik bij ons in behandeling zijn, zijn vragen van de constructeurs. De spoorwegonderneming neemt enkel materieel in dienst dat gehomologeerd is. In de contracten tussen de spoorwegonderneming en de fabrikanten staat meestal dat het materieel voorafgaandelijk een toelating moeten krijgen. Bij de TBL1+ was er een kleine wijziging, omdat het een ombouw van bestaand materieel betrof. Voor alle materieel dat nieuw gemaakt wordt of waaraan grote wijzigingen aangebracht werden, hebben de spoorwegondernemingen altijd dezelfde houding: zij vragen aan de constructeurs om het materieel af te leveren met een toelating tot ingebruikneming in het land waar men ermee wil rijden.

De **voorzitter**: Moet dit dan in het lastenboek staan? U hebt het voorbeeld aangehaald van een T13 met een afwijking die nooit gehomologeerd zou kunnen worden. Wij hebben nu hetzelfde probleem met een T18. Als het in het lastenboek staat en verschillende constructeurs zelf zeggen dat zij interoperabel zijn ten opzichte van elkaar, dan begrijp ik niet dat het mogelijk is dat er nu al gedurende 10 à 12 maanden nog 36 locomotieven staan die niet gehomologeerd geraken.

André Latruwe: Betreffende die locomotieven Type 18 zijn wij aan afwijking nr. 17, die Siemens ingediend heeft bij ons. Er staat in de wettelijke schikking dat als de bestuurder op de knop pantograaf naar beneden duwt, hij maar drie seconden heeft om 20 centimeter van de draad te zijn, kwestie van vonken te vermijden bij overgang van spanning. Dat staat daar in. Dat staat zelfs in de Europese Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI). Die drie seconden zijn een norm in Europa. Op een morgen kregen wij dan een brief van de bedoelde constructeur, zeggende dat ze niet onder 3,7 geraken en met de vraag of ze een afwijking kunnen krijgen.

De **voorzitter**: Dat staat toch in dat lastenboek?

André Latruwe: Ja, maar dan komen ze bij mij met de vraag om een afwijking. Wij zijn dan zo goedwillend geweest om samen met Infrabel te bekijken wat de gevolgen zouden kunnen zijn. Hoe ver is 3,7 seconden aan 160 kilometer per uur? Kan dat problemen geven?

Dat is allemaal onderzocht. Dat heeft veel tijd gekost. Infrabel zei dat het geen probleem zou zijn. Wij gingen terug naar de constructeur en zeiden dat Infrabel daarmee kan leven, dat het

geen probleem zal zijn voor de infrastructuur. Dan zeiden ze dat ze het hebben nagekeken en dat met hun pantograaf 15 kilovolt die in Oostenrijk wordt gebruikt en in Duitsland dat naar beneden gaat, dat ze hun pantograaf aangepast hebben en dat het toch zal lukken. Intussen hebben wij er weer werk in gestoken en is de zaak weer in vertraging.

Er is een probleem met recuperatierem met die locomotief. Die locomotief werkt vrijwel uitsluitend op recuperatie, wat een prachtig systeem is. Die werkt perfect in Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland, onder wisselspanning, waar de terugstroming veel gemakkelijker kan opgenomen worden door andere machines. De constructeur wil nu datzelfde doen onder 3 kV gelijkspanning, maar 3 kV gelijkspanning is totaal verschillend van 15 kV wisselspanning, de remming van de locomotief kan op dit ogenblik onvoldoende zijn. Dat de constructeur dat niet rapper doorheeft, ik kan alleen maar vaststellen.

De **voorzitter**: Het is belangrijk dat u dat zegt, omdat wij daarover in de andere commissie reeds vragen hebben gesteld en dat er eigenlijk een pingpongspel ontstaan is tussen de constructeur, de NMBS, maar waar ook uw organisatie vermeld werd omtrent de homologatieprocedure. Als u zegt dat wij reeds aan afwijking 17 zitten en we er nog niet zijn, dan vrees ik dat de lijdensweg nog even gaat duren.

Ik heb nog een andere vraag. Mijnheer Peeters, u zegt over de beheerscontracten dat de discussie is of wij een wettelijke vereiste moeten stellen of niet, omdat geacht wordt dat de wet nageleefd wordt. Mij lijkt het logisch dat een aantal veiligheidselementen als gestandaardiseerd moeten beschouwd worden en eventueel wel in de beheersovereenkomst kunnen staan. Ik begrijp beide, afdwingbaarheid en andere.

U hebt ook gesproken over de roll-out van 2001 en 2005. U hebt gevraagd wat er in die tussenperiode is gebeurd. Dat is natuurlijk een van de essentiële vragen waarop wij een antwoord proberen te zoeken. Wat is er gebeurd op het moment dat er een beslissing is genomen, naar aanleiding van het treinongeval in Pécrot? Welke elementen zijn er geweest om die beslissing niet uit te voeren? We hadden gehoopt dat u ons een deel van het antwoord zou kunnen geven, maar u stelt eveneens die vraag. Zijn er aanwijzingen of elementen bij de FOD die ons kunnen helpen bij het vervolledigen van de puzzel?

Joan Peeters: Bij de FOD niet onmiddellijk, maar als de chronologie wordt nagegaan van de beslissingen op basis van documenten van de raad van bestuur, wat ook de opdracht is van het Rekenhof en waarvan de informatie van bij het begin is doorgegeven aan beide bewindslieden, kan daaruit wel een en ander worden geleerd.

Ik blijf bij mijn antwoord. Ik denk dat men waarschijnlijk erg optimistisch is geweest in 1999, toen de beslissing is genomen om voluit voor ETCS te gaan, een systeem dat nog in ontwikkeling was. Er bestaan interne documenten van begin 1999 waarin wordt gepleit voor de verdere ontwikkeling van een Belgisch systeem, TBL2 of TBL3, dat op lijn 2 is geïnstalleerd. Blijkbaar heeft een andere groep binnen de NMBS het bestuur ervan kunnen overtuigen om voor ETCS te gaan. Na het ongeval in Pécrot was de vaststelling dat er te weinig vooruitgang was geboekt en heeft men de beslissing van 1999 bevestigd en beslist om sneller te gaan met de invoering van ETCS. De moeilijkheid van de ontwikkeling heeft dus meegespeeld.

Een andere zaak die zeker heeft meegespeeld – daarvan zijn ook sporen terug te vinden – is de kostprijs, die hoger was dan men oorspronkelijk dacht. Ik denk dat de NMBS op dat vlak op de beslissing heeft gewogen om een tussenoplossing te vinden. ETCS was veel duurder dan men oorspronkelijk dacht.

De **voorzitter**: Dank u. Collega's, ik heb nog een laatste vraag aan de heer Forton. U hebt in uw inleiding een aantal bedragen genoemd, nog in Belgische frank, die sinds het begin van uw carrière in 1972 zijn besteed aan veiligheid. U hebt ook gezegd dat de impact van de administratie vrij groot is en dat u zeer transparant werkt.

Mijn vraag is dan naar de controle van de budgetten die aan veiligheid worden besteed. Men moet die doorgeven aan de FOD Mobiliteit. We zien hier echter dat er bijvoorbeeld in de periode 2005-2009 bij de NMBS vervoerder een oorspronkelijk bedrag werd gebudgetteerd bijvoorbeeld naar veiligheid van TBL1+ van 83 miljoen euro en dat er effectief een vastlegging gebeurd is van 38 miljoen euro. Wanneer u die cijfers krijgt in de ordonnanceringskredieten als FOD en u ziet dat, gaat er dan een soort knipperlicht branden? Stelt men dan vast dat er een probleem is met de uitvoering van de bij u ingediende plannen?

Pierre Forton: Les montants en milliards de francs belges signalés précédemment représentaient la totalité des investissements

ferroviaires. Dans les transmissions que nous comptons vous faire pour le 10 mai, nous tenterons de faire la part des choses sur le plan historique, tout en veillant à identifier, autant que faire se peut, les investissements ferroviaires destinés à la sécurité. C'est parfois assez complexe car d'autres investissements posent de nombreuses questions relatives à l'amélioration de la sécurité. Ceux-ci concourent à la sécurité mais ne sont pas repris dans une rubrique sécurité.

Dans l'absolu, depuis plusieurs années, des plans d'investissement annuels, parfois pluriannuels, sont approuvés. Le service de Joan Peeters contrôle la validité à différents niveaux, dont la correspondance avec le plan des dossiers d'investissement présentés par les trois entreprises du groupe SNCB, pour finalement accorder le feu vert à leur réalisation.

Pour ce qui concerne le cas spécifique, je vous propose éventuellement de l'approfondir.

Joan Peeters: Het is een heel pertinente, maar niet eenvoudig te beantwoorden vraag. Zoals de heer Forton zei, was het in het verleden moeilijk om in een meerjareninvesteringsplan en een jaarprogramma af te zonderen wat specifiek voor veiligheid was gereserveerd. Destijds bestond er wel een rubriek 1.9, Veiligheid. Toen ik in 1999 bij de FOD ben begonnen, was mijn reactie dat, indien men alleeen naar deze rubriek keek, er uiteindelijk toch heel weinig werd uitgegeven aan veiligheid. Het antwoord was dat men in die rubriek alles stak wat niet in een andere rubriek een plaats vond.

Wat is de benadering van investeringsplanning hier in België? Ik heb in mijn presentatie gezegd dat wij ernaar streven dat de planning en de monitoring verbeteren, in de eerste plaats op het niveau van de NMBS-Groep, en ook de opvolging door de overheid. Ik haalde voorbeelden aan van spoorprojecten die voor de helft worden onderraamd en de baten voor de helft overraamd. De indruk die wij nog altijd hebben is dat meerjareninvesteringsprogramma's en jarenplannen vooral vanuit budgettaire hoek worden benaderd. Trouwens, de mensen die met ons komen praten over die plannen, zijn meestal mensen uit de financiële sector, maar zelden mensen die met projectplanning of operationele aspecten bezig zijn. Uiteraard hebben wij ook rechtstreekse contacten met de projectleiders, maar dan gaat het over de planning van een individueel project.

Wat ook ontbreekt, is een duidelijke systematiek om ramingen op te stellen. Tuc Rail heeft wel een eigen systematiek, maar alles tezamen blijft het pover in vergelijking met, bijvoorbeeld, de duidelijk gedocumenteerde systematiek die in Nederland bestaat. Wat voorkomt in de meerjarenivesteringsplannen is qua operationele planning noch qua financiële planning erg zwaarwegend.

Uw vraag over het fluctueren van de cijfers. We ontvangen nu driemaandelijks voor elk investeringsproject een geactualiseerd projectdossier, zo ook voor ERTMS en GSM-R. Hoe reageren wij indien de cijfers in een dossier sterk verschillen t.o.v. een voorgaand dossier ?

Die systematiek van de projectdossiers en de daarin vookomende rubrieken zijn naar aanleiding van het plan 2001-2012 in samenwerking met de NMBS van destijds uitgewerkt. Dit werd ook contractueel vastgelegd in het vorige en het huidige beheerscontract.

In die dossiers staan rubrieken waarvoor de projectleider moet motiveren waarom er afwijkingen zijn en waarom er schommelingen zijn. Onze directie heeft aanhoudend moeilijkheden om van de bedrijven de motivatie van de afwijkingen te verkrijgen.

Driemaandelijks wordt er aan de minister van Overheidsbedrijven gerapporteerd over de stand van zaken. Telkens is er feedback naar de bedrijven. Telkens staat daarin: wij blijven op onze honger zitten wat de motivering van afwijkingen betreft. Eigenlijk hebben wij heel weinig middelen om daartegen op te treden. Het enige wat in het beheerscontract bepaald is, is dat, indien op het einde van het jaar wordt vastgesteld dat niet alle documenten bezorgd zijn die toelaten een degelijke opvolging te verzorgen, 25 % van de investeringsdotatie van de laatste maand wordt achtergehouden. Na levering van de documenten wordt dat bedrag alsnog doorgestort.

Wij gaan nu iets verder. Heeft het te maken met het ongeval? Ik meen van niet. Inzake de documenten die wij vorige week binnengekregen hebben – de jongste update van de projectdossiers – is de vaststelling identiek. Deze keer hebben wij beslist de dossiers terug te sturen naar het bedrijf, wegens niet conform de beheerscontracten.

De **voorzitter**: Ik meen dat iedereen de nodige vragen heeft kunnen stellen. Ik dank u alledrie voor uw zeer nuttige uiteenzetting. Wij zullen

morgen zien hoe wij onze werkzaamheden als commissie voortzetten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.46 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.46 heures.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 03 MEI 2010

Namiddag

_____

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 03 MAI 2010

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de MM. Henk Pongers et Ron Damstra ('Onderzoeksraad voor Veiligheid' des Pays-Bas)
Hoorzitting met de heren Henk Pongers en Ron Damstra (Onderzoeksraad voor Veiligheid van Nederland)

Ron Damstra: Goedemiddag. Mede namens mijn collega Henk Pongers wil ik u bedanken dat u ons, onder deze voor u wat moeilijke omstandigheden, toch nog hebt uitgenodigd.

Wij zijn allebei werkzaam bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid van Nederland, een Onderzoeksraad die, naar wij hebben begrepen, onder deze vorm niet bestaat in België. Daarop willen wij in ieder geval vanmiddag wat dieper ingaan.

Een ander deel dat wij vanmiddag zeker onder de aandacht willen brengen, is een vergelijking tussen België en Nederland op railgebied, en dan met name de discussie die in beide landen loopt over ATB-systemen, treinbeveiligingsystemen.

Wij willen starten met een presentatie. Ik stel voor dat wij die eerst afmaken. Daarna is er nog voldoende gelegenheid voor het stellen van vragen en dergelijke.

Ondanks het feit dat de commissie, naar wij begrepen hebben, niet rechtstreeks met het treinongeval in Buizingen bezig is, is er natuurlijk wel een directe aanleiding.

In Nederland hebben wij op 24 september 2009 ook een zwaar treinongeval gehad, waar één dodelijk slachtoffer te betreuren viel – wat op zich natuurlijk reeds een te veel is – maar dat net zo goed heel anders had kunnen aflopen. Voor degenen die het niet precies weten: er botsten daar twee goederentreinen op elkaar terwijl op een van de nevensporen op dat moment een Beneluxtrein richting Antwerpen-Brussel passeerde. De Belgische machinist van die trein kon de trein nog net op tijd tot stilstand brengen, vlak voor een ontspoorde wagen van een van de goederentreinen. Als hij dat niet op tijd had kunnen doen, dan was de reizigerstrein, met heel veel reizigers aan boord, vrijwel zeker ook ontspoord en hadden wij ook een voorval gehad zoals Buizingen, wat u laatst hebt moeten meemaken, vandaar die vergelijking.

Wij willen het eerst hebben over de Onderzoeksraad voor Veiligheid zoals die in Nederland is georganiseerd, over de organisatie en de soorten onderzoek die wij kunnen doen. Wij zullen wat meer inzoomen op de spoorsector, de problematiek van de stoptoon en seinpassages en de onlosmakelijke relatie met de invoering van het Europese beveiligingssysteem ETCS, wat in België lang duurt maar ook in Nederland een vergelijkbare situatie kent.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een volledig onafhankelijke Raad. Wij zijn een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met een eigen wet. Financiering van onze begroting loopt via het ministerie van Binnenlandse Zaken. In de Rijkswet is alles geregeld over de manier waarop wij onderzoek kunnen doen: de grondslag daarvoor,

de bevoegdheden en dergelijke. Wij zijn vierentwintig uur per dag, zeven dagen per week, beschikbaar in Nederland en komen direct in actie wanneer er een groot ongeval gebeurt. Dat scheelt enorm. Als er eerst in commissie een besluit moet worden genomen, is men vaak al dagen of weken verder. Zo gauw er iets is gebeurd en wij daar melding van krijgen, zijn wij daadwerkelijk in staat om de plaats van het ongeval te bereiken.

De Onderzoeksraad bestaat uit de Raad zelf. Daarin zitten vijf raadsleden, onder het voorzitterschap van professor meester Pieter van Vollenhoven.

De Raad voert de onderzoeken niet zelf uit, hoewel hij er wel nauw bij betrokken is. Voor de uitvoering is er een bureau. Dat bureau bestaat uit circa zestig mensen die fulltime in dienst zijn van de Onderzoeksraad. Zij zijn dan ook continu bezig met de uitvoering van onderzoeken en het verrichten van ondersteunende activiteiten in het kader van de onderzoeken.

Ter ondersteuning van de Raad en de mensen van het bureau zijn er ook nog begeleidingscommissies. Voor ieder onderzoek dat wij uitvoeren, bijvoorbeeld het onderzoek naar het treinongeval in Barendrecht dat ik zonet noemde, wordt er een commissie gevormd. Die commissie bestaat uit een aantal partijen, mensen, die aan de Raad zijn toegevoegd. In de loop van het onderzoek kunnen zij ons van advies voorzien. In de loop van zo'n onderzoek zijn er een aantal momenten waarop wij als onderzoekers advies krijgen van die commissie.

In een aantal fases van het onderzoek hebben we dan als onderzoekend team weer contact met de Raad, die ook zijn oordeel geeft. Helemaal aan het eind van het traject, waarop ik straks nog nader inzoom, bepaalt de Raad, dus die vijf raadsleden, zijn oordeel over het onderzoek. Dat wordt dan ook de uitkomst van het uitgevoerde onderzoek.

In die zin hoeft de Raad, gezien zijn onafhankelijke positie, geen verantwoording af te leggen aan bijvoorbeeld een minister of een parlement. Wij kunnen als Onderzoeksraad naar buiten brengen wat wij ook maar willen, waartoe het onderzoek heeft geresulteerd. We zijn dus volledig onafhankelijk, wat ik echt wil benadrukken.

Onze taak, onze missie, is, kort gezegd, het onderzoek naar ongevallen en incidenten en de formulering van aanbevelingen. Waarom doen we dat? Niet om een schuldige aan te wijzen, want daarvoor zijn er ook in Nederland andere instanties, als dat nodig mocht blijken, namelijk Justitie. Wij willen onderzoek voeren, en dat doen we ook, ter voorkoming van toekomstige ongevallen of ter beperking daarvan. Wij willen, puur op een onafhankelijke manier, kijken naar een ongeval of een reeks van ongevallen, naar wat er gebeurd is. De mensen die daarbij betrokken zijn, willen we spreken. De achterliggende documentatie verzamelen we. We voeren aanvullende gesprekken. Daaruit willen we een heel onafhankelijk beeld krijgen, zonder druk van strafrecht, bestuursrecht of wat dan ook, want daar willen we ons ver vanaf houden.

Ons werkterrein als Onderzoeksraad voor Veiligheid is eigenlijk enorm breed. Wij kunnen tegenwoordig in alle sectoren onderzoek doen, op een paar uitzonderingen na: verstoring van de openbare orde, handhaving van de rechtsorde en militair optreden van de Krijgsmacht. Net als België is Nederland actief in Afghanistan. Als daar een militair omkomt door gevechtshandelingen, doen wij daar geen onderzoek naar. Vliegt er bijvoorbeeld een F-16 tegen een berg door een technische oorzaak, dan kunnen wij daar wel onderzoek doen.

Een ander voorbeeld waar wij geen onderzoek naar doen, is het tragische ongeval in Apeldoorn vorig jaar op Koninginnedag. Dat is niet ons werkterrein. Dat is het werkterrein van het openbaar ministerie, omdat daar de openbare orde door een persoon werd verstoord.

Alle andere voorvallen behoren wel tot ons werkterrein. Onze voorloper, voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid tot stand is gekomen, was de Raad voor Transportveiligheid. Die was specifiek gericht op transportongevallen. De Onderzoeksraad is nu breder ingericht. Wij kunnen naast alle soorten transportongevallen in luchtvaart, rail, wegverkeer en scheepvaart, ook defensieongevallen onderzoeken, met uitzondering dus van gevechtshandelingen.

Voorts onderzoeken wij ongevallen in de sectoren industrie en dienstverlening. Als er bijvoorbeeld op een groot bedrijvencomplex giftige gassen ontsnappen of iets dergelijks kunnen wij daar onderzoek naar doen. Ook als er explosies zijn of nucleaire ongevallen, kunnen wij daar onderzoek naar doen.

Ook voor ongevallen in de gezondheidssector zijn wij ons aan het ontwikkelen en ook daar breiden

onze taken zich uit. Lijken er bijvoorbeeld bij een bepaalde medische behandeling veel slachtoffers of bijna-slachtoffers te vallen, dan kunnen wij er een onderzoek naar starten.

Daarnaast zijn er uiteraard de rampen die wij helaas ook in Nederland af en toe meemaken, grote branden, grote explosies en natuurrampen als een dijkdoorbraak en zo meer. Op al die werkterreinen kunnen wij als Onderzoeksraad onderzoek doen. Voor een groot deel ervan hebben wij op het bureau dat ik daarnet noemde experts in huis. Ik ben zelf een expert op railgebied. Er zijn ook mensen expert inzake luchtvaart of op het gebied van gezondheidszorg, crisisbeheersing, industrie, enzovoort. Overal is er dagelijks wel een aantal mensen met een bepaalde specialisatie beschikbaar binnen het bureau.

Daarnaast zijn er mensen die gespecialiseerd zijn in het maken van analyses en in allerlei analysemethodieken. Wij hebben ook een uitgebreid netwerk opgebouwd, waardoor wij mensen uit Nederland of uit het buitenland kunnen inhuren die voldoende kunnen waarborgen dat zij op een onafhankelijke manier aan ons onderzoek kunnen bijdragen.

Dat zijn allemaal zaken die eigenlijk met een of twee telefoontjes geregeld kunnen worden. Er hoeft geen wekenlang overleg aan vooraf te gaan.

Wanneer zullen wij in actie komen en wanneer zullen wij een onderzoek starten? Bij een treinongeval zoals dat in Buizingen of een instorting van een appartementencomplex zoals in Luik, komen wij direct in actie. Wij bezoeken ook vaak direct de plaats van het ongeval.

Voor een aantal sectoren geldt, conform Europese of mondiale regelgeving en wetgeving, dat wij een onderzoeksplicht hebben. Dat speelt voornamelijk bij de transportsectoren, zoals luchtvaart, zeevaart en railverkeer. Voor zware ongevallen met gevaarlijke stoffen hebben wij een aantal criteria. Als er meerdere slachtoffers vallen of bij een groot schadebedrag, zijn wij verplicht om een onderzoek te doen. In die zin zijn wij ook in een aantal sectoren, zoals de hier meest genoemde, aangewezen als de onafhankelijke onderzoeksinstantie in Nederland.

Voor een aantal andere sectoren beslist specifiek de Raad – wij beslissen niet allemaal – voor welk ongeval of voorval een onderzoek van de Raad een toegevoegde waarde heeft. Dat kan bijvoorbeeld zo'n voorval zijn zoals ik daarnet noemde of een reeks van voorvallen in een ziekenhuis of andere zaken. Het doel is vaak dat wij vooraf zeggen of er een zinvolle aanbeveling kan uitkomen en of het voor ons zinvol kan zijn om een onderzoek te doen.

Wat betreft de middelen die wij voor het onderzoek nodig hebben, het belangrijkste wat daarboven hangt, is de Rijkswet voor de Ongevallenraad. In die Rijkswet staat op een juridisch onderbouwde manier, tot in detail beschreven wat onze bevoegdheden zijn, wat partijen van ons kunnen verwachten en wat wij van de partijen kunnen verwachten. Dat maakt het werken voor ons op zich een stuk makkelijker, want het is gewoon een juridische grondslag voor onze activiteiten.

Wij hoeven niet telkens ons verhaal uit te leggen: wat wij willen, op welke manier en waarom. De wet schrijft het gewoon voor en geeft ons ruime onderzoeksbevoegdheden. Er is bijvoorbeeld ook goed geregeld wat er gebeurt bij voorvallen waarin niet alleen de Onderzoeksraad een onderzoek doet, maar ook andere partijen. Ook in Nederland zijn er veel meer partijen die een onderzoek willen doen. Een belangrijke partij is het justitiële onderzoek. In Nederland is dat met die wet goed geregeld. Er is vaak een spanningsveld tussen Justitie en de Onderzoeksraad. De wet regelt dat wij op de plek van het ongeval vaak niet heftig in discussie hoeven te gaan met andere partijen. Het is goed geregeld. Dat is belangrijk. Ook bij het verzamelen van informatie is dat heel erg belangrijk.

Wat minstens zo belangrijk is en wat onze onafhankelijkheid ook zeker versterkt, is dat alle informatie die de Onderzoeksraad verzamelt, afgeschermd is.

Iedereen die met ons praat in het kader van een onderzoek, die ons informatie levert, hoeft absoluut niet bang te zijn dat de informatie die hij aan ons gegeven heeft in een later stadium in een rechtszaak behandeld wordt. Alles wat bij ons binnenkomt, blijft bij ons. Het gaat er nooit meer uit. Het is puur vertrouwelijk en goed afgeschermd.

Wat te doen om geen ongevallen te missen? De grote ongevallen mist men niet gauw, zeker niet in het digitale tijdperk waarin we nu zitten. Er is verder een meldplicht voor partijen die verplicht zijn ernstige ongevallen aan ons te melden. Dat is met name ook belangrijk voor voorvallen die niet direct de media halen.

Als wij een onderzoek doen, dan leidt dat na verloop van tijd – op wat verloop van tijd is kom ik later nog terug – tot een eindrapport. Dat rapport is openbaar maar wel dusdanig geschreven dat individuen zich daarin niet laten herkennen. Dat is ook een vorm van bescherming. Als men over een machinist praat, is het natuurlijk wel zo dat iedereen wel weet over welke machinist men het heeft, zeker de directe collega's. Mensen worden echter niet met naam en toenaam genoemd.

Vaak gaat onze rapportage over de inhoud van een voorval, de toedracht, een wettelijk kader waaraan partijen zich moeten houden en een nadere analyse. Die analyse gaat vaak veel verder dan het voorval alleen. Ik noem nu even het voorbeeld van het onderzoek-Barendrecht waarmee ik op het moment bezig ben. Dat start met het voorval Barendrecht en alles wat daarmee te maken heeft maar gaat daarna veel dieper in op de hele historie van stoppen aan het sein in Nederland. In Nederland gaat dat terug tot het treinongeval in Harmelen begin de jaren '60. Het is dus best wel een uitgebreid gebied waarnaar gekeken wordt. Vaak is zo'n voorval een vorm van kapstok om een veel dieper onderzoek te gaan doen.

Het belangrijkste deel van ons onderzoek vormen de aanbevelingen en de meningen die de Raad over het voorval heeft, de beschouwing zoals we dat noemen. Daar begint het rapport mee, met de beschouwing van de raadsleden waarin de Raad zijn mening uitspreekt over de situatie. Verder staan er aanbevelingen in het rapport die in de beschouwing nader worden uiteengezet. Iedere partij die genoemd wordt in de aanbevelingen heeft de plicht – wat ook weer in de wet is geregeld – om binnen een periode van zes of twaalf maanden, afhankelijk van de soort partij die genoemd wordt, schriftelijk te reageren op de aanbevelingen tegenover de minister in wiens beleidsterrein het ongeval plaatsvond. Op railgebied moeten de partijen dus reageren tegenover de minister van Verkeer en Waterstaat zoals we die in Nederland kennen.

Wij worden daarvan op de hoogte gebracht. Wij volgen ook wat partijen met de aanbevelingen in een later traject doen.

In een onderzoek naar de STS-problematiek komen ook alle voorheen gedane aanbevelingen en de opvolging ervan telkenmale terug. Wij kunnen dus goed nagaan wat met de aanbevelingen is gedaan en waarom bepaalde zaken wel en bepaalde zaken niet zijn gebeurd.

De vervolgens getoonde sheet is een heel mooi plaatje, dat eigenlijk ook aangeeft – dit is althans de bedoeling ervan – dat de Onderzoeksraad buiten de partijen staat en niks met partijen als Justitie, met de inspecties die wij in Nederland kennen en met de bestaande tuchtraden te maken heeft. Laatstgenoemde partijen participeren niet als medeonderzoekende partijen aan onze onderzoeken. Inspecties kunnen wel een onderwerp van onderzoek zijn.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat in Nederland is in Nederland, bijvoorbeeld, de partij die aan spoorwegondernemingen vergunningen afgeeft. De Onderzoeksraad gaat natuurlijk wel na of de vergunning desgevallend op de juiste gronden is afgegeven. Wij voeren het onderzoek echter niet samen met de politie en de inspectie. Wij voeren ons onderzoek op onze eigen manier, afgeschermd van alle andere partijen.

De aanbevelingen gaan naar de beleidsafdeling van de betrokken minister. Na het doorlopen van de spiraal krijgen wij de reacties op de aanbevelingen terug. Indien alles goed werkt, is aldus een mooie cirkel gemaakt.

Ik vernoemde het daarnet al even. Wij moeten tot een bepaalde grens natuurlijk wel met andere partijen samenwerken, zeker in de spannende tijd aan het begin van een dergelijk voorval. Erger als rollend door het spoor gaan, over het vliegveld of waar dan ook in de haven, is ook voor de buitenwereld en de politiek ook geen goed signaal.

Om dergelijke zaken te voorkomen, hebben wij de bedoelde wet. Bovendien hebben wij met een aantal belangrijke partijen, zoals het openbaar ministerie in Nederland en de Rijksinspecties, een duidelijk afstemmingsprotocol uitgewerkt. De mensen die op het veld gaan om onderzoek te voeren, hebben vaak een afschrift van voormeld protocol bij zich, zodat de discussie ter zake vaak in de kiem kan worden gesmoord.

Natuurlijk is een en ander niet in alle gevallen meteen heel duidelijk. In vele gevallen moet bijvoorbeeld de politie de kans krijgen om bij een ongeval vast te stellen of er sprake is van een strafbaar feit dan wel of er sprake is van een onderzoek dat door de Onderzoeksraad zou moeten kunnen worden gedaan. In een aantal gevallen zorgt dat gedurende een bepaalde periode voor enige onduidelijkheid. Wanneer recent twee metro's met elkaar botsen en er daardoor veel schade is, is niet altijd meteen duidelijk of het om een ongeval dan wel om een terroristische actie gaat.

Met het afstemmingsprotocol werd in ieder geval duidelijk en helder vastgelegd hoe wij met elkaar zaken doen, wat wij van elkaar kunnen verwachten en hoe de verdere activiteiten in de loop van het onderzoek worden afgestemd en of en hoe er een vorm van informatie-uitwisseling plaatsvindt, met de nadruk niet op het uitwisselen van onderzoeksinformatie maar puur op het verloop van het onderzoek, hoe ver wij staan en dergelijke zaken.

Wat zijn de kenmerken en de meerwaarde van het OVV-onderzoek? Er wordt vaak gezegd dat er al zo veel partijen zijn die onderzoek doen. Waarom moet er ook nog een Onderzoeksraad zijn? Kan dat niet wat minder? Wij vinden van niet. Naar ons idee is dat in Nederland voldoende bewezen. Wij richten ons onderzoek op het systeem en niet op de individuen.

Natuurlijk is het onlosmakelijk met een ongeval verbonden dat als bijvoorbeeld een machinist door een rood sein rijdt, hij of zij daarin een aandeel heeft gehad, maar dat is voor ons minder interessant. Het gaat er ons veel meer om na te gaan waarom het systeem het mogelijk maakt dat zoiets gebeurt.

Wij richten ons dus op het systeem en niet op het individu of individuele fouten. Als men onderzoek doet om alleen de directe oorzaak vast te stellen, kan men ook vaak snel klaar zijn. Dat maakt het minder interessant en beperkt de reikwijdte van de lering die je kunt trekken aanzienlijk. Dat kunnen anderen ook. Natuurlijk is een directe oorzaak wel een startpunt voor een onderzoek, maar wij richten ons veel liever op de achterliggende oorzaken. Door zich te richten op de achterliggende oorzaken, komt men al veel sneller veel dieper in de organisatie van een bedrijf of een ministerie terecht en haalt men daar naar ons idee veel interessantere zaken uit.

Het onderzoek moet zich ook richten op structurele verbeteringen en niet op het straffen van personen. Als dat dan toch moet, dan zijn daar andere partijen voor, maar wij willen niemand straffen. Wij willen bewerkstelligen dat de structurele verbeteringen tot stand kunnen worden gebracht.

Als men kijkt naar het STS-dossier en de vervanging van het ATB-systeem, kan men zeggen dat men er niet in geslaagd is. In Nederland was er in het verleden de Spoorwegongevallenraad, de voorloper van de Onderzoeksraad. Daarna kwam de Raad voor Transportveiligheid, nu de Onderzoeksraad. Al die partijen hebben al bij herhaling gezegd dat het huidige ATB-systeem in Nederland, het systeem dat treinen tot stilstand brengt als ze door een rood sein zijn gereden, moet worden verbeterd. Dat hebben wij herhaaldelijk gezegd. Net zoals in België, zoals u waarschijnlijk constateert, is dat in Nederland niet altijd even vlug gegaan. Aan de andere kant is het wel aantoonbaar onder de aandacht gebracht en zijn er ook aantoonbaar acties in gang gezet. Het hoeft dus niet altijd de ultieme eindoplossing te zijn, maar wij zijn er met onze onderzoeken wel van overtuigd dat wij daarvoor aandacht in de maatschappij kunnen krijgen.

Dat beleid verandert… Nou ja, ik denk dat het wel duidelijk is wat ik hiermee bedoel.

Als wij een onderzoek doen naar een voorval – Barendrecht noemde ik net, een ander voorval is de crash van de Boeing van Turkish Airlines nu ruim een jaar geleden – dan is ons streven om in ongeveer een jaar tijd dat ongevalonderzoek af te sluiten. In het geval van de Boeing van Turkish Airlines komt deze week het eindrapport uit. Dat heeft dus een paar maanden langer geduurd, maar dat is redelijk gelukt.

Hoe is dat onderzoek opgebouwd? Het begint met het onderzoek ter plaatse, een verkenning. Afhankelijk van de ernst van het ongeval duurt dit meestal één tot vijf dagen. Daarna doen wij een voorstel tot onderzoek aan de Raad en de Raad beslist formeel of wij al dan niet een onderzoek doen. Dan start er een periode van drie maanden. In die drie maanden gaat een onderzoeksteam aan de gang dat alle feiten gaat vastleggen rondom het ongeval. In Barendrecht bijvoorbeeld zijn wij drie maanden bezig geweest met alle betrokken partijen te bevragen, de feiten vast te stellen en te verzamelen. Na drie maanden hadden wij een duidelijk en compleet beeld van de toedracht van het ongeval en welke feiten, oorzaken en omstandigheden een rol hebben gespeeld.

Met die bevindingen, die op dat moment nog niet openbaar worden gemaakt, gaan wij weer naar de Raad en de Raad beslist in het “focusdebat” welke aspecten uit het onderzoek – dat kunnen ze allemaal zijn, maar het kunnen er ook maar een paar zijn – onderzoekwaardig zijn en waar het vervolgonderzoek zich op moet richten. Dat vervolgonderzoek, het tweede deel van het onderzoek, duurt ongeveer vijf maanden. In die vijf maanden gaan wij veel breder naar die aspecten kijken. In het STS-dossier hebben we gekeken

naar een aantal achterliggende oorzaken die wij dieper uitzoeken.

Vijf maanden lijkt lang als ik aan uw oorspronkelijke termijn van twee maanden denk, maar wij hebben die vijf maanden hard nodig om grondig en uitgebreid alle informatie te verzamelen. Wij willen dat grondig doen en ons er volledig van overtuigen dat de informatie die wij hebben verzameld, de juiste informatie is en dat ze compleet is. Zo gauw er meerdere partijen in beeld komen, komen er ook meerdere verhalen en versies. Het is belangrijk dat alle puzzelstukjes op de juiste manier in mekaar passen. Daar hebben wij gewoon vijf maanden voor nodig.

Om ons nogmaals ervan te overtuigen dat delen van het rapport kloppen, komt er daarna een inzagetermijn. Ook die is wettelijk geregeld. Binnenlandse partijen krijgen vier weken lang de gelegenheid om het rapport in te zien – daar zitten niet de beschouwingen en de aanbevelingen bij – en daarop hun commentaar te leveren.

Die commentaar verwerken we indien relevant. Ook dat wordt in de Raad besproken. De beschouwing en de definitieve aanbevelingen worden vastgesteld, wat ons, als het goed is, aan het einde van die periode brengt tot de publicatie van het openbaar rapport. Afhankelijk van de ernst van het voorval gebeurt dat heel uitgebreid met een persconferentie of iets dergelijks. Soms gebeurt dit in wat meer bedekte termen, maar het wordt allemaal openbaar.

We maken de sprong naar de spoorsector. De spoorsector in Nederland en België is vergelijkbaar. Formeel is de Rijksoverheid de eigenaar van het spoorwegnet. Met de ontvlechting van de spoorbedrijven is er een onderscheid gemaakt tussen de infrabeheerders, die een concessie hebben om de infra te beheren in opdracht van de minister, en meerdere spoorwegondernemingen. Voordat die spoorwegondernemingen in Nederland mogen rijden, moeten zij voldoen aan de voorwaarden voorzien in de spoorwet en de onderliggende regelgeving. Als zij daaraan voldoen, zet de Inspectie Verkeer en Waterstaat het licht op groen en levert een vergunning af en mogen die partijen in Nederland met treinen rijden.

Het rijden van treinen is een samenspel tussen de infrabeheerder en de spoorwegondernemingen voor onderhoud, rijweginstellingen en dergelijke. Helaas loopt het daar af en toe verkeerd, vindt er een ongeval plaats en moeten de partijen een onderzoek instellen.

Over de Onderzoeksraad heb ik het inmiddels al uitgebreid gehad. Een andere partij die in Nederland onderzoek doet naar de wat minder ernstige voorvallen, maar die bovenal bijzonder actief is en nuttig werk levert bij het verzamelen van gegevens, is de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Inspectie Verkeer en Waterstaat beheert in Nederland een uitgebreide ongevallenonderzoeksdatabase die sinds 1994 wordt gevoed. Die databank is van onschatbare waarde wanneer men onderzoek wil doen, want daarin staat echt alle informatie over alle eerdere voorvallen.

Daarnaast is het justitieel onderzoek gericht op strafvervolging. Conform de Spoorwegwet zijn de spoorwegondernemingen zelf ook verplicht om een onderzoek in te stellen en daarover te rapporteren. Dat is een deel van hun veiligheidsmanagementsysteem.

Zowel de Inspectie Verkeer en Waterstaat (NSA) als de Onderzoeksraad (NIB) rapporteert aan de Europese instantie op spoorweggebied, de ERA. De ERA rapporteert aan de Europese Commissie zodat de cirkel rond is.

Als u in België een dergelijk plaatje maakt, denk ik dat er ook iets dergelijks uitkomt. Alleen de onderzoekende partij zal iets anders geformuleerd zijn.

De nadruk is dus dat zowel de Onderzoeksraad als de Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoek doet in enige vorm. Wij als Onderzoeksraad zijn de afgelopen jaren betrokken geweest bij een aantal railvoorvallen. Wij doen gemiddeld twee keer per jaar een uitgebreid onderzoek. Dat er veel meer gebeurt is duidelijk, maar wij doen onze onderzoeken diepgaand. Gemiddeld twee keer per jaar voeren wij een uitgebreid onderzoek naar railongevallen. Zoals ik net al zei dat zo'n onderzoek vaak veel verder gaat dan het voorval alleen, komt daar veel meer aan de orde. Een aantal keren gaat dat om een ontsporing, maar zeker ook in een aantal gevallen om botsingen ten gevolge van stoptonend sein passages (STS).

We hebben een kleine vergelijking gemaakt tussen België en Nederland waar eigenlijk uit blijkt dat we wel heel erg op elkaar lijken. Qua spoorwegnet hebben we – België een beetje meer – ongeveer een vergelijkbare hoeveelheid rails liggen. Hogesnelheidslijnen hebben we allebei, België wat meer als Nederland. In beide landen hebben we nog overwegen, een kruising met het wegverkeer: plaatsen waar relatief veel ongevallen

plaatsvinden en waar relatief veel mensen bij ongevallen om het leven komen. Het aantal treinkilometers komt redelijk overeen. U hebt Infrabel, wij hebben ProRail. NMBS en NS Reizigers zijn elkaars tegenhanger, daarnaast zijn er de nodige andere spoorwegondernemingen ook actief. Kortom, een aantal zaken waarin we toch aardig overeenkomen. Een uitzondering is het taalprobleem dat wij in Nederland minder kennen.

Gaan we kijken naar de ongevallen, dan komen we toch wel op wat verschillende getallen uit. Eigenlijk is dat ook heel willekeurig. Als u het treinongeval in Buizingen niet had gehad, dan had daar een heel ander getal kunnen staan. Was ons treinongeval in Barendrecht anders afgelopen, dan had daar weer een heel ander getal gestaan. Dat gaat om een niet vooraf te voorspellen aantal mensen die om het leven komt of ernstig gewond raakt. Het aantal overwegaanrijdingen komt zeker overeen. Maar goed, daar hebben we het vandaag niet echt over.

Opvallend is wel dat het aantal stoptonend sein passages verschilt. Het kan zijn – daar heb ik het antwoord niet op – dat het daadwerkelijk zoveel verschilt. Het kan ook zijn dat de definitie van een STS-passage in België anders is dan in Nederland en dat daardoor de aantallen zo verschillen.

Het kan ook zijn dat de vorm van melding van zo'n voorval verschilt. Ik ben op zich wel benieuwd of die getallen ook daadwerkelijk zoveel van elkaar verschillen.

In Nederland hebben wij twee tot vier keer per jaar een botsing, in België ongeveer twee keer per jaar. Dat zou ongeveer gelijk moeten zijn. Over het aantal doden heb ik het daarnet even gehad. In beide gevallen heeft het beveiligingssysteem slechts een beperkte bescherming; zowel in Nederland als in België is het mogelijk om rode seinen voorbij te rijden en daarna treinen met elkaar in botsing te laten komen. Beide landen zijn bezig met de migratie naar het Europese systeem ERTMS. Beide verwachten volgens mij dat dit nog even gaat duren.

Bij de treinbeveiligingssystemen zijn er ook een aantal overeenkomsten, daterend van toen er daarover een keuze werd gemaakt. Uw Memor-krokodilsysteem is er veel eerder gekomen. Wij zijn pas na het treinongeval in Harmelen (1962) begonnen met de installatie van een ATB-systeem. Lang niet in alle gevallen werken het ATB-systeem en het Memor-krokodilsysteem; daarom zijn er aanvullingen voor bedacht, deels ingevoerd, deels niet ingevoerd.

Gedurende een tijd, mede door een aantal ongevallen, waren er aanvullende maatregelen nodig. Bij u is dat TBL1+ geworden, bij ons de verbeterde versie van ATB (ATB VV). Technisch gezien zijn dat heel verschillende systemen, maar de strekking en het doel van die middelen waren ongeveer gelijk. Wij hebben ook, net als u, op een aantal baanvakken van de HSL inmiddels ERTMS.

Dan toon ik een grafiekje van de ontwikkeling in Nederland van het aantal STS-passages. Daarin valt op, wat ook de zorg is van de Onderzoeksraad en andere partijen, dat het aantal aan het begin van het millennium, na 2000, toch ernstig is gaan oplopen nadat er eigenlijk een afname was in het begin van de jaren '90. Gelukkig zijn wij nu, sinds 2008, weer een dalende lijn aan het zichtbaar maken. Wij hopen dat 2010 een nog veel beter jaar wordt, waar met name ook de nieuwe systemen, de verbeterde versie van ATB, wat op een aantal seinen is geïnstalleerd, en andere maatregelen hun vruchten zouden moeten afwerpen.

Omdat men zoveel gegevens heeft, mede door de database, over al die stoptonend sein passages kan men daaruit ook een aantal conclusies trekken. Het is in elk geval in Nederland gelukkig zo dat bij het merendeel van de stoptonend sein passages het gevaarpunt niet bereikt wordt. Het merendeel van de treinen loopt alleen vertraging op. Slechts in 2 % van de gevallen – gelukkig want dat is reeds hoog genoeg – leidt het effectief tot een ontsporing of botsing van twee of meerdere treinen. Wij moeten er natuurlijk allemaal wel voor zorgen dat die 2 % 0 % wordt.

Het mag niet gebeuren dat een trein voorbij een rood sein rijdt zonder verdere probleem, maar daar valt op zich nog mee te leven. Die 2 % van voorvallen waarbij er daadwerkelijk een kans is op letsel of dodelijke ongevallen moeten wij zoveel mogelijk zien te voorkomen.

Een van mijn laatste sheets is een nadere uiteenzetting van het aantal slachtoffers. In Nederland hebben wij geluk gehad. Het aantal dodelijke slachtoffers tengevolge van de stoptonend sein passages is heel erg laag. De laatste twee keer dat het voorkwam was in Barendrecht, vorig jaar, en in Roermond in 2003. In beide gevallen betrof het de machinist van de trein. We kunnen daaruit zelfs de conclusie trekken dat er onder de reizigers al lange tijd geen enkel slachtoffer is gevallen als gevolg van de stoptonend sein passages. Er zijn wel de nodige

mensen gewond geraakt, met name door brekend glas en plafondplaten die bij botsingen en dergelijke naar beneden kwamen. Het aantal heel ernstige letsels is relatief laag.

Wij keken nadrukkelijk naar de oorzaken van die STS-passages. Daaruit halen wij een aantal basisrisicofactoren. Een groot deel zijn procedurele zaken. Af en toe wijkt de techniek af waardoor een trein niet tijdig kan stoppen. Communicatie is ook een groot probleem. Als mensen die elkaar niet goed begrijpen, namelijk machinisten en treindienstleiders, kan dat leiden tot een onterechte STS-passage. Foute bediening van het sein kan leiden tot een STS-passage. In een heel groot aantal gevallen, 19 % van de treinen die door een rood sein rijdt, speelt de verwachting van de machinist een belangrijke rol. De machinist verwacht dat hij een doorgaande rijweg heeft maar heeft dat ineens niet; hij heeft een gedeeltelijk ingestelde rijweg en kan zijn trein niet meer tijdig tot stilstand brengen. Verwarring, seinen naast elkaar, slechte zichtbaarheid van een sein, het waarnemen van de machinist, zijn ook belangrijke oorzaken. Afleiding van de machinist, bijvoorbeeld door telefoon- of ander verkeer, mensen op het perron die zijn aandacht vragen, is ook nog altijd goed voor 14 %. In 7 % van de gevallen gaat het om een verkeerde handeling van de machinist.

Op zich vinden wij dat heel belangrijke informatie. Met die informatie kan er namelijk gericht actie worden ondernomen. Bijvoorbeeld, wij kunnen ervoor zorgen dat de machinist minder snel afgeleid is. Hoe kunnen wij bijvoorbeeld een betere rijweginstelling tot stand brengen, zodat treinen minder vaak voor een rood sein tot stilstand komen?

Daarmee komen wij tot beheersmaatregelen die bijvoorbeeld in zo'n OVV-rappport als aanbeveling kunnen komen te staan. Wat het voorkomen van conflicten betreft, treinen moeten elkaar zo min mogelijk tegenkomen of kruisen. In de planning moet dus rekening worden gehouden met zoveel mogelijk gescheiden rijwegen. Conflicterende rijwegen mogen niet worden ingesteld.

Punctualiteit is een heel belangrijk onderwerp in Nederland. Dat zal hier niet anders zijn. Treinen moeten op tijd van het station vertrekken. Dat kan er als eens toe leiden dat de trein daadwerkelijk op tijd uit het station vertrekt, maar bij het volgend sein alweer voor rood moet wachten. In zulke zaken zijn wij heel stellig: dat soort zaken moet altijd worden voorkomen. Men moet niet een vertrekkende trein slechts één sein laten opschuiven.

Ik vernoem nog andere zaken. Zichtbaarheid en herkenbaarheid van de seinen. De seinen moeten goed en duidelijk zichtbaar zijn en mogen niet tot verwarring leiden.

Het belangrijkste is het laatste punt dat ik noem. Er moet gewoon in Nederland, en misschien ook hier wel, een adequaat ATB-systeem komen dat eigenlijk moet voorkomen dat een machinist met zijn trein voorbij een rood sein rijdt. Natuurlijk moet de machinist in zijn waarde gelaten worden, want vakmanschap is ook een belangrijk aspect, maar hij moet niet de laatste schakel zijn. Er moet ook een technisch systeem zijn dat voorkomt dat er een botsing of iets dergelijks plaatsvindt.

Ik geef even nog een doorkijk op de manier waarop onze onderzoeksraad tegen de stoptonendseinproOlematiek aankijkt. Ook in Nederland speelt dat het aantal slachtoffers in het railverkeersysteem laag is, zodat vergelijking met ongevallen die op de weg plaatsvinden eigenlijk niet opgaat. Er is geen sprake van een vergelijking. Desondanks vinden wij dat alles moet worden gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is om een ongeval binnen het railverkeersysteem te voorkomen. Daar spreken wij de overheden en de spoorondernemingen ook op aan. Alle inspanningen die redelijk mogelijk zijn, moeten worden geleverd.

100 % is misschien niet haalbaar, maar het moet wel een eind in die richting gaan en de wil daartoe moet in ieder geval duidelijk aanwezig zijn. Het moet dus niet alleen van de machinist afhangen; ook hij moet worden beschermd door technische systemen.

Wij verwachten veel van ERTMS, maar dat doet iedereen, geloof ik. ERTMS, dat weten wij ook, zal er de eerste twintig jaar nog niet volledig zijn. Er zullen dus in die twintig jaar nog meerdere maatregelen noodzakelijk zijn om een veilig railverkeersysteem te houden. Dat betekent dat alle andere beheersmaatregelen beter of, in ieder geval, volledig benut moeten worden.
Een symptoom van de ontwrichting van de spoorbedrijven is heel lang geweest, ook bij de infrabeheerder, dat de machinist maar moet stoppen voor een rood sein; wij maken ons zorgen over ons eigen ding en laat de andere maar het andere probleem oplossen. Wij geven heel duidelijk aan dat er weer sprake moet zijn van een collectief. Er moet gezamenlijk worden gesproken over de problemen bij het spoor en er moeten gezamenlijk maatregelen worden genomen om

zaken veiliger en beter te doen. Bovenal vinden wij dat ook de overheid, de minister, daar een taak heeft om daar regie aan te geven en dat is wel duidelijk iets wat in Nederland de afgelopen jaren, naar ons idee, onvoldoende heeft plaatsgevonden. Tot zover mijn verhaal, iets langer dan een half uur. Volgens mij heb ik voldoende duidelijk kunnen maken waarvoor wij er zijn.

De **voorzitter**: Dank u. Zijn er collega's met vragen?

Patrick De Groote (N-VA): Dank u, heren, voor uw uitvoerige uitleg. Ik moet zeggen dat bijna alle vragen die ik voorbereid had, grotendeels beantwoord zijn. Ik vermeld nog enkele zaken.

Een van de eerste reacties vanuit Nederland na de ramp in Buizingen was een opmerkelijk artikel op de website van de Volkskrant, waarin stond dat men in Nederland gemiddeld 250 keer per jaar door een rood sein rijdt. Ik citeer: "Een ongeval als dat van maandag is ook op het Nederlandse spoor denkbaar." Men verwees ook, zoals u hebt aangehaald, naar het ongeval met twee goederentreinen in Barendrecht in september 2009. Bij ons in de pers reageerden de nieuwszenders in het algemeen en in verband met Buizingen onmiddellijk dat in Nederland en Frankrijk een dergelijk ongeval niet meer mogelijk is, want zij hebben daar reeds een eigen remsysteem ontwikkeld. Ik had graag uw visie daarop gehoord.

U had het uitvoerig over de vergelijking tussen Nederland en België. U hebt de systemen vergeleken. Ik heb wel nog een vraag. Hier in België hebben wij te maken met een sternet, als ik het zo mag noemen, met Brussel als centrum waaruit de stralen vertrekken. Hoe zit dat in Nederland? Kunt u een vergelijking maken inzake de bezettingsgraad en de drukte op de treinen?

Wat het ongeval in Barendrecht betreft, is het toeval dat het om twee goederentreinen ging? Ik krijg hier in de commissie soms het gevoel dat goederenvervoer en reizigersvervoer in België niet aan dezelfde veiligheidsvereisten moeten voldoen.

Ik heb nog een opmerking waarop u al deels geantwoord hebt, inzake de aanpak van de Nederlandse Spoorwegen van het personeel dat door een rood sein rijdt. Ik wil het iets ruimer nemen. Hoe zijn de omstandigheden van de Nederlandse treinbestuurders in het algemeen? In deze commissie hebben wij vaak gehoord – de collega's kunnen dat beamen – dat de verantwoordelijkheid enorm veel bij de bestuurder zelf gelegd wordt, terwijl in feite de nadruk zou moeten liggen op het veiligheidssysteem. Kunt u daar een korte toelichting bij geven?

U zegt dat er bij u, bij individuele fouten, meer naar systeemfouten wordt verwezen.

Indien ik mij niet vergis, moet de bestuurder bij ons, eenmaal het sein is overschreden, onmiddellijk stoppen en komt er een vervanger. Ik heb het gevoel dat wij het systeem van de kleuterklas hanteren. De bestuurder heeft een fout gemaakt en moet even in de hoek staan. Ik merk dat zulks bij jullie blijkbaar op een andere manier verloopt.

Ik heb nog een laatste, heel korte vraag over de aankoop van de treintoestellen en de voertuigen in Nederland.

Wij hebben vorige week gehoord dat de producenten het blijkbaar soms nogal moeilijk hebben met het naleven van het lastenboek. Telkenmale worden er op het vlak van de Europese standaarden uitzonderingen gevraagd.

Wat is uw mening ter zake?

Over ERTMS hebt u het al uitvoerig gehad.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie nos interlocuteurs pour leurs interventions et les informations fournies. Je voudrais leur adresser plusieurs questions.

D'abord, j'aurais souhaité connaître plus précisément les relations entre votre Conseil et notamment l'Autorité nationale de sécurité sur le rail.
Comment cela se passe-t-il en cas d'enquête?

Travaillez-vous de manière parallèle ou de manière complémentaire?

Par exemple, une Autorité nationale de sécurité sur le rail doit travailler par le biais d'audits sur l'entreprise de chemins de fer. En réalisez-vous également? J'ai cru comprendre que oui.

Dès lors, quelle est la collaboration entre les deux? Dans le "droit interne" des Pays-Bas, une institution a-t-elle la primauté sur l'autre? Comment les choses se passent-elles?

Ensuite, l'avantage de votre Conseil est de regrouper divers secteurs assez différents les uns des autres.

Comment voyez-vous l'évolution de chacun de ces secteurs en matière de politique de sécurité sur les dernières années?

Comment le rail aux Pays-Bas se distingue-t-il par rapport aux secteurs des industries dangereuses, des industries lourdes ou d'autres entreprises? L'évolution est-elle différente?

Voyez-vous une préoccupation plus importante dans le secteur du rail que dans d'autres secteurs?

Enfin, vous avez évoqué les divers équipements de freinage de sécurité ou d'aide à la conduite. Sauf erreur de ma part, vous n'avez pas indiqué l'historique des décisions prises en la matière.

Pouvez-vous nous fournir davantage d'informations à ce sujet?

Quand les systèmes ont-ils été choisis? Quelles sont les motivations qui ont présidé au choix des systèmes actuellement en place?

Existe-t-il une réelle volonté politique, une décision claire d'implémenter l'ERTMS sur l'ensemble du réseau? Ou bien cela fait-il encore aujourd'hui l'objet de discussions?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor de inleiding. Ik bied mijn excuses aan dat men hier in moeilijke omstandigheden moet komen.

Ik heb een aantal vragen.

Ten eerste, wij hebben hier lange discussies gevoerd over de vraag of wij een onderzoekscommissie of een bijzondere commissie moesten oprichten. In welke mate kunt u onderzoeksdaden stellen? Kunt u getuigen ondervragen? Kunt u documenten opvragen? Dat is toch wel een belangrijke vraag die wij ons ook hebben gesteld in de hele discussie over een onderzoekscommissie of een bijzondere commissie.

Ten tweede, wanneer wordt ETCS in Nederland operationeel?

Ten derde, er wordt vaak gezegd dat liberalisering tot meer onveiligheid zou leiden, terwijl per miljoen kilometer in Engeland en Nederland – dat heeft allemaal met definitie en statistiek te maken – de ongevallen lager liggen dan in België. Ik zou u willen vragen wat uw visie is. Is er een effect van de liberalisering op de veiligheid op het spoor?

Jan Mortelmans (VB): Ook namens onze fractie bedankt voor uw aanwezigheid en de toelichting.

Ik zou willen weten hoe de werkwijze van de Onderzoeksraad nu verschilt met die van vroeger. Als ik mij niet vergis, heeft er een hele tijd een Spoorwegongevallenraad bestaan. Ik lees op uw eigen webstek dat er weliswaar een onafhankelijk eindoordeel kwam, maar dat die onderzoeken toch werden gevoerd namens de diverse inspecties, Verkeer en Waterstaat, de Raad voor de Luchtvaart, de Commissie Binnenvaart enzovoort.

Ik zou graag weten hoe die verhouding nu ligt. U hebt al een paar keer de nadruk gelegd op de onafhankelijkheid van uw onderzoeksinstituut. Verschilt dat in wezen met vroeger?

Ik heb nog een tweede vraag in verband met de aanbevelingen die u doet. Die moeten binnen een bepaalde periode door de minister worden beantwoord. Als dat niet gebeurt, zijn daaraan dan consequenties verbonden? Kunnen jullie zelf bepaalde maatregelen opleggen of niet? In hoeverre zijn jullie dan tevreden dat bepaalde maatregelen worden genomen? Wordt achteraf een evaluatie gemaakt?

David Lavaux (cdH): Monsieur Damstra, je vous remercie pour votre exposé. Je désirerais obtenir davantage d'explications sur un aspect plus particulier. Lors des différentes auditions, la sécurité a été largement envisagée d'un point de vue technique: les systèmes, la technique, les moyens de prévention, etc., tandis que l'aspect humain a généralement été peu abordé: l'homme qui gère ces machines, qui gère les systèmes.

On a pu apprendre, notamment dans le chef de l'ERA ou d'autres personnes qui ont été auditionnées que, dans les accidents, le facteur humain intervenait de façon très importante. Dans vos analyses, avez-vous la même perception des choses? Dans l'affirmative, quelles sont les mesures que vous préconisez par rapport à ce facteur humain, qui intervient de manière importante dans les problèmes ou les accidents que l'on rencontre?

David Geerts (sp.a): Heren, bedankt voor de uiteenzetting. Ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, hoe zit het met de afdwingbaarheid en de opvolging van de aanbevelingen en voorstellen die u als onafhankelijk onderzoeksorgaan formuleert?

Ten tweede, wij discussiëren in onze commissie over het aanbrengen van veiligheidssystemen. Dezelfde voorwaarden kunnen echter niet worden opgelegd aan private operatoren. Moeten private operatoren in Nederland ook veiligheidssystemen die voor iedereen gelden, aanbrengen?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt dank ik de sprekers voor de verhelderende toelichting, die enige nuancering aanbracht bij het beeld dat in ons land werd gecreëerd, met name dat het bij ons veel onveiliger is dan elders in de wereld, dat onze veiligheidssystemen hopeloos achterlopen op die van onze buurlanden. Uw vergelijking van de spoornetten en de situatie daarop heeft dat toch wel enigszins genuanceerd.

U zei dat het zeker nog twintig jaar wachten is op de uitbouw van ERTMS op het Nederlandse spoornet en dat men intussen in andere oplossingen moet voorzien. Het zou interessant zijn om daarover iets meer duiding en toelichting te krijgen. Ook bij ons denkt men dat men voor de volledige uitrol van de ERTMS tot 2030 nodig heeft. Er zijn daarop nogal wat verontwaardigde reacties gekomen waarom het zo lang moet duren. Het zou goed zijn indien u daarbij vanuit een meer technische achtergrond wat duiding kan geven. Waarom is daarvoor zoveel tijd nodig en wat kan er intussen wel worden gedaan?

Een tweede vraag die ik nog heb, sluit aan bij de vraag van collega De Groote. Bij roodseinpassages wordt bij ons een bestuurder van de trein gehaald en moet hij een bepaald proces doorlopen, vooraleer hij opnieuw een trein mag besturen. Hoe wordt daarmee omgegaan in Nederland?

Le **président**: En ce qui concerne le système ATB, pouvez-vous nous dire si ce système national est interopérable?

S'agit-il d'un système comparable au KVB en France ou en Suède, qui permet l'arrêt devant le feu rouge quelle que soit la vitesse, à savoir un contrôle en continu de la courbe de vitesse et de la courbe de freinage?

Représentez-vous l'autorité nationale auprès de l'ERA, au même titre que l'Agence française de sécurité ferroviaire ou que l'Agence italienne pour la sécurité ferroviaire?

Vous nous avez expliqué que l'organe que vous représentez avait une indépendance absolue. Comment s'opère le choix des collaborateurs au conseil d'administration? Ce conseil comprend cinq personnes. Comment sont-elles choisies? En fonction de leur expertise, leur indépendance, leur parcours académique ou scientifique?

J'ai également noté le chiffre de 240 franchissements par année, mais la définition que vous donnez au franchissement n'est pas du tout la même que dans notre pays. Depuis 2010, l'ERA nous a expliqué qu'il y avait une définition commune de ce qu'était un franchissement de feu rouge. Avez-vous réalisé, au regard de cette nouvelle définition, une comparaison avec vos chiffres de 2009? Les chiffres sont-ils identiques?

Enfin, si j'ai bien compris, vous représentez un organe de la sécurité publique hormis l'ordre public et ce qui est lié à la défense nationale. Vous intégrez donc l'ensemble des données relatives à la sécurité publique. Cela recouvre-t-il l'ensemble des risques, en ce compris les sites Seveso? Cet élément est accessoire au regard des missions de notre commission mais est intéressant sur le plan du fonctionnement. Intégrez-vous les sites Seveso, les grands sites industriels, les accidents sur sites privés qui peuvent avoir des conséquences sur l'environnement immédiat, les villes, les villages, les quartiers?

Ron Damstra: Dank u wel, ook voor de vragen.

Ik stel voor dat mijn collega, en daar wilde ik eigenlijk mee starten, eerst de algemene vragen over de Onderzoeksraad beantwoordt en dat wij daarna even specifieker inzoomen op de vragen op railgebied.

Henk Pongers: Dan begin ik bij de samenwerking tussen onze Raad en de nationale overheid als je het hebt over veiligheid en spoorwegveiligheid.

Doen wij ook audits en dergelijke? Op het moment dat er een ongeval gebeurt en wij besluiten om een onderzoek in te stellen, is het zo geregeld dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die anders bevoegd is om onderzoek te doen, niet langer een onderzoek mag instellen. Die raakt op dat ogenblik zijn bevoegdheden kwijt. Wij hebben duidelijk voorrang op de inspecties.

Wij doen geen audits. Wij doen alleen onderzoek op het moment dat er sprake is van een ongeval. Dat kan gaan om een grote ramp, maar ook om een gewoon ongeval of een bijna-ongeval waarbij het net goed is gegaan. Ook dan zijn wij bevoegd om een onderzoek in te stellen, maar er moet wel

sprake zijn van zo'n soort voorval. Wij zijn geen beleidsadviseur. Wij zijn ook geen organisatie die audits doet. Als er helemaal niets aan de hand is dan zijn wij niet bevoegd om een onderzoek in te stellen.

Nu kom ik op de vraag over multimodaal. Hoe is de evolutie geweest van de sectoren en hoe verhoudt de spoorsector zich dat tot bijvoorbeeld de industriesector. Ik denk dat in Nederland het onafhankelijke onderzoek is begonnen in de transportsectoren. Wij kenden al een Raad voor de scheepvaart in het begin van de 20ste eeuw, in 1909. In de dertiger jaren toen de luchtvaart begon op te komen, is er ook een Raad voor de luchtvaart gekomen. Vlak daarna is er een Raad voor binnenvaartongevallen opgericht. Dat is de commissie Binnenvaart-rampenwet. Vlak na de oorlog is de Spoorwegongevallenraad ingesteld omdat er in die periode, na de Tweede Wereldoorlog, heel veel treinverkeer op gang kwam en dat leidde tot vrij veel ongevallen. Op grond daarvan is toen gezegd dat er ook een onafhankelijke onderzoeksinstantie moest komen voor spoorwegongevallen. Voor wegverkeer kennen wij geen aparte onderzoeksinstantie.

Alle andere sectoren deden eigenlijk het onderzoek zelf. Als je kijkt naar de grote bedrijven, de petrochemische industrie deed zelf altijd onderzoek en daar moest men het mee doen. Dat ging meestal ook vrij goed. Wij hebben in Nederland daarover in de tachtiger en negentiger jaren veel discussie gekregen met de vraag hoe onafhankelijk die onderzoeken zijn.

Kan men daar volledig op vertrouwen? Met name de pers in ons land heeft daar altijd kritische verhalen over geschreven. Dat is ook aangeslagen bij ons parlement. Vanuit het parlement is er altijd aandrang geweest om te komen tot een aparte, onafhankelijke Onderzoeksraad en dit niet alleen te baseren op de onderzoeken vanuit de bedrijven zelf en de inspecties. Ook de inspecties kunnen in een aantal gevallen betrokken zijn bij het mogelijk ontstaan van een voorval. Ze zijn betrokken bij het houden van toezicht en het geven van regels. Zo gauw daar discussie over ontstaat – dan hoeft het nog niet echt zo te zijn dat ze daarbij betrokken zijn maar als de schijn bestaat dat ze erbij betrokken zijn – loopt men het risico dat het publiek gaat zeggen dat men er niet meer in gelooft. Dat heeft er in Nederland toe geleid dat we in de jaren '90 eerst de Raad voor Transportveiligheid hebben opgericht. De spoorsector heeft daar onmiddellijk in meegedraaid. Pas vijf jaar geleden zijn we in Nederland overgegaan tot het installeren van een Onderzoeksraad voor Veiligheid voor alle sectoren. In die zin denk ik dat de transportsector en met name ook de railsector een heel eind voor ligt op bijvoorbeeld de sector gezondheidszorg. In ons land kunnen we echter, als er in een ziekenhuis dingen mis gaan, iets doen.

Ik neem dan meteen even een stukje over de Spoorwegongevallenraad mee. Verschilt dat nu heel erg van vroeger? Toen de Spoorwegongevallenraad ontstond werd een groot deel van het eigenlijke onderzoek gedaan door de Nederlandse Spoorwegen en een deel door wat nu de inspectie is. De resultaten daarvan werden aan de Spoorwegongevallenraad aangeboden en die hield daar een openbare zitting over waar mensen opgeroepen werden om te getuigen. Ze waren verplicht te verschijnen en de mensen werden onder ede gehoord. Dat gaf vervolgens een soort onafhankelijke saus aan het hele onderzoek. Het feitelijke onderzoek werd echter gedaan door de inspecties en mensen van de spoorbedrijven. Nu hebben wij onze eigen onderzoekers. Wij doen alles zelf en zijn niet meer afhankelijk van wat de inspectie en de bedrijven aanleveren. Onze bevoegdheden zijn ook verregaand. We kunnen iedereen oproepen om te verschijnen en we kunnen alles in beslag nemen, althans voor zover dat nodig is voor het onderzoek. Uiteraard moeten we daar in redelijkheid mee omgaan. We kunnen de politie vragen om stukken af te zetten. Alle recorders die in voertuigen aanwezig zijn, kunnen wij in beslag nemen. Het is niet aan Justitie om die in beslag te nemen, dat is allemaal voor ons. In die zin is het dus een enorme verbetering vergeleken met de vroegere Spoorwegongevallenraad.

Dan is er nog een vraag over de reactie op de aanbevelingen.

Wij doen niet alleen aanbevelingen aan ministers. Ik meen dat de vraag was hoe wij omgaan met aanbevelingen die aan ministers gericht zijn. Als de spoorwegbedrijven betrokken zijn bij een ongeval en als wij mogelijkheden zien voor de bedrijven om zaken te verbeteren, dan doen wij een aanbeveling, rechtstreeks aan de bedrijven. Het kan ook zijn dat wij aan de minister een aanbeveling doen, of aan de inspectie. In feite kunnen wij een aanbeveling doen aan iedereen die een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de veiligheid. Er staan geen sancties op. Het is en blijft een aanbeveling. Men is wel verplicht om te reageren. Men moet laten weten – overheidsinstanties moeten dat binnen de zes maanden doen, particuliere organisaties binnen

de 12 maanden – of men van plan is om de aanbeveling op te volgen en hoe en, zo niet, waarom niet. Men moet daarover dus wel verantwoording afleggen.

Als men helemaal niets doet, dan hebben wij geen machtsmiddelen om dat af te dwingen. Daar heeft men indertijd bewust voor gekozen, omdat wij anders een soort wetgever zouden worden. Zo raakt men toch weer betrokken bij het hele veld en raakt men een stukje onafhankelijkheid en objectiviteit kwijt. Wij kijken wel of wij tevreden zijn met de reactie op de aanbevelingen. Wij hebben een aantal mogelijkheden. Wij kunnen een gesprek met de betrokken partij beginnen of wij kunnen een brief sturen. In het ergste geval, als wij denken dat men echt helemaal de verkeerde kant opgaat, dan kunnen wij weer formeel een onderzoek starten en dan kunnen wij ook weer de hele administratie in beslag nemen, als dat nodig is.

Als wij een nieuw onderzoek doen, gesteld dat er opnieuw een ongeval gebeurt, en als wij tot de conclusie komen dat men met de aanbevelingen niets gedaan heeft, dan gaat dat naar de buitenwereld. Het gaat de pers in. Er zitten maar weinig bedrijven op dat soort reclame te wachten.

Er was nog een vraag over de onderzoekscommissie of de bijzondere commissie en de bevoegdheden. Ik heb het al een paar keer gezegd. Wij hebben echt zeer verregaande bevoegdheden. Ze reiken ongeveer net zover als wat politie of Justitie mag. Die mogen ook alles in beslag nemen. Wij kunnen geen mensen arresteren, maar dat is dan ook ongeveer het enige wat wij niet kunnen. Wij moeten er wel altijd voor zorgen dat wij er op een heel redelijke manier mee omgaan. Als er een heel klein ongeval gebeurt, dan heeft het geen zin om heel veel zaken in beslag te nemen. Stel dat een zeeschip in de haven van Rotterdam een heel kleine aanvaring veroorzaakt en dat wij een onderzoek willen doen, dan zou het niet redelijk zijn om dat schip een maand aan de ketting te laten liggen. Dat staat niet meer in verhouding tot het onderzoek dat men doet en de belangen die daarmee gediend zijn.

Ik laat het daarbij.

Inzake de selectie van de leden van de Onderzoeksraad kan ik u mededelen dat wij momenteel in een fase zitten waarbij er een paar nieuwe leden moeten komen. Onze voorzitter, professor van Vollenhoven, houdt er in februari 2011 verplicht mee op.

In de wet is geregeld dat een lid twee termijnen van vier jaar mag dienen. Daarna moet het lid stoppen.

In een dergelijk geval wordt er samen met vertegenwoordigers van drie verschillende ministeries die bij de aanwerving zijn betrokken, een advertentietekst opgesteld. Het gaat om het ministerie van Transport, het ministerie van Binnenlandse Zaken en het ministerie van Defensie, zijnde de drie departementen die ook het meeste geld fourneren om de werkzaamheden van de Onderzoeksraad mogelijk te kunnen maken.

De secretarissen-generaal van voornoemde drie ministeries vormen gezamenlijk een soort selectiecommissie. Uiteindelijk is het aan de Onderzoeksraad om via een soort vetorecht te bepalen wie wel en wie niet lid mag worden. De leden moeten onafhankelijk zijn. Ze moeten een band met veiligheid hebben. Zij moeten bij voorkeur kennis hebben van een aantal sectoren waarmee de Onderzoeksraad te maken heeft. Zij hebben het liefst enige bestuurlijke ervaring. Zij moeten de samenleving kennen. Het is niet zo simpel. De kandidaten hoeven niet per se technicus te zijn; het hoeven geen academici te zijn. Zij moeten echter wel kennis hebben van het veld.

Voor alle andere medewerkers en onderzoekers van de Onderzoeksraad en voor iedereen die bij de Raad werkt, maken wij een eigen afweging. Wij vragen mensen te solliciteren en nemen ze aan. Het kabinet blijft helemaal buiten de zaak.

Ron Damstra: Wat betreft de vragen op railgebied, verzoek ik u mij toe te staan volgens de volgorde van de vraagstellingen te antwoorden, ondanks het feit dat een aantal vraagstellers aan het telefoneren is of andere zaken aan het doen is.

Het begon met de vraag of een ongeval zoals in Buizingen ook in Nederland zou kunnen plaatsvinden. De vraagsteller ging af op krantenberichten dat zulks niet het geval zou zijn.

Ik kan en wil de zaak niet mooier maken. Een ongeval zoals in Buizingen zou ook in Nederland met het huidige systeem dat er wordt gehanteerd, kunnen voorkomen. De enige plaats waarop het niet zou kunnen voorvallen, is de Betuweroute en de HSL, waar het ERTMS-systeem operationeel is. Voornoemd systeem is vergelijkbaar met het systeem dat België toepast.

Ook in Nederland zijn er regelmatig botsingen tussen treinen geweest ten gevolge van stoptonend sein passages. Wij hebben het geluk gehad dat er daarbij wegens het tijdstip, de impact of wat dan ook niet zoveel slachtoffers zijn gevallen. Morgen, overmorgen, over een maand of over een jaar zou er in Nederland net zo goed een voorval als het ongeval in Buizingen kunnen plaatsvinden.

Waar de journalist van de Volkskrant zijn informatie op gebaseerd heeft, dat weet ik niet. Ik heb het hem niet gevraagd. Ik heb het inderdaad ook gelezen.

In die zin zijn er, technisch gezien, niet zoveel verschillen tussen Nederland en België.

De vraag is of er verschillen zijn in de tussentijdse en definitieve maatregelen voor baanvakken waar reizigerstreinen en goederentreinen rijden, of voor gemengde netten. We kunnen in Nederland niet zeggen dat er geen aandacht aan het goederenvervoer is gegeven. Die is wel degelijk gegeven. Daar is heel veel geld aan uitgegeven. Dat heeft ertoe geleid dat de belangrijke goederenverkeersader, de Betuweroute, tot stand is gekomen. De Betuweroute is uitgerust met ETCS level 2, de meest geavanceerde en dus ook de meest veilige versie die er op dit moment voorhanden is. Het systeem is er. Het systeem werkt, maar nog lang niet alle operatoren en spoorwegondernemingen beschikken over voldoende locomotieven die over die apparatuur kunnen beschikken. Dat leidt ertoe dat er ook in Nederland nog steeds heel veel goederentreinen over het gemengde net rijden. Daarbij kan wel gezegd worden dat bij de gemaakte keuzes voor tussentijdse maatregelen eigenlijk minder is gekeken naar het goederenvervoer. Men keek met name naar de reizigerstreinen omdat de goederentreinen veel minder op het gemengde net gaan rijden. Die gingen allemaal over de Betuweroute. Inmiddels zijn die denkbeelden ook wat veranderd. Het is duidelijk dat lang niet alle treinen de eerste vijf of tien jaar over de Betuweroute kunnen rijden en dat er dus ook aanvullende maatregelen nodig zijn voor goederentreinen. Recent was er nog extra aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De aanpak van het personeel. In uw voorbeelden gaf u aan wat er in België gebruikelijk is nadat een machinist een veiligheidsincident heeft gehad zoals een roodseinpassage. Wij willen in Nederland dat hele proces al veel eerder beginnen, al bij de aanname of de periodieke keuring van een machinist. Daar moet al heel erg duidelijk zijn of die persoon de juiste competenties heeft om machinist te kunnen zijn. Een specifiek aspect dat daarbij heel veel aandacht krijgt is vigilantie. Ik weet niet of dat woord in België wordt gebruikt. Het betekent het geschikt zijn voor de functie, in de mate waarin een machinist aannemelijk kan maken dat zijn competenties ertoe leiden dat hij fit is om een met trein te rijden en dat hij daarvoor de juiste eigenschappen heeft.

Al bij de werving, de selectie en de periodieke herkeuring worden mensen daar streng op bekeken. Heeft zo'n machinist nu een veiligheidsincident gehad, dan gaat dat in Nederland net zoals in België: dan moet je dat melden aan de treinleidingspost. In een aantal gevallen mag hij nog doorrijden naar het eerstvolgende station, maar in een aantal gevallen wordt de aflossing ook direct geregeld. De machinist wordt dan opgevangen door een leidinggevende en wordt in afwachting van verder onderzoek door de spoorwegonderneming zelf – dus niet door ons, niet door de politie, niet door de inspectie, puur met een beslissing van het bedrijf zelf – naar onder meer zo'n vigilantietest of psychologische test gestuurd om te kijken of hij nog steeds aan de voorwaarden voldoet. Dan is het de beslissing van de spoorwegonderneming zelf of die persoon weer zijn functie mag hervatten of niet. In toenemende mate – wij volgen dat natuurlijk wel een beetje – zien we dat machinisten die meerdere keren een rood sein gepasseerd zijn uit hun functie worden gezet of zelfs ontslagen worden. In samenwerkingsverband tussen de spoorpartijen zijn er dan wel afspraken gemaakt dat zo'n machinist niet zomaar weer bij een andere onderneming aan de slag kan gaan.

Wat wij ook belangrijk vinden en onderschrijven, zijn de initiatieven die nu worden genomen op Europees gebied inzake de machinistenrichtlijn waardoor er in heel Europa gelijke richtlijnen zijn hoe men met een machinist omgaat.

Aankoop materieel zie ik nog staan. Ik weet niet helemaal meer precies in welke vorm dat werd vermeld. We hebben het een aantal keren over de invoering van nieuwe ATB-systemen gehad. Of dat nu ATB of ERTMS of wat dan ook heet, dat zijn hedendaagse systemen, gebaseerd op de huidige stand van de techniek. In Nederland en in België bestaat een deel van het materieelpark uit treinstellen uit de zestiger jaren, locomotieven uit de zestiger jaren, zeventiger jaren en tachtiger jaren. Gebleken is dat het heel moeilijk is om die bestaande materieelsoorten aan te passen aan die nieuwe systemen.

De nieuwe systemen zijn weliswaar niet veelvuldig, maar wel beschikbaar. Er zijn inmiddels vijf tot zes leveranciers in Europa die de systemen kunnen inbouwen. Die kunnen dat heel goed doen, wel met wat beperkte capaciteit in de baan. In het nieuw te bouwen materieel gaat dat ook relatief makkelijk met allerlei digitale systemen die er tegenwoordig zijn. Het blijkt zowel aan de kant van het materieel als aan de kant van de infrastructuur ontzettend moeilijk om bestaande infrastructuur, bestaand materieel, aan te passen aan die nieuwe en modernere systemen. Er moeten vaak zoveel bekabelingsspullen en dingen uit verwijderd en opnieuw aangebracht worden, dat het vaak niet eens rendabel is om dat te doen. Aan de andere kant, nieuw materieel is ook niet zomaar beschikbaar, dus dat is best wel een groot probleem, een Europees probleem waar alle lidstaten last van hebben.

Regels rond Europese aanbestedingen en dergelijke vragen dat er meerdere leveranciers beschikbaar zijn. Die zijn er dan wel op het moment, maar dat wil nog niet zeggen dat al die systemen van die verschillende leveranciers zomaar op elkaar passen en zomaar werken. Dat betekent ook niet dat alle gegevens om de systemen te maken vrij uitwisselbaar zijn tussen de diverse bedrijven. Dat is allemaal een heel complexe en ingewikkelde structuur.

Dat leidt – bijvoorbeeld bij de ingebruikname van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel hebben wij dat gezien – tot veel vertragingen, omdat de systemen tot op de dag van vandaag nog niet volledig op elkaar werken. Ze werken op een veilige manier maar veroorzaken ook nog heel veel vertragingen. Gelukkig is het bij die moderne systemen wel zo dat wanneer het systeem niet goed werkt er geen trein meer kan rijden en als de trein niet rijdt, is dat wel heel vervelend, maar aan de andere kant ook heel veilig.

De aankoop van materieel en systemen is dus een heel complex iets waarvan wij de komende jaren, zowel in Nederland als in België als in alle andere landen, nog veel last van zullen hebben.

Hoe is dat in Nederland gegaan met die ATB-systemen en alles wat daar kwam en wat is er in die tussentijd gedaan en wat niet? Het treinongeval in Harmelen was de directe aanleiding in Nederland om een ATB-systeem in te voeren. Het heeft van de periode eind jaren ’60 tot het eind van de vorige eeuw geduurd voor ATB – dat toen nog ATB werd genoemd en later ATB Eerste Generatie – ingevoerd was.

Dat systeem ATB, waarin ook een Belgisch bedrijf een belangrijke rol speelt en van origine uit Amerika komt, werkt bij snelheden boven 40 kilometer per uur. Alle treinen die tegen meer dan 40 kilometer per uur op een rood sein aanrijden, komen als het goed is tot stilstand. Ik zeg met nadruk als het goed is, want als de machinist wel een remming inzet maar geen voldoende remming inzet om voor het sein tot stilstand te komen, dan is het ATB-systeem ook tevreden. Kom je dus tegen 100 kilometer per uur op een sein af waar je moet stoppen en je hebt net afgeremd van 100 naar 80, kan je gewoon tegen 80 kilometer per uur het sein voorbijrijden, want het systeem denkt dan dat je geremd hebt.

Het systeem werkt helemaal niet of is er helemaal niet op emplacementen waar men maximaal 40 kilometer per uur mag rijden. Dat is destijds een bewuste keuze geweest, want vroeger werd er heel veel gerangeerd, locomotieven moesten omrijden, er kwamen rijtuigen en wagons bij. Daarom hebben wij toen de keuze gemaakt en gezegd dat wij onder de 40 kilometer per uur – wat toen nog 30 kilometer per uur was – dat systeem niet nodig hebben, want daar gaat het toch niet zo hard en daar gebeuren toch geen ongelukken. Het is daar alleen maar lastig als het er is, want elk systeem dat dingen voorkomt werkt ook wel eens ten onrechte en dat kost weer allemaal tijd. Er is toen – jaren ’60 en begin jaren ’70 – bewust voor gekozen om het onder de 40 kilometer per uur niet te laten werken.

Door de jaren heen gebeurde een aantal ernstige ongelukken in die 40 km-gebieden, met dodelijke slachtoffers, waarna werd beslist om die destijds genomen beslissing te herbekijken. Er moest iets nieuws, iets moderner komen. Bovendien wilde men op bepaalde baanvakken met lichtere treinen of lightrailtreinen gaan rijden. Daarop werkte het oude ATB-systeem, dat inmiddels ATB-Eerste Generatie heette, niet.

Er werd daarom ingezet op de ontwikkeling van ATB-Nieuwe Generatie (ATB NG). Dat systeem zou ook werken bij lichte treinen en bij seinen die aan een snelheid lager dan 40 km per uur werden voorbijgereden. Bovendien zat daar remcurvebewaking in. Een klein beetje remmen was niet genoeg, er moest worden aangetoond dat er voldoende werd geremd.

Men zou kunnen zeggen dat dit een volmaakte oplossing was. Dat was het op dat moment ook,

ware het niet dat het nog een tekentafelsysteem was, dat theoretisch gezien overal zou moeten werken, maar dat zich nog niet had bewezen op die hele complexe en ingewikkelde emplacementen. Bovendien was het een heel duur systeem, wat destijds heel wat guldens zou kosten. Daar kwam nog bij dat vanuit Europa de eerste signalen kwamen dat we één moesten worden en dat een Europees beveiligingssysteem ERTMS/ETCS in de maak was.

Men kan geld maar een keer uitgeven en er werd toen beslist om ATB-Nieuwe Generatie slechts op een heel beperkte schaal in te voeren, enkel op de baanvakken waar men met die lichte treinen wilde gaan rijden. Verder zou het systeem in de ijskast worden gestopt en zouden we het ook niet verder ontwikkelen voor die complexe emplacementen en wachten op de komst van ERTMS.

Nederlanders hebben nogal eens de neiging haantje de voorste te willen zijn en vooraan in de rij te willen staan. In dit geval gebeurde dat echter niet. Nederland zou nu eens een keertje niet voorop lopen en met recht afwachten wat er in de landen om ons heen gebeurde. Achteraf kan men zeggen dat we misschien te lang hebben gewacht en dat er te weinig is gebeurd.
In 2004 was er weer een zwaar treinongeluk in Amsterdam. Misschien herinnert u zich de beelden waarbij de treinen recht op elkaar stonden. Toen laaide de discussie weer in alle hevigheid op en zei men dat het zo niet langer kon. ATB-Nieuwe Generatie kwam er niet, ERTMS was er nog niet. Zo konden we niet doorgaan. De Onderzoeksraad heeft toen ook gezegd dat het zo niet meer kon. Dat is het startsein geweest om gestructureerd te zoeken naar andere oplossingen.
Er werd een stuurgroep STS opgericht met mensen uit het ministerie, de infrabeheerder, de inspectie en de spoorwegondernemingen. Die zou een pakket aan maatregelen onderzoeken dat in de tussentijdse periode een verbetering zou kunnen bewerkstelligen.

De belangrijkste maatregel die daar is genomen, is de komst van een ATB-Verbeterde versie (ATB VV). De ATB-VV was eigenlijk een extra functionaliteit, een beetje een lapmiddel – hoewel dat een verkeerd woord is –, om een ATB-sein van de eerste generatie toch dusdanig te laten werken dat onder de 40 km per uur de trein tot stilstand komt.

Die studie is uitgevoerd. Het zou technisch ontwikkelbaar zijn. Het is ook technisch ontwikkelbaar gebleken, overigens wat minder makkelijk dan in beginsel leek. Dat heeft dus ook wat langer geduurd. Er was geld beschikbaar. Met dat geld is toen besloten om duizend seinen uit te rusten met het ATB VV-systeem, een beetje vergelijkbaar met de functionaliteit die ook hier in België bestaat. Het verschil is dat het systeem in België gebaseerd is op de komst van ETCS, terwijl de ATB VV daarop niet is gebaseerd.

Er is een heel selectiemodel opgezet om te bepalen welke duizend seinen met die ATB VV uitgerust moesten worden. Dat waren in ieder geval de seinen waarvan uit de database bleek dat zij de afgelopen jaren meerdere keren rood gepasseerd waren. Bovendien waren het de seinen waarbij voorbijrijden met een hogere snelheid ook nog tot de mogelijkheden behoorde, dus de seinen met een hoog risico. Uiteindelijk kwam dat op een aantal dat die duizend wat te boven ging. Uiteindelijk is er geld beschikbaar gekomen om 1 250 seinen uit te rusten met ATB VV.

Daarmee waren we er echter niet, want ook het materieel moest voorzien worden van die verbeterde versie. Dat ging goed en snel bij nieuwe materieeltypes, maar, u raadt het al een beetje, het werd heel problematisch om dat ook werkend te krijgen bij de oudere materieeltypes uit de vorige eeuw, die nog niet allerlei digitale systemen kenden. Er moesten extra kastjes ingebouwd worden en allerlei dingen uitgeprobeerd worden. Dat heeft langer geduurd. De vrijgave van het systeem heeft dan ook de nodige vertraging opgelopen. Dat leidt ertoe dat wij pas in 2010 kunnen zien of het daadwerkelijk helpt.

Een mogelijke maatregel na het ongeval in Barendrecht, waar die voorziening niet was aangebracht, zou kunnen zijn om alle seinen die daarvoor in aanmerking komen, te voorzien van dat systeem. Daarmee komen we op vijfduizend seinen. Dat is aanmerkelijk meer dan de huidige vijftienhonderd. Die discussie loopt momenteel in Nederland.

Een andere genomen maatregel heb ik daarnet al even genoemd. De stuurgroep STS zei dat er beter moest worden gekeken naar de aanname en het keuringsbeleid van de machinisten. De mensen moeten beter begeleid worden. Dat moet beter geregeld worden.

Nog een andere maatregel is het kritisch kijken naar de wijze van rijweginstelling. Deelrijwegen moeten zo veel mogelijk voorkomen worden. In een aantal gevallen moet in de systemen

ingebakken worden dat een rood sein voorafgegaan wordt door een ander rood sein. Als er dan al een rood sein wordt voorbijgereden, is er altijd nog een tweede.

De trein komt dan al een rood sein eerder tot stilstand dan het eigenlijk de bedoeling is. Dat klinkt allemaal logisch en makkelijk, maar het kost natuurlijk capaciteit.

Een andere maatregel is de dienstregelingen beter af te stemmen en de zichtbaarheid van de seinen te verbeteren. Er is ook het saneren van seinen, want het bleek dat er in Nederland best een hoop seinen zijn die eigenlijk niet gebruikt worden en die geen nut meer hebben. In het huidige model waarop de treinen rijden wordt veel minder kopgemaakt, locomotieven omgereden, gerangeerd en noem maar op. Een heleboel seinen maken dat niet meer mogelijk. Hoe minder seinen men heeft, hoe minder rode seinen men kan voorbijrijden.

Wij hebben nog andere acties gelanceerd en de laatste was om te proberen rijwegen in te stellen waarop de treinen zo weinig mogelijk voor een rood sein komen te staan, bijvoorbeeld door de machinist, op wat voor manier dan ook, te waarschuwen dat als hij op een bepaald ogenblik wat langzamer rijdt, hij kan blijven rijden in plaats van stil te komen staan.

Verder is er gekeken naar wanneer het ERTMS-systeem er komt. Wij komen niet echt op andere jaartallen als u: 2025-2030. Tot die tijd zullen er best wel de nodige proeven worden genomen en worden de ervaringen uitgebreid op de Betuweroute en de HSL. Wij gaan in elk geval op het baanvak Amsterdam-Utrecht kijken of het werkt om ETCS en ATB tegelijkertijd op één baanvak te installeren, met een gemengd productiemodel: treinen met ATB en treinen met ETCS. Technisch zijn er best wel twijfels over hoe dat allemaal gaat lukken. Dat moet dus uitgetest worden. Daar moet een heel vrijgaveproces aan voorafgaan.

Daarbij komen de problemen, die wij al genoemd hebben, met leveranciers die niet alles snel geleverd kunnen krijgen. Het zal nog lang duren in Nederland.

De uiteindelijke bedoeling is dat ETCS er overal komt, maar voor ATB heeft het dertig jaar geduurd en het zal voor ETCS ook wel zo lang duren. Er klinken geluiden dat het enkel op de corridors richting Duitsland en België en dergelijke gaat komen. In ieder geval geldt dat voor de eerste aanzet. Ook als het daar komt, wordt het nog een langdurig proces. De vraag wat er in tussentijd moet gebeuren is zeer gerechtvaardigd. Het ATB-systeem is inmiddels oud. Kan dat nog 20 of 30 jaar mee?

Een actie die in ieder geval in gang is gezet — volgens mij ook in België — is dat het ETCS-systeem niet past op de oude relaisbeveiliging die wij in Nederland nog veel hebben. Een eerste actie die nu in gang gezet is, is dat al die beveiligingssystemen, seinhuizen en verkeersleidingposten die nog werken met de oude systemen, worden gereedgemaakt voor de komst van ETCS.

Die relaisbeveiliging wordt dus vervangen door een meer digitaal systeem. Op het moment dat het er is, kan het dan in ieder geval relatief eenvoudig worden ingevoerd. Dat is een actie die loopt, maar die ook niet zomaar is gerealiseerd want wij willen tussentijds ook gewoon de winkel openhouden. Iedereen vindt dat er geen ongelukken moeten gebeuren, maar iedereen vindt nog veel meer dat de treinen ook vooral moeten blijven rijden en liefst nog veel meer dan nu. Het is moeilijk om zulke complexe ombouwoperaties te doen tijdens de gewone treindienst.

Of de liberalisering invloed had? Er zijn twee soorten van liberalisering, denk ik. Wij hebben het over de Europese samenwerking en de interoperabiliteit die er moet zijn en komen. Ik denk dat dit op een gegeven moment naar iets positief moet leiden. Aan de andere kant hadden wij voorheen de NS als spoorbedrijf dat met alle treinen reed. Inmiddels zijn er naast de NS een aantal reizigersvervoerders en een veelheid aan goederenvervoerders. Wat wij steeds zien in de trends is dat, als er een nieuwe reizigers- of goederenvervoerder komt, bij die specifieke vervoerder in de aanloopfase het aantal veiligheidsincidenten weer toeneemt. In die zin heeft de liberalisering tijdelijk vaak een negatieve invloed.

Zeker op het gebied van werk aan de infrastructuur, werken er partijen uit allerlei landen in Nederland, net zoals er Nederlandse partijen in België werken. Op zich is dat niet zo erg, maar ook uit voormalige Oostbloklanden zijn veelvuldig mensen aan het werk in Nederland en dat geeft toch wel eens problemen met de veiligheidsperceptie van die mensen, met de communicatie, enzovoort. Ook daarin zien wij weer dat dit – vaak tijdelijk – een negatieve invloed heeft op de veiligheid.

Er is nog een vraag gesteld over de menselijke factor. Ik kom zelf van oorsprong uit de spoorwereld vooraleer ik onderzoekswerk ben gaan doen en ik ben een van de mensen die geen technische of wetenschappelijke achtergrond heeft, maar wel veel aandacht geeft aan de menselijke kant, het menselijk handelen. Ieder mens vergist zich af en toe, of hij dat nu wil of niet. Dat kan bewust zijn of onbewust. Dat moet je zoveel mogelijk zien op te vangen in technische systemen.

Als we denken aan een aantal ernstige ongevallen met treinen heeft daar gespeeld dat de machinist onwel werd. Niemand wordt bewust onwel, maar het is wel iets dat iedereen kan overkomen. Je kan ineens wat aan je lichaam krijgen en daarbij moet je niet honderden, soms duizenden reizigers in gevaar brengen. Zij hebben recht op veilig vervoer met de trein. Ook als je vracht wil vervoeren, moet dat op een veilige manier gebeuren. Daarom vind ik dat de menselijke kant juist heel veel aandacht moet krijgen.

Men moet heel goed nadenken over wat men tegenwoordig allemaal aan technische en digitale systemen aan een machinist geeft. Dat kan hem misschien afleiden of op een andere manier van het spoor brengen. Daar moet men heel kritisch naar kijken. Daarom ook in het hele STS-dossier, als er een technisch vangnet is, dan is dat voor de machinist en de reizigers een hele positieve ontwikkeling. Daarbij vind ik wel, zoals ik daarstraks al zei, dat men een machinist ook in zijn waarde moet laten. Het moet niet iemand zijn die vooraan in de trein op een stoel zit en verder niets hoeft te doen. Hij moet wel zijn functie hebben en daadwerkelijk wat blijven toevoegen aan het vervoer per trein.

Wat de definitie van STS bij de ERA betreft, moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik weet dat er een definitie is bij de ERA en ik weet ook dat die ingevoerd wordt. Wij hebben die berekening echter nog niet gemaakt en ik weet ook niet of die definitie in die zin dusdanig duidelijk is dat er overal gelijke aantallen uitkomen. Een aspect dat met name tot die verschillende getallen kan leiden, is wat wij noemen de technische STS, de afvallende of rode seinen door een technische oorzaak. Het gevolg kan net zo ernstig zijn natuurlijk. Wat wij in de kranten lezen, is dat er in Buizingen wellicht ook een technische oorzaak was. In hoeverre moet men dat meerekenen in de telling? Natuurlijk moet het meegeteld worden, want het is een wezenlijk gevaar. In die zin maakt het niet uit of het al dan niet technisch is.

Wat we ook in Nederland hebben – ik weet niet hoe het hier in België geregeld is – zijn borden die gelden als een sein, borden waarvoor een trein tot stilstand moet komen en dan de opdracht moet uitvoeren die op het bord staat. Als een machinist dat niet doet en het sein voorbijrijdt, dan geldt dat bij ons ook als een STS. Zulke dingen zullen we even goed moeten vergelijken. Op dit moment hebben we dat echter nog niet gedaan.

Een andere vraag was of wij praten met de ERA. Natuurlijk praten wij met de ERA. Wij komen er ook regelmatig mee samen. Wij zijn het NIB, de onderzoeksautoriteit in Nederland, formeel aangewezen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is de nationale veiligheidsautoriteit, de NSA. Beide nemen wij deel aan Europese werkgroepen in ERA-verband. We werken ook actief mee aan de ontwikkeling van allerlei Europese zaken die bedacht worden.

Is ons ATB-systeem interoperabel? Neen, dat is het niet. Dat was een van de redenen bij de beslissing om de nieuwe generatie ATB in de koelkast te stoppen en te zeggen dat wij zouden wachten op ERTMS. ATB werkt puur en alleen in Nederland. Zoals dat toentertijd vaker ging, werden hele treinen voor nationaal gebruik ontwikkeld, ook de technische systemen. ATB is puur een Nederlands systeem, dat natuurlijk ook in België of Frankrijk zou kunnen werken maar daar dan helemaal geïnstalleerd moet worden.

Volgens mij heb ik de meeste vragen beantwoord.

Er was nog een laatste vraag van de voorzitter over de reikwijdte van alle zaken waarmee wij bezig zijn. Wij kijken ook naar grote industrieën. Als er bij ons bij Shell een ongeval gebeurt, zijn wij ook bevoegd. Veel van de ongevallen die wij onderzoeken, gebeuren in particuliere bedrijven. Daar gelden exact dezelfde bevoegdheden, maar ook alle regels die in de wet zijn vastgesteld, ongeacht de sector en ongeacht of het een overheidsbedrijf of een particulier bedrijf betreft.

Het is niet zo dat wij alle gegevens vastleggen van alles wat er gebeurt. Wij zijn geen registratie-instantie. Het aantal meldingen dat wij krijgen, is niet automatisch hetzelfde als het aantal ongevallen dat gebeurt. Het zijn de departementen en de inspecties die dat doen. De voorvallen die moeten worden gemeld, zijn ook in de wetgeving vastgelegd. Men mag alles melden, maar in bepaalde gevallen is er een meldingsplicht zoals er in een aantal gevallen ook een onderzoeksplicht is. Dat staat los van de sector

waarin het ongeval zich voordoet en of het gaat om een overheidsbedrijf dan wel een particulier bedrijf.

Bart Van der Herten: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een vraag over wat in Frankrijk is gebeurd met de introductie van KVB. Eind jaren 80 is daar een aantal ongelukken gebeurd. Men heeft dan het Zweedse systeem gekocht en aangepast aan het Franse spoorwegnet. In een periode van zeven jaar is men er dan in geslaagd om 3 700 locomotieven en 5 000 seinen te installeren. In 1990 heeft men dat programma nog uitgebreid met 12 000 bijkomende seinen. Mijn vraag is dan: als we de ontwikkelingen in België en ook voor een stuk in Nederland daarmee vergelijken, wat is er dan in Frankrijk gebeurd waardoor een redelijk snelle installatie plaatsvond in een vrij beperkte periode, met een systeem dat dan ook nog eens technologische upgradings kon krijgen, waardoor het veiligheidsniveau in de jaren 90 nog kon toenemen? .

Met een systeem dat dan ook nog eens technologische upgradings kon krijgen, waardoor het veiligheidsniveau in de jaren ’90 nog kon toenemen? Hebt u daar zicht op? Hoe kunnen wij die situaties vergelijken?

Ron Damstra: Ik weet niet of ik daarop een helemaal goed antwoord kan geven. Ik vind het in ieder geval heel nuttig om vast te stellen dat dit in Frankrijk op zeven jaar tijd is gelukt. Ik weet niet hoeveel geld daarmee gemoeid was in die zeven jaar. Het zal wel een heel bedrag geweest zijn. In Nederland is heel duidelijk gezegd dat wij nergens op zouden wachten, dat wij niet zouden kijken naar andere systemen en dat wij zouden wachten op de komst van ERTMS. Het zou heel goed kunnen dat onderzoekende partijen, wij en u misschien, tot de conclusie komen dat daarin verkeerde keuzes zijn gemaakt, met Frankrijk als voorbeeld, waar het wel gewerkt heeft.

Wat volgens mij in Frankrijk wel speelt – het speelt in Nederland ook een beetje – is dat delen van het openbare reizigersnet, dat eigendom van de Staat was, naar lokale overheden werden afgezonderd. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het Randstadrailproject rond Rotterdam en Den Haag, dat vroeger tot het NS-net of ProRailnet behoorde. Nu is het een lokaal netwerk geworden, met heel andere systemen, die sneller in te voeren waren, maar ook een ander productiemodel hadden. Ik heb de indruk dat dit rond de grote steden in Frankrijk, rond Parijs, Marseille en dergelijke, ook is gebeurd. Dat zal ongetwijfeld ook hebben meegespeeld in het feit dat het, in de getallen, veel veiliger werd. Ik vind het goed om uw stelling dat in zeven jaar heel veel mogelijk moet zijn, ook in Nederland eens te bekijken.

Le **président**: Il me reste à vous remercier. Je suis certain que votre modèle, à côté d'autres, va nous inspirer pour nos recommandations que nous formulerons après les élections, peut-être avec d'autres membres. Nous verrons bien: il faut d'abord que la Chambre décide de renouveler le mandat de notre commission avant de savoir si nous poursuivrons nos travaux. Nous allons tenter mercredi ou jeudi de convaincre nos collègues de la Conférence des présidents de permettre aux experts de continuer leur travail.

Quant à nous, nous verrons bien. Nous sommes à la disposition des citoyens qui choisiront celles et ceux qui reviendront ici.

La réunion publique de commission est levée à 16.13 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.

AUDITIONS PUBLIQUES

DE LA

53E LÉGISLATURE

OPENBARE HOORZITTINGEN

VAN DE

53E ZITTINGSPERIODE

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2010

Matin

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2010

Voormiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 10.33 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.33 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heren Bart Van der Herten en Patrick Lafontaine, deskundigen van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid tijdens de vorige zittingstijd, over hun tussentijds rapport
Audition de MM. Bart Van der Herten et Patrick Lafontaine, experts de la Commission spéciale Sécurité du Rail instituée lors de la précédente législature, à propos de leur rapport intermédiaire

Bart Van der Herten: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, vooreerst wensen wij als experts de commissie te danken om ons hier uit te nodigen en ons de mogelijkheid te geven om het tussentijds rapport van de experts hier voor te stellen.

Vooraleer we starten, moet ik nog onze collega-expert Eddy Van de Voorde verontschuldigen. Hij is professor aan de Antwerpse universiteit en hij verblijft momenteel in de Verenigde Staten, waar hij deze week lesgeeft. Voor alle duidelijkheid wil ik nogmaals stellen, ook na de berichten in de pers de afgelopen maanden, dat het voorgelegde document wel degelijk een rapport is van de drie experts, van wie u de namen kunt lezen.

Ik stel voor dat we even kijken naar de inhoud van onze presentatie.

Ik zal een korte inleiding geven om te situeren wat we gedaan hebben in de tussenperiode.

Voorts komt er een eerste belangrijk inhoudelijk hoofdstuk in het rapport, dat heel wat ruimte in beslag neemt, over het veiligheidsbeleid van de NMBS tussen 1982 en 2002. Waarom tot 2002? Welnu, wij hebben een werkafspraak gemaakt met het Rekenhof in de loop van april, waarbij het Rekenhof de jongste tien jaar voor zijn rekening zou nemen en wij de voorafgaande periode. We hebben duidelijk de keuze gemaakt om niet in mekaars vaarwater te komen, ook gelet op de beperkte onderzoekstijd die voorhanden was.

Het derde punt gaat over de spoorwegveiligheid in Europa en in België. Vanaf dat punt neemt collega Patrick Lafontaine het over. Hij zal ook ingaan op de evolutie van het risicopeil in België. Daaraan zijn aanbevelingen gekoppeld op korte, middellange en lange termijn.

Tot slot zal ikzelf een aantal conclusies formuleren uit ons rapport en aanzetten voor verder onderzoek.

Ik kom tot de inleiding. Wij hebben als experts gewerkt in opdracht van de vorige commissie, waar wij concreet een opdracht hebben opgenomen van 12 april tot 7 mei. We hebben dus een vrij beperkte periode gewerkt. We hebben dan ook niet alles ten gronde kunnen behandelen. U weet zelf dat het een zeer breed terrein is. We hebben het nu vooral over technologie, ook in ons rapport, maar we hebben ook een aantal keer duidelijk aangegeven dat heel andere aspecten, zoals HRM, personeelsbeleid, aanwervingsbeleid en opleidingsbeleid binnen de NMBS-groep even belangrijke thema's zijn om, in een latere fase, de focus op te richten.

Belangrijk ook om te vermelden is dat wij als experts zelf het initiatief hebben genomen, midden september, om aan de slag te gaan en wat vooruit te lopen op de samenkomst van de commissie, omdat wij toch wel ongerust waren over de manier waarop in de pers is gecommuniceerd door een aantal actoren die bij het thema betrokken zijn.

Dit zal sterk blijken uit het vervolg van onze presentatie en uit wat u in het rapport kunt lezen, namelijk dat technologie slechts een beperkt aspect van de problematiek van de veiligheid is. Wij hadden als experts de indruk dat eind augustus, begin september, het debat zich sterk op technologie toelegde. Technologie is natuurlijk belangrijk, maar de hele omkadering, de hele cultuur, het hele beleid waarin die technologie een plaats heeft, vonden wij zelf te weinig naar voren komen. Daarom hebben wij ook initiatief genomen om eind september, begin oktober voort te werken om hier een tussentijds rapport te kunnen presenteren.

Wat hebben wij uiteindelijk gedaan? Wij hebben een eerste kritische lezing van een aantal documenten gedaan. Nogmaals, wij hebben slechts een beperkt aantal documenten, die ons door de NMBS-groep ter beschikking zijn gesteld, kunnen inkijken. Wij hebben zeker niet alles kunnen bekijken. De hoeveelheid materiaal is ongelooflijk groot. Wij moesten ook nog een selectie maken. Wij hebben dus slechts een beperkte hoeveelheid informatie kunnen bekijken van een ongelooflijk grote hoeveelheid documentatie.

Wij hebben een aantal hypotheses geformuleerd. Daarbij is het belangrijk dat u voor ogen houdt dat het een tussentijds rapport is. Wij hebben een aantal zaken heel duidelijk gemaakt om ook de discussie heel helder te maken. De meeste zaken die in ons rapport staan, zijn echter ter discussie. Wij doen ook een aantal keer een duidelijke oproep aan onder meer de spoorwegondernemingen om in te gaan op de hypotheses en de uitspraken die wij doen. Alles is falsifieerbaar of verifieerbaar en kan in een open debat verder ter sprake komen.

Wij vinden het ook belangrijk dat het een toekomstgericht en een actiegericht rapport is. Wij hebben het rapport niet opgemaakt om af te rekenen met het verleden. Wij spreken natuurlijk wel veel over het verleden, maar het is vooral een oproep om duidelijke acties voor de toekomst te formuleren en in de praktijk te brengen.

Heel belangrijk, wij vinden zelf dat ons rapport op inhoudelijk vlak zeer consistent is met de rapporten van het ERA en het Rekenhof. Dat maakt de 3 rapporten samen tot een zeer sterk geheel met een grote interne consistentie.

Wat betreft de structuur van het rapport, zijn er grosso modo 3 delen. Het eerste deel gaat in op de vraag hoe in het verleden het veiligheidsbeleid binnen de NMBS georganiseerd en uitgewerkt was vanaf het ongeval in Aalter in 1982 tot 2002. Vervolgens komt een stuk over de analyse van het huidig risiconiveau met een aantal aanbevelingen, waarbij wij het niet alleen hebben over elektronische stopsystemen, maar ook over andere veiligheidsapparatuur en waarbij wij ook een aantal vragen en conclusies formuleren naar de toekomst. Ook al gebeurt er nu veel op het vlak van de veiligheid binnen de NMBS-groep, blijven wij toch ongerust en blijven wij met een aantal grote vragen zitten. Vandaar ook de scope. Technologie is natuurlijk belangrijk in ons rapport en ligt aan de basis, maar wij situeren die technologie in een breder veiligheidsbeleid en we hebben het zopas op een eenvoudige manier gesitueerd. Veiligheidstechnologie plus veiligheidsmanagement plus veiligheidsleiderschap zijn 3 elementen die samen kunnen leiden – en ik zeg wel kunnen leiden – tot een veiligheidscultuur binnen een onderneming.

Dan blijven er nog heel wat aangelegenheden te onderzoeken, waar wij eventueel later over kunnen discussiëren, hoe ver wij het verleden nog meenemen, dan wel of wij de scope van de commissie vooral op de toekomst leggen.

De centrale hypothese, die ook in ons rapport staat en die al een aantal keer aan bod is gekomen, luidt dat technologie een essentieel onderdeel is van de spoorwegveiligheid, maar dat technologie maar kwaliteitsvol kan worden ingezet in het kader van een integraal en geïntegreerd veiligheidsbeleid en een veiligheidscultuur die gevoed en ondersteund wordt vanuit de hoogste managementorganen en waar alle werknemers van doordrongen zijn. Dat is eigenlijk onze missie, als men het op die manier zou willen uitdrukken, waar wij voor willen gaan. Het zijn die elementen samen, die meer garantie kunnen geven op een duurzame ontwikkeling van een hoog veiligheidsniveau op de Belgische spoorwegen.

Met integraal en geïntegreerd bedoelen wij dat nagenoeg alle functies bij de NMBS uiteindelijk wel een veiligheidscomponent hebben en, dat is dan geïntegreerd, dat die best ook op een of andere manier allemaal met mekaar in verband worden gebracht en met mekaar worden

verbonden.

Een andere manier om die centrale hypothese te formuleren vindt u in het citaat uit het rapport van de ERA dat u vindt op de tweede bladzijde van ons rapport. Het gaat over het Engelse citaat waar men zegt dat een spoorwegongeluk steeds het ongeluk is van een volledige onderneming. Dat is heel belangrijk, het is materieel natuurlijk de bestuurder die door een rood stopsein rijdt en daardoor eventueel een ongeluk veroorzaakt, maar de ERA is zeer helder en zegt dat steeds de hele onderneming en ook het management en het leiderschap mee geïmpliceerd zijn wanneer er een spoorwegongeluk plaatsvindt.

Laten wij nu eens kijken naar de tijdslijn vanaf 1982. Wij onderscheiden daar grosso modo twee periodes, namelijk de periode TBL1, grosso modo de jaren ’80 en voor een stuk jaren ’90, en de periode TBL2, vanaf 1987 à 1990 tot 2002.

Ik begin met de periode TBL1. TBL1 was eigenlijk een antwoord van de NMBS op het ongeluk in Aalter in 1982. U hebt kunnen lezen in het rapport dat men bij de NMBS reeds op het einde van de jaren 70 toch wel meer en meer ervan doordrongen was dat de huidige systemen, dus het Memor-krokodilsysteem gecombineerd met het laterale seinsysteem, onvoldoende waren. Reeds op het einde van de jaren 70 is men gaan onderzoeken hoe men een automatisch stopsysteem zou kunnen installeren op het spoorwegnet, ook in navolging van andere landen. De NMBS wist redelijk goed hoe het er in andere landen aan toe ging, wat de verwezenlijkingen daar waren. Men is toen reeds begonnen in België, eind jaren 70, begin jaren 80, in een gemengde werkgroep tussen ASEC en de NMBS om zo’n automatisch stopsysteem te gaan ontwikkelen.

Het ongeluk in Aalter is daar eigenlijk een katalysator geweest, een versnellingsmoment, waarbij men fondsen heeft vrijgemaakt om de technologie te gaan ontwikkelen. Wij stellen hier in het rapport voor het eerst ook de vraag waarom de NMBS op dat moment geen apparatuur heeft gekocht die op de internationale markt voorhanden was. Een deel van het antwoord ligt in het toenmalig tijdsklimaat, waarbij de steun aan nationale industrieën in België toch wel een belangrijk thema was, dat was ook in het buitenland zo trouwens. In elk geval, feit is dat men in België de keuze gemaakt heeft om een systeem te ontwikkelen gedurende een aantal jaren, met de planning om vanaf 1987 een proefopstelling te maken op een paar lijnen van het Belgisch spoorwegnet en om vervolgens een uitbreiding te maken naar alle belangrijke spoorwegassen in België.

Alles loopt goed, de planning wordt gehaald. In het voorjaar van 1987 worden de eerste toestellen geleverd en geïnstalleerd. Op dat moment komen we in een periode waarin de regering besluit om een aantal strenge besparingsmaatregelen door te voeren. Ook de NMBS deelt in de klappen. De NMBS staat dus voor de vraag welke investeringen verder doorgevoerd worden en welke investeringen afgeremd of stopgezet worden. Allerlei werkgroepen gaan aan de slag. We hebben daar niet voor 100 procent zicht op maar er komt in elk geval een werkgroep TBL. Die werkgroep TBL werkt echter met een soort tunnelvisie en weet zelf niet wat de andere werkgroepen als thema hebben. Zij moeten echter in elk geval het systeem doorlichten en een advies geven aan de raad van bestuur om ermee te stoppen, de uitrol te vertragen of het op dat moment lopende contract met ACEC gewoon te realiseren. Het laatste gebeurt, men beslist om de proefopstelling op de twee spoorwegassen verder te realiseren om allerlei redenen. De verdere uitrol over het gehele Belgische spoorwegnet wordt echter niet verder in de planning opgenomen.

Een van de grote vragen daarbij is waarom men dat begin de jaren 90 dan niet terug heeft opgenomen. Dat is een vraag waarop wij zelf geen antwoord hebben. In elk geval, er komt een beperkte uitrol van het systeem. U ziet de percentages in de presentatie. 13 % van de seinen en 6 % van de krachtvoertuigen worden uitgerust met de technologie.

Wat zien we dan plots opduiken in een van de zeldzame documenten die we hebben uit de jaren 90 met betrekking tot TBL1? We merken in 2000 – dat is het verhaal dat u ook kan lezen in het begin van het rapport – dat een relevant percentage van de TBL1-apparatuur niet werkt. Bij die 30 % zitten een aantal wisselstukken maar ook op het terrein zelf zijn blijkbaar een aantal toestellen buiten werking geraakt. Er komt dan een document voor de raad van bestuur waarin geadviseerd wordt om die apparatuur terug in haar oorspronkelijke staat te herstellen. Er wordt een bestelling geplaatst, tevens de laatste bestelling bij ALSTOM op dat moment, voor een driehonderdtal nieuwe bakens en andere apparatuur om TBL1 terug volledig werkzaam te maken.

Volgens de schaarse documenten waarover we beschikken blijkt dat dit wellicht een problematiek

is die doorheen een aantal jaren is opgebouwd. Het is waarschijnlijk niet van het ene op het andere moment gebeurd dat er plots een significant aantal toestellen op de spoorwegen niet meer werkt. De stand van zaken is ook al opgemaakt eind 1999. Uiteindelijk bepaalt de planning dat ergens in het voorjaar van 2002 de volledige herstelling zal doorgevoerd zijn. Wij kunnen dus toch wel een aantal vragen stellen bij de achterliggende processen binnen de NMBS, de tijd die men nodig heeft om in te spelen op defecten of andere mankementen.

Bijkomend merken wij ook in dit dossier, in een heel ander document, dat tegelijkertijd, eind jaren 90, de met TBL1 uitgeruste krachtvoertuigen deels op andere delen van het net werden ingezet. U ziet het citaat in het rapport waarbij mensen van de spoorwegen zelf besluiten dat dit betekent dat TBL1 een verloren investering dreigt te worden. De machines die met TBL uitgerust zijn, rijden namelijk ergens anders. Op TBL1-lijnen rijden machines die niet uitgerust zijn en dus niet kunnen corresponderen met de bakens in de sporen. Onze conclusie is dan ook min of meer dat TBL1 wellicht nooit echt gewerkt heeft.

Een van de experts bij de NMBS heeft zelf ook aangegeven dat de bijdrage van TBL1 aan het globale veiligheidsniveau tot nul herleid wordt, wanneer een groot aantal toestellen in het veiligheidssysteem niet werkt. Dat refereert weer aan het veiligheidsbeleid en de veiligheidsbeheersing. Het gaat dus niet alleen over het installeren van apparatuur, maar ook over het monitoren en het werken op het terrein, het signaleren van defecten, het hebben van processen die een korte doorlooptijd hebben en onmiddellijk aangeven binnen welke termijn er nieuwe apparatuur geplaatst moet worden enzovoort. Dat is opnieuw het veiligheidsmanagement, de veiligheidscultuur waarbij wij als experts blijvend vragen stellen.

Het is dan ook onze conclusie dat eind jaren 80 en ook eind jaren 90, sinds het ongeluk in Aalter, het veiligheidsniveau langs de Belgische spoorwegen niet significant was gestegen.

Ondertussen staat de technologie niet stil. Wij gaan over naar de periode TBL2. Eind jaren 80 heeft de NMBS een aantal proeftoestellen van de tweede generatie aangekocht bij ACEC. TBL van de tweede generatie heeft en had als doelstelling een continue monitoring en controle van de snelheid mogelijk te maken en remsystemen te ontwikkelen waardoor het voorbijrijden van een rood stopsein zelf onmogelijk wordt. Dat is een fundamentele verbetering van de technologie ten opzichte van TBL1, waar er een noodstop uitgevoerd wordt op het moment dat het rode sein overschreden wordt en de trein een aantal honderden meters in de rode of verboden zone kan rijden.

Eind jaren 80 is men bij de NMBS op de hoogte. Men begon daarmee te experimenteren. Wellicht is ook een van de redenen waarom men uiteindelijk niet verder ging met TBL1 dat men al een perspectief had op een nieuwe en veel performantere technologie. De eigenlijke ontwikkeling begint in 1990. Toen kwam het Star 21-plan bij de NMBS, met een perspectief op tientallen jaren, met de introductie van de hogesnelheidslijnen in België en met een belangrijke modernisering van het binnenlandse net. Het plan stelde een aantal, niet strakke, deadlines en bood perspectieven voor de komst van de hogesnelheidstrein naar België, waarop men in elk geval moest inspelen met de nieuwe generatie apparatuur, omdat laterale seinen maar tot 160 of 200 kilometer per uur gedetecteerd kunnen worden. Een hogesnelheidstrein moet automatisch beschikken over een systeem van de tweede generatie.

Er wordt binnen de NMBS een werkgroep opgericht die een analyse zal maken in het buitenland. Een aantal spoorwegmaatschappijen wordt bezocht in het buitenland waar men de daar bestaande apparatuur technisch en financieel-budgettair zal bestuderen.

Uiteindelijk komt men tot de conclusie dat België toch een eigen systeem moet ontwikkelen en installeren. Dat is een belangrijke periode omdat men er op dat moment vanuit gaat dat men dat systeem op een viertal jaar zal kunnen ontwikkelen, opnieuw in een gezamenlijk project tussen NMBS en ACEC.

Dat is de achterliggende reden waarom men niet opteert voor een buitenlands systeem. In Frankrijk bijvoorbeeld opteert men op het einde van de jaren 80 na een aantal spoorwegongevallen wel voor een Zweeds systeem dat men aanpast aan de situatie daar. Daardoor slaagt men er in de praktijk in om het veiligheidsniveau sterk op te trekken.

In België maakt men een andere keuze. Men gaat niet over tot de installatie van wat toen wellicht al werd beschouwd als verouderde technologie, maar gaat nieuwe technologie ontwikkelen en die beschikbaar maken voor de HST en opnieuw voor de belangrijkste lijnen van het binnenlandse net.

Het idee was opnieuw om het volledige netwerk uit te rusten.

Maar dan al ontstaat een aantal problemen. Ook al zegt men in 1990 dat ACEC al redelijk ver gevorderd is met de ontwikkelingen in de technologie van de tweede generatie, het duurt uiteindelijk tot 2002 voor men erin slaagt om operationele toestellen op het terrein en in de krachtvoertuigen te installeren. Dat is natuurlijk heel problematisch aangezien de hogesnelheidstrein ondertussen in België rijdt. Men heeft uiteindelijk moeten opteren voor het Franse systeem tussen de Franse grens en Lembeek.

Uiteindelijk was de raad van bestuur van de NMBS verplicht om in 1999 ook die Europese trein te nemen. Men wist in het begin van de jaren 90 al heel goed dat Europa zou komen met een interoperabel systeem en dat de Europese definiëring van dat systeem zou worden gerealiseerd en dat dit voor eind de jaren 90 zou zijn. Men ging er echter van uit dat de apparatuur die de NMBS zou ontwikkelen, de TBL2, snel genoeg zou zijn geïnstalleerd en afgeschreven tegen dat een Europees systeem zou worden geïnstalleerd.

Men vond dat zowel op technologisch als op economisch vlak – het terugverdienen van de investeringen – een verantwoorde keuze.

Eind jaren 90 merken wij dat TBL2 er uiteindelijk niet is. Het systeem wordt niet geïnstalleerd omdat er grote problemen zijn met de homologatie. Het systeem wordt niet klaar bevonden voor het functioneren op het terrein.

Met andere woorden, op het moment dat het ongeluk in Pécrot plaatsvindt, kunnen treinbestuurders opnieuw enkel beschikken over laterale seinen die zij moeten opvolgen en die natuurlijk de basis blijven. Er is echter geen veiligheidsvangnet in België.

In heel veel documenten die tot op het topniveau of op het niveau net onder de raad van bestuur worden geagendeerd, lezen wij het bewustzijn. U kan in het rapport een aantal citaten ter zake lezen van medewerkers tot op het directieniveau, die stellen dat de NMBS een enorme achterstand heeft opgelopen. Het is wellicht doordat er in België geen grote spoorwegongelukken zijn gebeurd, dat de NMBS niet in het veiligheidssysteem heeft geïnvesteerd. In het tegengestelde geval zou zij er wel in hebben geïnvesteerd.

De internationale praktijk bevestigt het voorgaande. In andere landen zijn spoorwegongelukken altijd heel belangrijke katalysatormomenten geweest om de nodige apparatuur wél te installeren, wat in België niet het geval is geweest.

Deze vaststelling is natuurlijk een heel cynische conclusie. U kan ze ook in de citaten lezen. Medewerkers van de NMBS melden soms dat zij voor hun eigen geweten staan. Indien zij, enerzijds, niet in het veiligheidssysteem investeren en zij, anderzijds, binnenkort met een grote catastrofe worden geconfronteerd, zullen zij zichzelf immers de vraag moeten stellen hoe het zo ver is kunnen komen.

Wij komen nu tot een aantal conclusies en hypothesen. Ik herhaal immers dat een aantal zaken nader met de verantwoordelijken en binnen de huidige, bijzondere commissie moet worden bediscussieerd.

In elk geval, van Aalter tot Pécrot – en ook na Pécrot nota bene – is er geen significante verhoging van het veiligheidsniveau bij de Belgische spoorwegen. De laterale seinen blijven, ondanks de toename van het veiligheidsrisico, het enige veiligheidssysteem. Patrick Lafontaine zal straks op voornoemde kwestie ingaan. De intensiteit van het treinverkeer, de snelheid en het aantal reizigers nemen toe.

Bij de NMBS is het inzicht dat ze een grote achterstand ten opzichte van de andere Europese landen heeft, heel duidelijk aanwezig. De NMBS weet ook heel goed dat veiligheidssystemen op de internationale markt aanwezig zijn en dat zij, mits de nodige aanpassingen, uiteindelijk wel concreet op het Belgische spoorwegnet zouden kunnen worden geïnstalleerd.

Welke kenmerken kunnen wij nog uit het dossier afleiden?

Ten eerste, de ontwikkeling van eigen systemen prevaleert in België op de installatie van systemen op het terrein. Wij merken dat vanaf 1980 tot 2002 de eigen nationale industrie volop nieuwe veiligheidstechnologie ontwikkelt. Ondertussen wordt echter niets geïnstalleerd. De ontwikkeling neemt ook erg veel tijd in beslag. Het vergt zelfs veel meer tijd dan oorspronkelijk wordt ingepland.

Wij merken tevens dat er een grote discrepantie tussen de plannen en de eigenlijke installatie op het terrein is. Wij merken zulks ook in hoofdstuk 3

van het rapport van het Rekenhof, waarin voor TBL1 en ECTS gelijkaardige conclusies worden getrokken.

We vinden weinig uitgewerkte projectplannen en budgetten. De aankoop van een systeem op de internationale markt zou vanaf de jaren 90 een significante verbetering hebben gerealiseerd. De budgetten voor ontwikkeling tonen weinig installatie op het terrein. Er is amper een veiligheidsdebat binnen de raad van bestuur van de NMBS.

Heel typisch is dat men de Belgische Spoorwegen te anders vindt: wij zijn te anders; wij hebben een eigen structuur van de spoorwegen; wij kunnen hier niet zomaar internationale systemen installeren.

Dat klopt natuurlijk, maar de praktijk in andere landen wijst toch uit dat het geen goed argument is. Wij formuleren dat als een te veel naar binnen gekeerde houding van de NMBS op het vlak van veiligheidsbeleid in het algemeen. Men wil te veel alles zelf ontwikkelen in plaats van te kijken wat er op de internationale markt beschikbaar is. Wij vinden geen sporen van een uitgewerkt en proactief veiligheidsbeleid, of van veiligheidsplannen.

Wij merken ook op dat de verschillende regeringen een afstandelijke houding hebben aangenomen. Wij vragen ons wel eens af of er bij de voogdijministers een echte opvolging is van het beleid van de NMBS of van het veiligheidsbeleid. De internationale ontwikkelingen halen de Belgische spoorwegen continu in. Men is hier wel bezig maar uiteindelijk moet men die internationale ontwikkelingen toch gaan opvolgen.

Heel belangrijk is dat wij ons tijdens het onderzoek aangaande de kwaliteit van de documenten gehandicapt voelden. Wij hebben gewerkt met de documenten die werden verzameld uit kasten en op bureaus van mensen die bij NMBS rond veiligheid werken. Er is dus geen echte archiefvorming, behalve bij de Holding. Het is met andere woorden quasi onmogelijk om een gedetailleerd overzicht en een reconstructie te maken van beslissingen, planningen en budgetten. Daar hebben wij toch heel wat vragen bij. Dezelfde vragen zult u lezen in het rapport van het Rekenhof. Daarin stelt men vast dat men telkens met andere projectfiches moet werken om te proberen tot een tijdreeks te komen voor beslissingen of investeringen in technologie.

Ons besluit is dan ook dat er in de hele periode tussen 1982 en 2002 op het vlak van veiligheid een falend beleid was.

Patrick Lafontaine: Mesdames et messieurs, une des questions posées par la commission précédente appelle à comparer la situation de la sécurité ferroviaire en Belgique à celle d'autres pays européens. Je vous montrerai donc une carte datant d'avant la proposition du système unifié (ETCS) par l'Union européenne. On constate que dès les années 60, presque tous les pays ont commencé à développer des systèmes très différents les uns des autres, dont les fonctions de sécurité pouvaient beaucoup différer également, et qui n'étaient pas inter-opérables.

Cela signifie qu'une locomotive qui part en France et qui se dirige vers l'Italie ne peut passer la frontière; il faut donc changer de locomotive à la frontière, à moins d'équiper la locomotive avec les deux systèmes, ce qui était le cas pour les Trans-Europe-Express circulant entre Bruxelles et Paris. Les locomotives étaient équipées avec les deux systèmes, pour autant qu'ils existassent.

L'Union européenne a décidé assez rapidement qu'il fallait évoluer vers un système unique si on voulait promouvoir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires en Europe. Ce système unique est le ERTMS-ETCS dont je vous parlerai dans un instant.

Dès les années 60, les pays ont développé leur propre système ou adopté des systèmes existant ailleurs. Nous n'avons pas eu le temps d'analyser en profondeur tous les systèmes qui existaient en Europe ou qui existent encore: nous nous sommes limités à quelques pays comme la France, par exemple.

Au début des années 80, les chemins de fer français ont été confrontés à une série d'accidents graves. Le monde politique et la SNCF ont décidé d'installer rapidement un système de protection automatique des trains. Comme l'industrie française ne pouvait pas proposer à ce moment-là un des ses produits à la SNCF, celle-ci a commencé à regarder ce qui existait ailleurs. Elle a trouvé que le système suédois correspondait à ses besoins. Elle a légèrement adapté le système KVB suédois et l'a installé en France. Actuellement, une très grande partie du réseau français est équipée de KVB.

Ensuite, on a commencé à construire des lignes rapides, les lignes TGV. Pour ces lignes, le système KVB ne convenait pas. En effet, ce système est installé en supplément des signaux

latéraux.

Et donc l'industrie française a fait installer la TVM sur les lignes à grande vitesse, système qui, par la suite, a été adopté en Belgique pour la ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles.

Pour ce qui concerne les Pays-Bas, les chemins de fer hollandais ont commencé à équiper leur réseau d'un système TBL pratiquement identique à celui installé en Belgique, à peu près en même temps que la SNCB. Mais contrairement à la Belgique qui n'a jamais généralisé ledit système pour les raisons expliquées par que M. Van der Herten tout à l'heure, les Hollandais ont équipé pratiquement tout leur réseau, sauf à l'intérieur des gares, décision qu'ils ont d'ailleurs regrettée par la suite car plusieurs accidents s'y sont produits. L'erreur qu'ils ont commise c'est de ne pas avoir généralisé à 100 % le système. C'est d'ailleurs un élément sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

L'industrie allemande a développé des systèmes, dès le début des années '60. Le système le plus complet et le plus généralisé est le SZB, système qui a d'ailleurs été adopté par d'autres pays comme l'Autriche et l'Espagne.

En 1990, la SNCB a organisé une mission de plusieurs mois. Les experts en sécurité de la SNCB ont donc visité sept ou huit pays. Je donne des détails à ce sujet dans le rapport.

Ces experts ont fait le tour de plusieurs pays. Ils ont examiné les systèmes et sont arrivés à la conclusion qu'aucun système ne convenait aux besoins de la SNCB, ce qui est quand même assez curieux. En effet, certains systèmes avaient été adoptés par plusieurs pays. Malgré cela, la SNCB a décidé de développer un nouveau système qui, de plus, n'était pas compatibles avec les systèmes des autres pays.

Choisir un système et l'installer, ce sont deux choses différentes. Comme l'a expliqué M. Van der Herten, la TBL n'a jamais été généralisée en Belgique. Nous nous trouvons donc aujourd'hui, pour ainsi dire, dans la même situation qu'en 2002.

Le graphique qui vous est présenté a été publié dans le dernier rapport de l'Agence européenne ferroviaire. Il montre l'état des réseaux en matière d'installation des systèmes de protection automatique des trains.

Vous pouvez constater que la Belgique est vraiment très en retard. Seuls l'Irlande et le Royaume-Uni obtiennent à peu près le même score que nous.

Cependant, la réputation, en matière de sécurité, de ces deux réseaux n'est pas vraiment recommandable.

En ce qui concerne les pays dont je vous parlais tout à l'heure, on voit que, par exemple, la France a actuellement équipé à peu près 60 % de son réseau et qu'elle est en progression; l'Espagne dépasse 90 %; les Pays-Bas dépassent 90 %; l'Allemagne est à peu près à 90 %; même des petits pays comme le Portugal ont une performance bien supérieure à celle des chemins de fer belges.

On constate même que la situation régresse en Belgique. Pourquoi? Comme l'a expliqué M. Van der Herten, parce que l'on n'entretient plus la TBL. On avait équipé une toute petite partie du réseau du système TBL mais, par la suite, on ne l'a plus entretenu. Le système est donc en déclin. La situation n'est pas vraiment réjouissante. Les chiffres que je vous montre sont assez récents; les derniers datent de 2008.

Le sujet suivant dont je voulais vous parler, c'est l'évolution du risque. Une gestion de sécurité est une gestion du risque. Le risque d'un système ferroviaire, c'est, en grande partie, le risque de collision entre trains. Il y en a d'autres, tels que le risque de déraillement mais nous ne l'avons pas étudié car ce n'était pas l'objet de notre mission. Nous allons donc nous limiter à analyser les risques de collision entre trains.

Plusieurs facteurs déterminent ce risque. Ce que je vous montre ici, c'est la partie du réseau belge sur laquelle circuleront à l'avenir, non seulement les trains IC, IR, P, etc., mais aussi les trains du réseau express régional de Bruxelles. Nous avons choisi cet exemple car nous n'avions pas le temps de faire l'analyse des risques de tout le réseau; de plus, c'est vraiment le cœur de notre réseau et l'endroit par lequel passe plus de la moitié des voyageurs en Belgique. Tous les passagers qui, d'une manière ou d'une autre, font la navette tous les jours pour venir à Bruxelles, passent sur les lignes que je vous indique.

Le fait que tout soit axé sur Bruxelles est une caractéristique du réseau belge. Il y a donc une partie centrale (qui est la jonction Nord-Midi) vers laquelle toutes les lignes convergent. Il y a également deux lignes latérales, une à l'ouest et une à l'est et, entre toutes ces lignes, il existe des

nœuds ferroviaires très compliqués, des bifurcations, des zones avec beaucoup d'aiguillages et beaucoup de signaux. Enfin, il y a les gares hyper compliquées de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Schaerbeek.

Gérer les risques, c'est d'abord les analyser. Les facteurs qui influencent les risques sont la complexité du réseau, le nombre de trains – puisque le risque est proportionnel au carré du nombre de trains. Je ne l'ai pas inventé, car c'est la SNCB qui utilise cette norme dans ses études. Par exemple, dans celle de 1999, ce facteur a été indiqué. Un autre facteur très important est la vitesse. Plus les trains vont vite, plus les conséquences d'une éventuelle collision sont graves. Le risque est proportionnel au carré de la vitesse moyenne des trains. Un autre facteur très important est le nombre de personnes qui se trouvent à bord des trains. Le nombre d'arrêts en est un autre.

Dans la zone que je vous montre ici, il y a actuellement 97 gares où les trains s'arrêtent. Le RER va encore conduire à une augmentation du nombre d'arrêts. Il y a aussi la mixité des trains: Thalys, Eurostar, TGV, ICE allemands, IC, IR, et ceux qui circulent aux heures de pointe. Vers 2014, plusieurs trains RER vont circuler.

Dans quelle mesure le risque augmente-t-il? Nous avons examiné certaines hypothèses que nous n'avons pas pu vérifier, faute de documents et de temps. Mais nous avons fait une estimation judicieuse. Nous pensons qu'entre 1999 et 2014, date à laquelle le réseau RER sera opérationnel, la capacité des trains et le nombre de voyageurs vont augmenter de 30 %.

Le nombre de trains aura augmenté de 30 %, en partant du plan RER. On constate que, sur les principales lignes qui sont montrées ici par un trait épais, les trains RER circuleront à une cadence de 15 minutes. Dans les deux sens, cela fait huit trains par heure.

Actuellement, environ 1 200 trains passent sur le réseau. Il y en aura encore 300 en plus. Par rapport à 1999, il s'agit d'une augmentation de 30 %.

Il y a la complexité du réseau. Les traits épais jaunes et rouges représentent les lignes où nous sommes occupés de passer de deux à quatre voies. C'est déjà fait pour la ligne entre Bruxelles-Midi et Hal.

C'est fait entre Bruxelles-Nord et Louvain et c'est en train de se faire entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw et entre Bruxelles et Ottignies. Quatre voies, cela implique aussi toute une série d'aiguillages supplémentaires, pour permettre aux trains de passer d'une voie à l'autre, ainsi que toute une série de signaux.

On installe aussi de nouvelles voies, donc de nouvelles lignes, comme, par exemple entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Josaphat où nous sommes occupés à construire une nouvelle ligne qui servira à faire circuler des trains entre le quartier européen et l'aéroport. À Ottignies, nous construisons deux bifurcations et un bout de ligne pour que la liaison soit directe entre Bruxelles et Wavre. Le projet Diabolo est aussi très important. Il servira à désenclaver l'aéroport qui n'est actuellement desservi que par les liaisons que vous voyez entre Bruxelles-Nord et Louvain. À l'avenir, il y aura trois nouvelles lignes et donc trois nouveaux nœuds ferroviaires qui permettront aux trains de l'aéroport de circuler directement vers Malines, Anvers, Vilvoorde, Schaerbeek… Ceci augmente aussi la complexité du réseau. Il est difficile de chiffrer exactement l'influence de cette complexité sur le risque, mais il faut le prendre en compte.

Le nombre de stations va augmenter. De cela, je vous en avais déjà parlé et vous trouverez le calcul détaillé dans le rapport. On estime que le risque, par rapport à l'année 1999, sera multiplié par trois, ce qui veut dire qu'il faut gérer ce risque autrement. Il faut gérer le système non seulement par l'installation d'un système technique adéquat, mais il faut aussi changer l'organisation.

À côté du problème de sécurité, je pense qu'ajouter 30 % de trains sur ce réseau va également poser pas mal de problèmes de capacités. Déjà aujourd'hui, Infrabel et la SNCB, aux heures de pointe, arrivent à peine à faire passer tous leurs trains et ceux qui utilisent le réseau à ces heures savent qu'il y a énormément de trains qui arrivent avec cinq ou dix minutes de retard, voire plus. Si on ajoute à cela 300 trains du réseau RER, il est légitime de se poser des questions sur l'influence que cela aura sur la régularité et la ponctualité des trains.

Le système de sécurité ne gère pas seulement le risque de sécurité, il gère aussi le trafic. On pense donc que le système actuel ne suffira plus et qu'il faudra évoluer vers le système ETCS 2, qui est le système européen, qui augmente grandement le système de sécurité, qui améliore la gestion du risque, mais qui permet aussi d'augmenter la capacité des lignes. Sans entrer dans les détails –

j'en parle un peu dans le rapport – le système ETCS 2 permet de faire passer plus de trains, de rapprocher les trains en toute sécurité et donc d'augmenter la capacité du réseau: on peut envoyer plus de trains sur la même voie, tout en gérant leur ponctualité.

Le système ETCS2 permet aussi d'observer beaucoup mieux la circulation et de communiquer rapidement entre le centre de contrôle et les trains, en améliorant ainsi la régularité et la ponctualité des trains.

L'analyse mathématique de la situation sur le futur réseau RER donne à peu près ce qui suit. En 1999, le système de protection automatique des trains se limite au système TBL1, qui n'est réalisé qu'à 6 % – il n'équipe que 6 % des locomotives. Ce système était plutôt primitif et ne permettait de couvrir que 50 % du risque. Qu'est-ce que cela signifie? Si un train brûle un feu rouge et qu'il est "rattrapé" par le système TBL1, qui provoque le freinage d'urgence, on n'arrive à éviter un accident qu'une fois sur deux. Cela veut dire que les 6 % se traduisent en 3 % de couverture de risque. Si on met le niveau de risque à 100 en 1999, le risque résiduel s'élève à 97 %. Telle était la situation en 1999.

Je me projette maintenant en 2014, en espérant qu'à cette date, le réseau sera équipé à cent pour cent par le système TBL1+ qu'Infrabel et la SNCB sont en train de réaliser. Le système TBL1+ est un peu mieux que le système TBL1: il couvre 75 % du risque contre 50 % pour le système précédent, ce qui fait que le risque résiduel est de 25 %. Entre-temps, le niveau de risque absolu aura augmenté d'un facteur 3, comme je vous le disais tout à l'heure. On n'est plus à 100 comme en 1999 mais à 300! Et 25 % de 300, cela fait 75. En 2014, avec le système TBL1+, on fera donc à peine mieux qu'en 1999: on passe de 97 à 75, ce qui n'est pas une amélioration extraordinaire.

Adoptons maintenant l'hypothèse qu'en 2014, le RER soit équipé de l'ETCS. On suppose de nouveau qu'ETCS est installé à cent pour cent mais le niveau de couverture de risque n'est plus de 75 % mais de 95 %. Le risque résiduel est donc de 5 %. Sur 300, cela fait 15. On constate qu'ETCS améliore nettement la gestion du risque par rapport à TBL1+. On fait cinq fois mieux avec ETCS qu'avec TBL1+.

J'insiste quand même sur les 100 %. Si, par exemple, on n'équipait que 80 % des véhicules et du réseau en TBL 1+, on risquerait d'arriver à un niveau de sécurité moins bon qu'en 1999. Il faut donc que TBL 1+ soit réalisé sans plus tarder.

Aujourd'hui, les experts formulent une série de recommandations, mais je voudrais quand même émettre quelques réserves. Il était prévu que nous aurions pu travailler trois mois dans le cadre de la première commission. En réalité, nous n'avons pu travailler qu'un mois. Les documents dont nous disposions étaient inadéquats ou manquants.

Au début de la commission, nous avons posé une série de questions à Infrabel et à la SNCB et nous n'avons pas obtenu de réponse tout simplement parce que la commission s'est arrêtée. Mais nous avons estimé qu'il était utile de vous faire part de nos premières recommandations. Toutefois, elles devront être vérifiées et avalisées par la suite.

On a constaté, par exemple, qu'un facteur très important d'accidents ferroviaires était le franchissement de feux rouges. Cela semble assez évident. Il faut savoir que franchir un feu rouge ne conduit pas forcément à un accident ferroviaire. Mais, dans un certain nombre de cas, si un train franchit un feu rouge, il peut entrer en collision avec un autre train. C'est la raison pour laquelle on dit que le franchissement d'un feu rouge est précurseur d'accidents.

Aujourd'hui, on constate que le niveau de dépassement de signaux est très élevé. Il faut absolument qu'à court terme, Infrabel et la SNCB fassent le nécessaire pour réduire le nombre d'accidents. Et puisque l'on ne dispose pas encore de système de protection automatique des trains, il faudra utiliser d'autres moyens.

Nous avons analysé les dépassements de feux rouges durant la période allant de janvier à mars. Il s'agit donc d'un échantillon assez réduit. Mais on ose quand même tirer quelques conclusions. Ainsi, on constate que, dans presque la moitié des cas, le franchissement des feux rouges est lié à une mauvaise visibilité des signaux. D'ailleurs, selon certaines sources, l'accident qui s'est produit à Arlon était dû à cette cause. Infrabel et la SNCB doivent donc mettre en place un système permettant de dépister rapidement les signaux qui sont difficilement visibles. Il faut, ensuite, soit les déplacer, soit ajouter ce que l'on appelle un répétiteur de signal.

Il y a aussi un problème au niveau des IOT, ces petits indicateurs qui se trouvent sur les quais. Idéalement, il faudrait qu'il y en ait partout et, par ailleurs, il faudrait qu'ils soient reliés aux signaux. Il faudrait éviter que l'IOT affiche l'ordre de démarrer le train, alors qu'un peu plus loin le

signal est rouge. Cela prête à confusion. Plusieurs accidents sont déjà arrivés à cause de cela. Il faut donc, tout d'abord, généraliser les IOT – il faut en mettre aussi dans les plus petites gares – mais il faut, en outre, que leurs conditions de fonctionnement dépendent des conditions de sécurité des signaux qui suivent.

Il y a aussi un problème de vigilance des conducteurs de trains. Actuellement, pratiquement toute la sécurité repose sur le bon fonctionnement de l'être humain dans sa cabine de pilotage. L'être humain n'est pas infaillible. Il y a donc plusieurs facteurs qui font que, malgré tout, la femme ou l'homme qui conduit le train peut faire une erreur et mettre en péril la sécurité. Il faut absolument qu'Infrabel et la SNCB améliorent cette situation. Là, on sort de la technique; on entre vraiment dans la gestion de la sécurité, la culture de la sécurité, la formation, la gestion du stress des conducteurs, etc.

Il faut encore faire attention au bon fonctionnement des dispositifs de sécurité existants. On a malheureusement vécu l'expérience de la TBL 1+ qui, non seulement, n'a pas été généralisée, mais en plus, parmi le peu de locomotives et signaux équipés de TBL 1, il y en a beaucoup qui ne fonctionnaient pas. Là aussi, il faut améliorer la situation. Il y a récemment eu aussi une expertise de l'accident de Mons: on a vu que cet accident avait été provoqué par la défaillance d'un équipement de sécurité et une mauvaise réaction de l'équipe qui devait réparer.

Finalement, la limitation du cumul des facteurs de risque est un élément un peu abstrait que je vais essayer de vous illustrer au travers d'un exemple. Imaginez que vous êtes en heures de pointe sur le réseau express régional, quelque part. Le conducteur conduit une ancienne rame qui date des années '60, qui a de mauvaises caractéristiques de freinage, qui n'est pas équipée de TBL 1, qui n'a aucun dispositif de sécurité ; pour l'une ou l'autre raison, le conducteur est fatigué ou stressé; il assure un service de train local, donc il s'est déjà arrêté à dix gares; il s'arrête malheureusement à une gare qui n'est pas équipée d'IOT; il oublie qu'il vient de passer un signal qui affichait le jaune; il démarre, il franchit le signal. Et voilà!

Je vous ai énoncé là toute une série de facteurs qui, finalement, quand on les cumule, mènent à un accident. Que faut-il faire alors? Il faut "décumuler", faire en sorte qu'un tel cumul d'éléments n'existe plus.

C'est à court terme. Il est important qu'Infrabel et la SNCB en prennent conscience et mettent en place un système de gestion, de suivi pour réaliser la chose.

À moyen terme, à notre avis, l'élément le plus important est de faire en sorte que le TBL1+, système qui n'est pas parfait mais qui a le mérite d'exister, soit installé parce qu'il est le seul dont nous disposions aujourd'hui. Reconnaissons qu'Infrabel a fait un effort particulier ces deux dernières années pour mettre rapidement en place le TBL1+. Il conviendrait qu'il soit opérationnel à 100 % au moment où le réseau express régional commencera à fonctionner, c'est-à-dire d'ici quatre à cinq ans.

Malheureusement, nous avons vécu la mauvaise expérience du TBL1. Nous avons vu que la SNCB, pour toutes sortes de raisons, n'a pas réussi à installer le système. La gestion du projet doit absolument être faite de manière professionnelle: une bonne planification, de bons chefs de projet, s'assurer que les budgets existent, même en temps de crise et période de compression budgétaire, quitte à économiser sur tout, sauf sur le TBL1+.

La mise en exploitation donnera lieu à des situations transitoires. Les rares lignes équipées du TBL1 devront subir le remplacement par le TBL1+. Cela créera une situation où ce sera le vide: plus rien en fonction.

Comment gérer? Il s'agira de se montrer très vigilants et mettre en place des règlements spéciaux, une formation du personnel, une prise de conscience du personnel: "Vous avez l'habitude de circuler sur une ligne pourvue du TBL1, mais nous l'enlèverons temporairement pour la remplacer par le TBL1+. Il faudra bien gérer cette situation".

Finalement, lorsque tout sera installé, il conviendra de s'assurer que tout fonctionne correctement. S'il y a une panne, nous devrons remplacer l'équipement, le réparer, pas comme le TBL1 qui, après installation, ne fonctionne plus qu'à 70 %. Je vous rappelle le graphique que je montrais tout à l'heure: ce n'est que lorsque les systèmes fonctionnent à 100 % qu'ils sont vraiment efficaces.

Pour le long terme, franchement, les experts sont convaincus que le TBL1+ est une solution transitoire puisque, à notre avis, il ne permet pas de gérer suffisamment le risque pour les parties les plus utilisées du réseau. Il faut absolument

transformer le TBL1+, le faire évoluer vers l'ETCS.

Pourquoi? Parce que c'est un système qui existe, qui gère beaucoup mieux le risque (je rappelle le facteur 5) et qui constitue un système européen: il répond aux normes européennes. La Belgique, si elle veut avoir vocation de plaque tournante logistique, elle a intérêt à adopter les systèmes européens.

Pour l'instant, nous pensons que, dans la zone RER, il faut adopter l'ETCS 2, qui permet de s'affranchir des signaux latéraux. On se demande parfois comment les conducteurs s'en sortent face à une telle panoplie! Le système ETCS 2 permet de se débarrasser des signaux latéraux et d'avoir un affichage des indications de sécurité dans la cabine, ce qui est plus confortable pour le conducteur.

Comme je vous l'ai expliqué, l'ETCS 2 permet aussi d'augmenter la capacité des lignes et d'avoir un trafic plus régulier et plus ponctuel. Pour d'autres parties du réseau, on pourrait se contenter de l'ETCS 1, qui est moins performant, mais qui assure un niveau de sécurité de 95 %. Il est moins cher et pourra être mis en place plus rapidement. Les véhicules équipés d'ETCS 2 peuvent également circuler sur les parties du réseau équipées en ETCS 1. L'inverse n'est pas vrai.

Le long terme est très difficile à vivre aujourd'hui. En effet, installer ETCS sur le réseau RER est très compliqué. On ne peut pas dire que ce sera fait en cinq ou dix ans. Il faut faire une étude détaillée. Mais on doit commencer à étudier la question aujourd'hui; il ne faut pas attendre. Même si on installe TBL 1+, il faut commencer à faire les études et préparer l'avenir. Il faut qu'Infrabel commence à examiner la question. S'il n'y parvient pas, il devra faire appel à des bureaux d'étude spécialisés.

Tout cela, c'est de la technique. Mais, comme l'a dit M. Van der Herten, ce n'est qu'un moyen. Il y a des choses beaucoup plus importantes à faire quand on parle des questions de gestion, de culture ainsi que des conditions de travail. Je voudrais vous dire qu'aucun système de protection automatique des trains n'est infaillible. Le système ATP ne remplace certainement pas le conducteur. Il n'y a que les métros automatiques qui le permettent, mais c'est impossible avec les réseaux ferroviaires actuels.

Il faut absolument attacher suffisamment d'importance à l'aspect humain, à la formation, à la gestion du stress, etc.

Au niveau management, il importe de commencer à gérer correctement la sécurité. Il existe chez Infrabel et à la SNCB une sorte de manuel de la sécurité, mais nous n'avons pas vraiment vu de preuves que ces systèmes ont été mis en place et qu'ils fonctionnent. Il faut absolument qu'Infrabel et la SNCB se fixent des objectifs pour mettre en place un système de gestion de la sécurité.

Ce terme est assez général. Je l'illustrerai à partir d'un exemple. Imaginons qu'un conducteur constate que la visibilité d'un signal laisse à désirer. Il établit un rapport. Il ne convient pas que ce rapport reste trois semaines sur le bureau de son chef! Une telle constatation doit tout d'abord donner lieu à une analyse. On vérifie si la plainte du conducteur est justifiée ou pas. Dans l'affirmative, il faut déterminer une action, soit en déplaçant le signal, soit en installant un répétiteur de signal. Il faut ensuite donner l'ordre au service qui doit réaliser cette opération de le faire. Lorsque c'est fait, il faut réaliser un *feedback* vers le conducteur ou l'organisation qui gère les conducteurs. Ce système semble simple. D'ailleurs, il existe dans tous les plans "qualité" de n'importe quelle entreprise, mais encore faut-il qu'il soit mis en place! Ce n'est qu'un exemple, mais il existe des dizaines d'éléments pour lesquels un processus doit être déterminé. Dans l'ensemble de ces processus, c'est le système de gestion de la sécurité.

Si on creuse davantage, il faut parvenir à une véritable culture de la sécurité, à incorporer la sécurité dans la culture de l'entreprise. Ce n'est qu'à ce stade que la société pourra s'auto-améliorer. Ce n'est pas simple. Il faut tout d'abord réaliser le système de la gestion et ensuite que l'ensemble du personnel, qui de l'une ou l'autre manière assure une fonction de sécurité, considère l'aspect sécurité comme la priorité numéro 1 dans leur job.

Nous avons également constaté pas mal de flou dans les missions des différentes entités: la SNCB, Infrabel, le Holding, le SPF Mobilité, le SSICF, tous les départements gouvernementaux qui, à des niveaux différents, doivent contrôler la sécurité dans les entreprises ferroviaires. On peut constater que ni les rôles ni les responsabilités ne sont très bien définis. Actuellement, cela ne fonctionne pas vraiment. Il faut très bien déterminer les rôles et les responsabilités, mais aussi fixer des objectifs.

Je lisais encore ce matin dans le journal que "le

bonus du futur PDG de BP dépendra directement de ses performances de sécurité". Ce n'est d'ailleurs pas seulement dans cette entreprise, car beaucoup d'autres entreprises responsabilisent leurs CEO par ce biais.

Il nous faudra aussi incorporer dans les contrats de gestion des objectifs mesurables de sécurité, comme on le fait pour la régularité des trains. Il faudra exiger de diminuer le nombre de franchissements de signaux rouges de 10 ou 20 % par an.

De plus, nous pensons que les bonus des CEO devraient dépendre, pour une bonne partie, de leurs performances de sécurité, donc de la mesure dans laquelle ils atteignent ces objectifs.

Je rends la parole à M. Van der Herten; il formulera les conclusions et émettra des suggestions pour la suite de nos travaux.

Bart Van der Herten: Om af te ronden wil ik nog een paar dingen aanhalen. De meeste elementen zijn al aan bod gekomen. Wij stellen in het rapport eerst en vooral nog een aantal vragen die binnen deze commissie volgens de experts aan bod zouden moeten kunnen komen.

Wij spreken vaak over een veiligheidsmanagement en veiligheidscultuur. Welnu, het zou goed zijn om eens in het buitenland te gaan kijken hoe deze elementen daar worden georganiseerd. Wij gaan er vanuit dat niet alles opnieuw moet worden uitgevonden in België, maar dat er zonder twijfel goede praktijken zijn in het buitenland, waarop men zich in België kan baseren of waardoor men zich kan laten inspireren. Dat is het belang van internationale benchmarking.

Voorts denken we dat TBL in elk geval noodzakelijkerwijze zal moeten evolueren naar een systeem waarbij continue snelheidscontrole mogelijk is. De vraag is hoe de planning en de timing zullen moeten verlopen, zoals de heer Lafontaine al heeft aangegeven.

Voorts stelt zich ook de vraag naar coördinatie binnen de NMBS-Groep. Wij hebben gezien dat ook in de jaren 90 de combinatie tussen infrastructuur en exploitatie niet altijd evident was. Waarschijnlijk zijn er een aantal bijkomende moeilijkheden na de splitsing in de drie bedrijven. Het is dus de vraag hoe de toekomst eruit ziet.

Wij zeggen ook dat de Belgische spoorwegen teveel naar binnen gekeerd zijn op het vlak van spoorwegveiligheid. De vraag moet worden gesteld welke kennis overdraagbaar is vanuit andere bedrijven in het buitenland, maar ook de kennis die in de private sector zonder twijfel aanwezig is, zowel in België als in het buitenland. Wij menen dat er veel meer een beroep op deze kennis zou kunnen gedaan worden binnen de NMBS-Groep.

Een ander belangrijk element is de transparantie in de relaties tussen de NMBS-Groep, de politieke overheid en de industrie, met andere woorden de hele vervlechting waarover wij het gehad hebben en waarover wij eigenlijk maar weinig weten. Dat moet nog verder bekeken worden. De vraag is dus in welke mate de NMBS de nodige vrijheid heeft om het veiligheidsbeleid dat nodig is ook daadwerkelijk te realiseren?

Vervolgens is het belangrijk dat er verder onderzoek komt wat betreft HRM-aspecten, zoals bijvoorbeeld stressmanagement en de levenslange opleiding van treinbestuurders.

Wij zitten natuurlijk ook nog met een aantal vragen over de historische ontwikkeling. Waarom is het uiteindelijk gelopen zoals het gelopen is? Wij hebben zeker een aantal verklarende elementen aangegeven, maar wellicht zullen de gesprekken met de beleidsverantwoordelijken en operationele verantwoordelijken uit het verleden hieraan nog een aantal zaken kunnen toevoegen.

Nog een belangrijke vraag is hoe het staat met het veiligheidsgebeuren op het terrein. Wij ontvangen toch wat signalen dat mensen die concreet op het terrein met de veiligheid werken in aanraking komen met een aantal problemen. Ik denk dat het ook nuttig zou zijn dat de experts een keer een kijkje gaan nemen in de hele operationele eenheden van de NMBS, om op die manier te kunnen nagaan of de dingen ook wel doorstromen.

De vraag is of er een veiligheidshoofdstuk zou kunnen geïntegreerd worden in de beheerscontracten. Wij lezen in het rapport van het Rekenhof dat vooral de wetgeving van 19 december 2006 van toepassing is en dat dit wellicht de reden is dat er in de beheerscontracten zelf weinig sprake is van veiligheid. Wij denken, samen met het Rekenhof, dat het beheerscontract een instrument is voor de overheid om veiligheidsbeleid mee te sturen en verder vorm te geven.

Ik zet een aantal conclusies nog even op een rijtje. Ten eerste, de drie rapporten namelijk van het

ERA, het Rekenhof en de experts, zijn consistent qua inhoud en complementair. Leest men ze alle drie samen dan komt men tot een sterk geheel. Men krijgt wel een verontrustend beeld van de spoorwegveiligheid. Wij merken, met de huidige ontwikkelingen, dat een belangrijk risico ongedekt blijft, waardoor de vraag rijst naar de toekomstgerichte ontwikkelingen. Spoorwegveiligheid is maar ten dele een zaak van technologie; ook personeelsbeleid, projectmanagement, waardencultuur, enzovoort zijn zeer belangrijk, maar zijn natuurlijk minder makkelijk kwantificeerbaar dan het aantal apparaten dat in dienst is.

Wij introduceren ook een nieuw begrip, namelijk veiligheidsleiderschap, wat voor ons iets heel anders is dan veiligheidsmanagement. Veiligheidsmanagement is de dingen goed laten gebeuren. Veiligheidsleiderschap gaat over inspireren, over waarden uitdragen en moet opgenomen worden door de absolute top van de ondernemingen van de NMBS-Groep.

Het quasi-monopolie van de NMBS-Groep dat ook geconstateerd wordt in de beide andere rapporten, moet doorbroken worden. Alle actoren, die volgens het ERA-rapport een zeer belangrijke rol te spelen hebben in het veiligheidsbeheer, moeten die rol ook volwaardig kunnen opnemen.

Ik kom tot de voorlaatste dia. De naar binnen gekeerde houding van de NMBS moet worden omgezet naar een transparant beleid en een open vizier. Wij hopen als experts dat ons rapport niet in de eerste plaats tot een defensieve reactie aanleiding zal geven, maar wel tot een open debat. Wij denken dat er een masterplan nodig is over de veiligheid, dat uitgaat van de actuele investeringen in TBL1+, maar dat toekomstgericht kijkt naar een performant veiligheidssysteem op basis van Europese standaarden.

Er is een continue monitoring van installaties nodig. Er moeten continu kloofanalyses gemaakt worden tussen de ontwikkeling van het veiligheidsniveau en de apparatuur die is geïnstalleerd.

Heel belangrijk, maar ook minder makkelijk meetbaar en een doelstelling op langere termijn: we moeten komen tot de ontwikkeling van een lerende organisatie. Wij hebben de indruk dat er nog een gesloten hiërarchische en penaliserende cultuur bestaat bij de NMBS. Wij gaan ervan uit dat dit niet meer voldoende is om om te gaan met de veiligheidsproblemen en de exploitatievraagstukken die zich op dit moment aandienen in een Europees perspectief.

Zoals Patrick Lafontaine al heeft gezegd kan het veiligheidsbeleid worden geïntegreerd in de beheerscontracten, de contracten met de CEO's en zo in cascade ook in de planningen van het personeel via transparante indicatoren en concrete doelstellingen, en dus niet alleen leiden tot inspanningsverbintenissen maar ook tot resultaatsverbintenissen. Wij moeten komen tot een integraal en geïntegreerd veiligheidsbeleid en een overheid die ook een meer sturende rol opneemt met een grotere afstandelijkheid van de vakminister.

Tot slot hopen wij dat dit rapport voor het veiligheidsbeleid en de werking van deze commissie een scharniermoment voor alle partijen kan worden, waardoor op een nieuwe manier kan worden gedebatteerd en waardoor toekomstgericht kan worden gewerkt aan een significante verhoging van het veiligheidsniveau op de Belgische spoorwegen.
De **voorzitter**: Bedankt voor de verhelderende uiteenzetting.

Ik neem aan dat er vragen zijn bij de commissieleden. De vragen worden gegroepeerd en de deskundigen zullen een gezamenlijk antwoord formuleren.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de experts voor de goede toelichting van hun rapport dat bij mij om eerlijk te zijn een nogal verbijsterende indruk nalaat ten opzichte van de verpletterende verantwoordelijkheid in het verleden bij de NMBS, zowel van het management als van de politiek. Tevens ga ik volledig akkoord met het feit dat het gebrek aan veiligheidscultuur in de hele groep aan de basis kan liggen van al de problemen en tekortkomingen die zijn vastgesteld met betrekking tot het verleden.

Ik heb nog een technische vraag waarover ik graag de mening van de experts zou willen vragen. U beveelt in uw rapport aan om nu voort te gaan met de volledige implementatie van TBL1+ om daarna een planning uit te werken voor de overstap naar ETCS. Zo heb ik het althans begrepen. Gisteren heeft de minister echter op een vraag van mij in dat verband geantwoord dat het een tussenstop is in de implementatie van ETCS. Ik citeer de minister: "… omdat het gebruikmaakt van dezelfde apparatuur en omdat het later omgevormd kan worden tot een volledige ETCS-uitrusting. De omzetting gebeurt alleen door de elektronica. Men moet niet opnieuw nieuwe systemen plaatsen".

Ik begrijp inderdaad dat ETCS op het vlak van de werken op de sporen veeleer een uitbreiding is van de bestaande eurobakens, maar anderzijds dat de systemen die in de tractietoestellen worden geplaatst volledig verschillend zijn. Kunt u als experts een realistische inschatting geven van de tijd nodig voor het uitrollen van heel het systeem eens wordt beslist om over te stappen op het ETCS-systeem?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier chaleureusement les experts car ils ont travaillé dans des conditions difficiles. Merci d'avoir été proactifs puisque vous avez commencé ce rapport dès la mi-septembre. Vous dites qu'il s'agit d'un rapport intermédiaire mais il est déjà très éclairant.

Au centre de votre intervention, on parle de la culture et de la gestion de la sécurité. On voit bien qu'on ne se place pas uniquement au niveau technologique mais qu'on veut aussi en faire un élément transversal.

Vous posez également beaucoup de questions.

Je suppose que vous n'avez pas encore eu de retour de la SNCB concernant ces recommandations. Par exemple, au niveau des indicateurs d'opérations terminées (IOT), il serait bon de pouvoir voir en quoi ils pourraient être efficaces.

Quant au facteur humain, vous dites dans votre rapport que vous n'avez pas eu le temps de rencontrer les conducteurs. Quant à nous, nous avons organisé des auditions des syndicats au printemps. Quelle sera la suite de ce rapport? Le facteur humain sera-t-il au centre de vos préoccupations futures pour les aspects formation, conditions de travail?

Le fait de mettre un deuxième conducteur sur certaines lignes difficiles serait-il, pour vous, une solution appréciable?

Le domaine que vous avez étudié est complexe et vous avez montré la densité de notre système ferroviaire. J'imagine que pour que vos recommandations soient appliquées de manière efficace, il faudra organiser un audit rapidement.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil in de eerste plaats de aanwezige experts, en ook de afwezige experts, van harte bedanken voor hun tussentijds rapport. Ik vind het een heel waardevol rapport, waar wij de komende weken en maanden nog veel “plezier” aan zullen beleven, omdat het een aantal concrete uitgangsstellingen biedt, alsook een aantal concrete vragen. Die kunnen wij de volgende weken toetsen bij de spoorwegmaatschappij zelf en bij de verantwoordelijken uit het verleden.

Ik benadruk dat even, omdat, zoals de experts zelf aangeven, er stellingen worden ingenomen, die tegensprekelijk zijn. Wij moeten de tegensprekelijke debatten afwachten alvorens harde conclusies te trekken.

Ik vind het een meerwaarde dat men zo sterk de klemtoon heeft gelegd op de veiligheidscultuur en het veiligheidsbeleid. Er wordt inderdaad zeker in de communicatie vanuit de werkgroep hard gefocust op de veiligheidssystemen, op de technologie, maar het gaat natuurlijk om veel meer dan dat.

Ik wil nog even verwijzen naar de nota die de minister eind maart heeft voorgesteld in de toenmalige bijzondere commissie. Die nota was samen met de spoorwegmaatschappij en de vakbonden uitgewerkt. Ook toen was er al enige aandacht voor de pijnpunten op dat vlak. Ik herinner mij dat wij in de commissie gesproken hebben over de gebrekkige doorstroming van de feedback wanneer bestuurders slecht opgestelde signalen meldden. Die informatie werd bij de spoorwegmaatschappij slecht verwerkt. Ik meen dat daaraan in het eindrapport ook de nodige aandacht besteed moet worden. Dat geven de experts ons nu ook mee.

Ik heb een aantal specifieke vragen, onder andere over de consistentie van onderhavig rapport met de rapporten van ERA en het Rekenhof. Ik heb die consistentie effectief vastgesteld, al moet ik toch een bedenking maken inzake de werkafspraken met het Rekenhof. Uw periode eindigde in 2002. Het Rekenhof heeft het vervolg voor zijn rekening genomen. Het Rekenhof heeft hoofdzakelijk gefocust op de uitvoering van de wetgeving, op de beheerscontracten en op de technologie. De veiligheidscultuur komt in dat rapport bijvoorbeeld minder aan bod. Ik meen dat wij, als wij conclusies trekken over de veiligheidscultuur bij de NMBS, toch zeker de jongste jaren mee in overweging moeten nemen. Wij moeten toch kijken of het de jongste jaren misschien geëvolueerd is in de goede richting. Laten wij dat hopen. Daar zullen wij de komende weken nog wel antwoorden op krijgen.

De vaststellingen die het scherpst worden gesteld – en ik vind dit niet onlogisch – gaan over de band

tussen de spoorwegmaatschappij, het politieke beleid, en het bedrijf ACEC. Als wij man en paard moeten noemen, mag dat toch gesteld worden.

Dat wordt hard gesteld, alleen vind ik daar eigenlijk niet zo heel veel onderbouwing voor. Het komt aan bod in conclusies, in aanbevelingen, maar het komt eigenlijk minder aan bod in de beschrijving van de manier waarop de beslissingen zijn genomen en dergelijke meer. Er wordt hard gesteld dat er soms vanuit een soort tunnelvisie altijd terug bij ACEC werd uitgekomen. Dat wordt gesteld, maar verder ook niet echt onderbouwd. Ik lees integendeel dat begin van de jaren 90 de spoorwegmaatschappij in een achttal Europese landen is gaan kijken hoe men daar bepaalde veiligheidssystemen heeft geïmplementeerd. Men kan toch niet onmiddellijk concluderen dat men enkel naar die firma heeft gekeken.

Bovendien komen er enkele vragen impliciet naar voren bij de capaciteiten van ACEC destijds om een dergelijk veiligheidssysteem te implementeren. Anderzijds wordt er het voorbeeld gegeven van een Brussels metronet dat evengoed met ACEC-materiaal is uitgerust en dat blijkbaar wel op een zeer goede en efficiënte manier functioneert. Daardoor rijst bij mij de vraag of het dan wel aan de competenties van ACEC te wijten is dan wel aan de implementatiemogelijkheden achteraf bij de spoorwegmaatschappij en dergelijke meer.

Tot zover mijn eerste en belangrijkste bedenkingen. Mogelijk kom ik straks nog weer.

Valérie De Bue (MR): Messieurs, je me joins à mes collègues pour vous remercier. Vous avez eu peu de temps pour la rédaction de ce rapport. Je suis assez impressionnée par sa qualité et par les détails que vous y fournissez.

Les constats sont sans appel et assez édifiants pour ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Quand vous parlez du système ETCS d'un point de vue technologique, je me demande pourquoi la SNCB a décidé à un moment d'investir dans le TBL1+ et pas dans ce système de contrôle permanent de la vitesse.

De plus, quand on a présenté le plan accéléré de sécurisation, les responsables de la SNCB ont parlé d'un délai jusqu'en 2030 pour l'ETCS et ont mentionné à plusieurs reprises un problème de disponibilité de main-d'œuvre. Y a-t-il possibilité d'aller plus vite? Quid à propos de cette main-d'œuvre, sujet qui est intervenu à plusieurs reprises dans leur constat? D'autant plus que ce système, outre permettre davantage de sécurité, permet la gestion du réseau. Nous avons pu nous en rendre compte en Suisse. Pour la réalisation du RER, c'est très important.

Au niveau historique, dans les décisions prises, vous utilisez des termes forts: vous parlez de monopoles de la SNCB, d'aveuglement, de rapprochement, de proximité trop importante entre la SNCB et l'industrie. Je pense aussi qu'il faudra poursuivre l'analyse de l'enchaînement des décisions pour en tirer les conséquences pour l'avenir. De fait, c'est là le plus important.

Toutes les recommandations ébauchées ici permettront-elles d'éviter à l'avenir de telles erreurs? En effet, nous voyons que les catastrophes qui se sont produites en Belgique n'ont pas donné suite à des décisions importantes en matière de sécurité.

Sur l'ensemble des documents qui ont dû être mis à votre disposition, avez-vous obtenu tous les documents souhaités, toutes les réponses à vos questions?

Dans le rapport, vous mentionnez le fait qu'il n'y a pas de source orale. Existe-t-il des propositions pour intensifier, compléter le rapport avec des sources orales? Quelles seraient éventuellement ces sources que vous avez identifiées? Pour l'accès à ces documents, avez-vous été aidés par des membres de la SNCB ou avez-vous pu les consulter sans aide particulière?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, net als mijn collega's wil ik u danken voor dit mooie document dat voorligt. Als nieuwkomer in deze commissie moet ik alleszins zeggen dat ik aan de goedopgebouwde structuur van dit document zeer veel gehad heb.

In het document staat op pagina 23: "Tegelijk zijn er in de documenten geen sporen terug te vinden van een geijkte marktbevraging door de NMBS." Daardoor ontstaat de indruk en kan men mogelijks concluderen dat automatisch een beslissing in het voordeel van het bedrijf ACEC werd genomen, omdat dit een nationaal bedrijf was.

Het is een indruk die opgebouwd wordt, maar hebt u een aantal suggesties over hoe dat verder kan worden bekeken en hebt u voor deze commissie een aantal aanbevelingen over hoe wij over voldoende informatie rond die uiteindelijke beslissing zouden kunnen beschikken?

Er is toch duidelijk gezegd dat er geopteerd werd om toch nationaal te gaan kijken, om die nationale leveranciers aan te spreken, en dat er dus te weinig naar het buitenland werd gekeken bij de keuze en de implementatie van de systemen. Nu is er dus ook wel de principiële beslissing geweest om TBL1+ volledig uit te rollen en dan geleidelijk naar het ETCS-systeem te gaan.

Kan men de conclusie trekken dat men ook daar geopteerd heeft voor nationale leveranciers? Ik lees immers in uw document op pagina 38 dat in 1996 de ERTMS-standaard werd gelanceerd en dat ETCS vanaf 2004 commercieel beschikbaar was en reeds uitvoering kende in diverse Europese landen, en zelfs het ETCS2-systeem vanaf 2005 in Italië. Vanwaar dus die beslissing, ik spreek dan misschien wel over een periode na 2002, om toch die TBL1+ te gaan uitrollen over het net en niet dadelijk naar dat ETCS-systeem te gaan?

Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie les experts pour ce rapport fort complet. Nous avons le rapport 1992-2002, qui est fondamental, car il nous aidera pour les auditions suivantes d'anciens responsables de la SNCB ou et de décideurs politiques.

Un même rapport pour 2002-2010 est-il prévu?

J'ai apprécié que vous ayez rappelé que la technologie n'est pas tout. Je crois que le meilleur système de sécurité peut contribuer à une sécurité globale et intégrée, mais ce n'est qu'un élément parmi d'autres. Les autres points devront être développés. En effet, la culture de sécurité dans une entreprise est nécessaire. Or elle a fait défaut dans les années '80 et '90. Je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui. L'analyse du passé est importante, mais la sécurité des navetteurs et des travailleurs l'est encore plus. Cet aspect humain mérite d'être développé. Comme vous l'avez dit, seul le plan technologique a été exploité dans la communication externe. Je trouve que c'est une analyse totalement biaisée. Il est sain que des experts nous rappellent que l'humain est fondamental dans une société.

Vous avez aussi évoqué le monopole de la SNCB qui poserait un problème en termes de sécurité. Je n'ai pas bien compris cet aspect. Dans les pays où le rail a été libéralisé – je pense à la Grande-Bretagne -, on a vu combien les investissements en matière d'infrastructure, de sécurité et de communication ont été rabotés, puisque seule comptait la rentabilité.

Je ne comprends pas l'idée du monopole de la SNCB par rapport à ces notions de sécurité. Si tout d'un coup on privatisait ou si on libéralisait, cela irait-il beaucoup mieux pour les investissements en matière de sécurité, de formation des travailleurs, de gestion du stress? J'ai ma petite réponse mais j'attends la vôtre.

Vous nous avez interpellés au premier chef au sujet du contrat de gestion. Il est important et, depuis quelques années, on a lié le contrat de gestion et les rémunérations au respect de certains objectifs, notamment celui de la sécurité. On ne peut imaginer qu'il en soit autrement dans les futurs contrats de gestion et même pour les futures rémunérations puisqu'on le sait, les mandats arrivent à leur terme. Vous avez également interpellé le Parlement. Le rôle des parlementaires est peut-être d'organiser des commissions en cas de catastrophe mais aussi et surtout de se montrer plus attentifs au suivi des entreprises publiques autonomes et notamment de cette planification de la sécurité.

Vous interpellez fortement le monde politique, y compris l'exécutif mais nous avons sans doute plus de temps qu'un exécutif pour accomplir ce travail, pour être accompagnés d'experts pendant toute une législature et voir comment on peut évaluer avec vous les prochaines années. J'espère que notre travail ne prendra pas fin avec cette commission et que nous pourrons contribuer à une vision pour l'avenir.

Voilà pour mes premières questions. J'imagine que vous continuerez à nous accompagner tout au long de cette commission.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les experts pour ce rapport qui apporte beaucoup au débat qui se poursuit depuis un bon bout de temps et qui va continuer. C'est un rapport intermédiaire, vous avez insisté là-dessus, qui va maintenant être soumis à la confrontation. Vous avez eu raison de souligner qu'il était cohérent avec d'autres rapports, celui de l'ERA, celui de la Cour des comptes et avec les impressions que nous avons pu voir émerger précédemment des travaux de la commission.

Ce rapport n'est pas tendre du tout pour la SNCB, pas plus que pour l'ensemble des pouvoirs publics et du monde politique, quant à la gestion de la politique ferroviaire pendant la période considérée. On a parlé d'un tableau inquiétant de la sécurité ferroviaire. Vous évoquez le fait que les traditions de la SNCB doivent être modifiées radicalement. En termes de gouvernance, vous évoquez le

quasi-monopole de la SNCB dans le pilotage de la politique de sécurité.

Je n'interprète pas tout à fait ce passage de la même manière que ma collègue mais il est vrai que, même si les choses sont en train de changer, on a l'impression que la SNCB gère à elle seule la sécurité ferroviaire en Belgique.

Les choses changent. L'autorité nationale de sécurité se met en place ainsi que l'organisme national d'enquête mais il reste beaucoup à faire. À titre d'exemple, j'interpellais le secrétaire d'État sur l'état d'avancement de l'enquête sur l'accident de Mons. Un an après les faits, il n'y a toujours pas de rapport disponible. Il semble que la Holding qui devait rédiger ce rapport a passé la main à l'organisme national qui doit encore procéder à des devoirs complémentaires. Le fait de mettre 11 mois pour rédiger un rapport concernant un accident de cette importance me semble quand même énorme. Nous aurons donc également des recommandations à faire, comme vous l'avez suggéré.

Cela dit, je rejoins l'avis de certains collègues concernant la période étudiée (1982, 1992, 2002). Certaines choses ont sans doute évolué. Des décisions prises par la suite méritent sans doute qu'on s'y attarde.

Il sera peut-être nécessaire que vous continuiez ce travail pour la période 2002-2010.

Dans le rapport, vous parlez de l'intégration de la technologie dans la culture de la sécurité. Je ne reviendrai pas sur ce qu'ont dit mes collègues, notamment sur la place de l'humain. Vous avez eu raison de remettre cet élément en exergue.

En ce qui concerne la technologie, vous faites le constat d'un énorme cafouillage. Il n'y a pas de vision claire, il y a des retours en arrière, il y a des décisions qui sont prises puis qui sont annulées. Au cours de la période étudiée, on assiste à un véritable cafouillage en matière de politique d'investissement dans la sécurité.

Quant au système de management de la sécurité, je suis attentif à ce que vous dites. Le 22 février 2010, donc une semaine après la catastrophe de Buizingen, les responsables de la SNCB étaient venus donner des explications. Je leur avais demandé, dans d'autres termes, s'il existait un système de management de la sécurité. On m'avait répondu oui mais qu'on allait m'envoyer des documents par la suite.

Voici quelques mois, j'ai reformulé la requête lors de la commission car rien ne m'avait été envoyé. D'après ce que vous dites, je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, vous n'avez reçu aucun document permettant de dire qu'il y a un système de management de la sécurité dans le Groupe SNCB. J'aurais voulu que vous confirmiez cette impression.

Je rejoins les collègues sur la question de la politique industrielle, sans vouloir tirer de conclusion à ce stade-ci. A l'époque, les ACEC étaient probablement le partenaire privé indiqué, comme ALSTOM l'est peut-être aujourd'hui. Ce sont des entreprises de référence. Cependant, vous insistez sur une plus grande transparence nécessaire dans les choix des investissements, etc.

Monsieur le président, à un moment donné, il faudra mettre cette question spécifiquement à l'agenda. Ne serait-il pas, dès lors, intéressant d'inviter les responsables d'ALSTOM, anciennement ACEC, à venir s'expliquer sur une série de choix qui ont été faits?

Pour ce qui est du débat TBL 1+ *versus* ETCS, sans vouloir exagérer, c'est un peu "la mort dans l'âme" qu'on en arrive à vouloir continuer à investir dans TBL 1+. En effet, des sommes ont été investies et ce serait, en quelque sorte, participer au cafouillage que d'arrêter TBL 1+ et de passer à autre chose. Dès lors, je peux sans doute rejoindre vos recommandations à court terme sur l'implémentation effective de TBL 1+.

Néanmoins, cela ne peut se faire que si l'on a des garanties. Or, du travail reste à faire sur ce plan. Sera-t-il possible de migrer facilement de TBL 1+ vers ETCS? Il y a plusieurs écoles. Les interprétations des interlocuteurs qui sont venus devant la commission les mois précédents variaient d'un moment à l'autre. Peut-on facilement migrer de TBL 1+ vers ETCS? Certains, dans la sphère privée, disent oui. La mise en œuvre du plan BRIO, notamment, fait qu'aujourd'hui, toute une série d'équipements supplémentaires sont disposés sur les voies ou à proximité des voies et permettent d'aller plus vite dans l'implémentation du système ETCS. D'autres, dont M. Lallemand, nous disent que passer de TBL 1+ à ETCS est hyper compliqué et qu'il n'est pas question de donner un délai de mise en œuvre qui serait plus rapproché que 2030.

Au moment du rapport, la commission doit avoir une idée claire à ce sujet. Il faut avoir un timing, un planning mais aussi des garanties qu'il est

possible de migrer de TBL 1+ vers ETCS.

Monsieur le président, voilà les quelques éléments que je voulais soulever.

Après l'accident d'Aalter en 1982, l'émotion est vite retombée. Il n'y a pas eu réellement une mise en œuvre au niveau de la sécurité. L'enjeu de notre commission est d'éviter de reproduire le même scénario, d'autant plus que nous allons probablement vers des années budgétaires difficiles et que les choix ne seront pas évidents! Votre rapport y contribue, de même que les travaux que nous mènerons.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ook ik wil op mijn beurt de experts bedanken, ook al betreft het een tussentijds rapport. De grondigheid en de uitvoerigheid waarmee ze dit vandaag voor de commissie hebben toegelicht, is zelfs voor mensen die nieuw zijn in deze commissie zeer duidelijk en verhelderend.

Mijn persoonlijk aanvoelen is dat men nu al een beetje denkt aan het doorspelen van de zwartepiet, na het bekendraken van dit rapport. Ik zie dat ook aan de Belga-berichten van minister Vervotte die circuleren.

Mijn fractie heeft er altijd voor gepleit dat dit een volwaardige onderzoekscommissie zou zijn, wat het niet is.

Hebben jullie als experts bij het opmaken van dit rapport bepaalde documenten die jullie opvroegen bij de NMBS, Infrabel of bij de bevoegde overheid en die jullie noodzakelijk achtten om dat onderzoek ten volle te kunnen uitvoeren, om bepaalde redenen niet gekregen? U hebt al verwezen naar een archief dat niet optimaal functioneert. Men kan zich ook wegsteken achter zaken zoals een bedrijfsgeheim of men zegt dat het niet publiek mag worden gemaakt, zelfs niet aan deze commissie.

Dat is het grote verschil met een bijzondere commissie die daartoe wel in staat zou zijn. Wilden jullie bepaalde mensen spreken en werd daar de boot afgehouden, ook al achtten jullie het noodzakelijk om die mensen te spreken? Waren jullie op bepaalde momenten niet in staat om bepaalde mensen te spreken of documenten te krijgen? Ik had daarover graag meer vernomen.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je tiens également à dire que je suis "un nouveau". Je remercie les experts pour leur rapport très complet et pour leur volonté de continuer à travailler à ce rapport et de participer à cette enquête.

Cela dit, il a beaucoup été question de la culture de risques et de bonnes pratiques à l'étranger. Pouvez-vous me dire quel est le pays où se reflètent le mieux les bonnes pratiques, tant au niveau de la gestion que du personnel, de la formation et des ressources humaines? Autrement dit, sur quel pays devrions-nous nous calquer pour atteindre un niveau minimal de risques, puisque la perfection n'existe pas?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, c'est la première fois que je participe à ces travaux.

J'ai été très intéressé par le rapport qui a été fait par les experts. Je ne vous cache pas combien je suis interpellé après avoir entendu les éléments concrets qui ont été donnés.

Les experts ont dressé un état des lieux de la sécurité du rail dans notre pays en pointant du doigt des choix contestés d'équipement, un manque de suivi du matériel, des investissements qui sont intervenus après une catastrophe et non de façon préventive, des délais de réalisation trop longs par rapport aux planifications. Ils ont parlé d'un "repli sur soi" en termes de gestion de la sécurité.

Pour ce qui me concerne, il est trop tôt pour tenter de trouver les responsables. Selon moi, il est plutôt question d'une évolution dans son ensemble et dans le temps. Mais, en tout cas, la situation est pour le moins interpellante et n'est pas rassurante pour les parlementaires que nous sommes, mais aussi pour les usagers de la SNCB, pour celles et ceux qui, au quotidien, prennent le train pour se rendre sur leur lieu de travail.

Je voudrais poser trois questions. Je pense que certaines ont déjà été abordées. Comment voyez-vous la suite de votre mission de façon très pratique et très concrète? Quels sont les objectifs que vous vous êtes fixés pour l'avenir? En effet, vous nous avez soumis aujourd'hui un rapport intermédiaire. Et, comme vous l'avez souligné, vous avez disposé de peu de temps pour y travailler.

Vous avez beaucoup insisté – et c'est important – sur l'aspect humain, sur la formation et les conditions de travail des conducteurs, leur accompagnement. Ces éléments sont d'une grande importance en termes de gestion de la sécurité. Comptez-vous approfondir cet axe?

Vous avez également insisté – et je partage votre préoccupation – sur la culture de sécurité de l'entreprise. C'est peut-être l'ancien enseignant que je suis qui s'autorise ce genre de question. Toujours est-il que la prise de conscience au quotidien dans la gestion du travail, l'investissement humain en termes de préoccupations ne se décrètent pas. Comment envisagez-vous les choses du point de vue de la formation? Avez-vous déjà envisagé des pistes? Quid également de l'aspect financier? En effet, il ne suffit pas de dire que l'on est tous responsables de la sécurité. Il faut dépasser cet aspect. De plus, ce serait un peu court de se limiter à un simple objectif.

Une question a déjà été posée, mais elle m'interpelle franchement. Vous avez dit que vous aviez un handicap en matière de documents. Je n'ai pas très bien compris. Est-ce parce que les documents n'existent pas? Ou bien parce qu'ils ne sont pas classés? Y a-t-il un manque de volonté de vous faire accéder à ces documents? Que pouvons-nous faire ensemble pour dissiper un sentiment qui est parfois exploité par d'aucuns – comme je viens de l'entendre – et selon lequel un grand complot interdirait toute transparence?

De **voorzitter**: Ik hoop natuurlijk samen met u dat de werkzaamheden van onze commissie effectief een kantelmoment kunnen zijn. Het is belangrijk om toekomstgericht te kijken, u hebt dat meermaals onderstreept. De aspecten van veiligheidsmanagement en vooral van veiligheidsleiderschap lopen als een rode draad door uw rapport. Het is dan ook belangrijk.

Telkenmale wordt de focus gelegd op technologie, omdat dat nu eenmaal makkelijker en meer identificeerbaar is. Als commissie moeten wij zeker en vast proberen de veiligheidscultuur ingang te doen vinden.

Ik heb vier kleine, concrete vragen. U stelt vast dat de firma ACEC op de metro en andere lijnen continue snelheidscontrole heeft kunnen installeren. Hoe komt het dan dat dat niet gelukt is op treinsystemen. Zijn er daarvoor objectiveerbare redenen?

U hebt buitenlandse systemen onderzocht. Hebt u in de notulen die u hebt kunnen inzien, de nodige argumenten gevonden waarom bepaalde systemen niet gekozen zijn? Wanneer u zegt dat er vele studiereizen zijn gemaakt, moet er toch een motivering geweest zijn om te beslissen tot een eigen systeem te komen?

U zegt dat TBL eigenlijk nooit gewerkt heeft. Kunt u ons daar een richting geven van de kostprijs, terwijl het systeem maar geleid heeft tot een veiligheid van 3 % volgens uw grafiek?

Voorts, u maakt een vergelijking van investeringskredieten met het oog op veiligheid. Als u dat vergelijkt met de situatie in andere landen, wat is dan het ideaal budget of het percentage dat de spoorwegmaatschappij zou moeten besteden aan veiligheid? In welke mate is er te weinig geïnvesteerd in het verleden? (…)

Bart Van der Herten: Bedankt voor de vragen, die heel relevant zijn. We zullen ze wel niet allemaal kunnen beantwoorden. Laat ik starten met de praktische vraag over de toegang tot de documenten

In de vorige periode van de commissie heeft de commissievoorzitter gevraagd om per maatschappij, dus per onderdeel van de groep, een documentatieruimte klaar te maken. Ik heb zelf in die archiefruimtes gewerkt. Het archief van de holding is zeer goed in orde. Wij hebben daar ook ongelimiteerd toegang gekregen. Dat was dus zeer goed.

Bij Infrabel, als ik goed ingelicht ben, heeft men een rondvraag gedaan op de werkvloer. Men heeft daar eigenlijk gevraagd: beste collega's, iedereen die interessante documenten heeft voor de commissie, mag die naar ons brengen. Vervolgens heeft men daar dan een genummerd klassement van gemaakt en die documenten waren volledig ter beschikking.

Bij de NMBS zelf ben ik niet geraakt, omdat onze termijn verstreken was. Het probleem, dat wij ook gemeld hebben in het rapport, is dat wij de archiefcontext van de heel relevante documenten die we gezien en ook gebruikt hebben, niet kennen. Wij denken dat er eigenlijk geen archiefcontext is, behalve dan bij de holding. Daar is duidelijk een geordend, ontsloten en helder archief. Daar is er geen enkel probleem.

Bij Infrabel hebben we daarentegen de indruk dat de documenten die we gekregen hebben, nog altijd in de kast zitten bij de mensen die daar concreet bezig zijn met het werken in verband met veiligheid. Dat is natuurlijk problematisch, niet alleen voor de commissie. Ik denk dat het een signaal is van de manier waarop de maatschappij belang hecht aan veiligheid. Mijns inziens is het belangrijk dat er op elk moment een soort van track record kan gemaakt worden van alle stappen die gezet worden in een onderneming.

Dat is duidelijk onmogelijk en dat blijkt ook uit het rapport van het Rekenhof.

Wij konden spreken met mensen, wij hebben daar geen onmiddellijke obstructie ondervonden. Als ik het goed heb, mochten we vorige keer spreken met mensen vanaf een bepaald hiërarchisch niveau binnen de groep. Enkel nadat het Parlement op 7 mei ontbonden was en we nog niet wisten of we al dan niet voort mochten werken, was er een korte periode, waarin het werken toch moeilijk ging, hoewel wij meenden de toelating te hebben om verder te gaan. Er was toen geen parlementaire backing meer en het werd toen moeilijk om mensen te spreken te krijgen.

We hebben nu ook gevraagd om opnieuw, in overleg met de voorzitter, een brief te sturen aan de NMBS-groep met daarin het verzoek dat wij met iedereen waarvan wij denken dat ze een relevante bijdrage kunnen leveren, van welk niveau dan ook, kunnen spreken.

Dat als algemeen gegeven. Gezien de timing waarbinnen we gewerkt hebben, meen ik dat we redelijk veel hebben kunnen doen met de documenten. Ik zeg dat toch met terughoudendheid, wat we ook al te kennen hebben geven. Heel veel flankerende documenten ontbraken bijvoorbeeld. Ik herinner u ook aan de doortocht van de twee Nederlandse veiligheidsexperts, die hier begin mei-eind april hebben toegelicht dat er in Nederland in geval van een spoorongeluk een team van 10 tot 15 mensen gedurende een jaar tot soms anderhalf jaar werkt aan het onderzoek van het ongeval en de analyse van vooral de achterliggende oorzaken. Dat moet u dus altijd wel voor ogen houden. Vandaar ook het feit dat onze nota ter discussie is, maar hopelijk niet discutabel is.

Laten we even kijken naar ACEC, want dat is een heel intrigerend punt, zoals u terecht hebt opgeworpen. Op het vlak van ACEC zijn we in onze nota heel terughoudend. We geven wel aan dat er indicaties zijn dat er problemen zijn inzake de vervlechting van de NMBS, ACEC en de politiek. In de periode april-mei heb ik daar een aantal contacten over gehad met mensen die de industriële ontwikkeling van België bestudeerd hebben. Ook onze collega Eddy Van de Voorde hebben wij hierover gesproken. Het betreft een op academisch vlak zeer weinig bestudeerde periode. Er ligt alvast niet een aantal studies op de plank, waartoe wij ons kunnen wenden om er een aantal indicaties of bij manier van spreken wetenschappelijke bewijzen uit te distilleren.

Af en toe zijn er in de loop van de jaren 90 in het Parlement wel vragen gesteld over bestellingen van spoorwegmaterieel. Dat ging echter niet over veiligheidsmaterieel. Daarbij werd gevraagd waarom er nieuwe wagens en locomotieven moesten ontwikkeld worden binnen de nationale industrie en waarom de NMBS niet op de internationale markt kocht. Er is wel een aantal elementen.

In elk geval blijft de conclusie wel overeind. De beslissing over TBL1+ is genomen in 2006. Welnu, het resultaat is wel dat er in België alleen ontwikkeld is en niet geïmplementeerd. Bovendien zijn de ontwikkeltermijnen, zeker in de jaren 90, oeverloos uitgelopen, ondanks het feit dat er blijkbaar door de maatschappij andere termijnen in het vooruitzicht waren gesteld. Die conclusie moeten we in elk geval trekken. Wanneer we het hebben over vervlechting met de politiek, dan gaat het om hypothesen. Wanneer u die echt wil uitspitten, dan moet er echt academisch onderzoek gedaan worden. Ik denk dat we dan raken aan een zeer boeiende maar ook zeer delicate fase in de industriële ontwikkeling van België, de jaren 80 en 90. De vraag is dan natuurlijk of dat de bedoeling is van onze commissie.

Patrick Lafontaine: Je voudrais tout d'abord vous parler des ACEC; ensuite, je vais essayer de répondre aux questions que vous avez posées en ce qui concerne le facteur humain.

Pour répondre aux questions concernant les ACEC, je pars d'un autre angle d'incidence. Les ACEC, c'était une société belge réputée internationalement, non seulement dans le secteur des transports ferroviaires mais aussi dans d'autres secteurs. Les ACEC étaient capables de construire tout le matériel nécessaire à l'équipement du chemin de fer. Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, dès le début des années '60, ils ont développé le système TBL, système qui était tout à fait valable d'un point de vue technique et qu'ils ont vendu au métro de Bruxelles et aux chemins de fer des Pays-Bas, avant de le vendre à la SNCB. Il est valable techniquement; il suffit de l'installer.

Le métro l'a installé. Il a pris toutes les options qu'offraient les ACEC, notamment le contrôle permanent de la vitesse des véhicules sur l'ensemble de leur trajet. Les Pays-Bas ont adopté le système sous une forme moins complète, mais finalement très proche du système TBL 1 que l'on a connu en Belgique. Seulement, les Pays-Bas

l'ont installé sur l'ensemble du réseau – sauf dans les gares -, mais je dirais qu'il couvrait 90 % du réseau alors que la Belgique, pour les raisons évoquées tout à l'heure, n'a pas passé le seuil des 6 %. Est-ce la faute des ACEC? Non! C'est tout simplement le résultat d'une absence de généralisation du système.

Lorsque l'on parle de la deuxième génération – la TBL 2 – il faut quand même tenir compte du fait qu'elle a été développée à une époque où il n'était pas encore question d'ETCS ou d'ERTMS. Cela n'existait pas, les normes n'étaient pas connues, elles n'étaient pas disponibles.

Comme vous l'avez fait remarquer, les chemins de fer ont fait le tour des réseaux voisins, ils ont observé leurs systèmes. J'ai le compte rendu de cette visite et, sans entrer dans les détails, en fait, la raison pour laquelle ils ont décidé de ne pas adopter un système déjà en service à l'étranger, tient en deux points principaux:
- ils trouvaient les systèmes chers - il est vrai que le LZB est plus cher que TBL 2, mais il est aussi meilleur, sa fonctionnalité est plus complète -;
- ils trouvaient que les chemins de fer belges présentaient des caractéristiques particulières par rapport aux autres réseaux et ils préféraient développer un système "à la carte".
Ce qu'ils ont sous-estimé – et les ACEC aussi, je pense –, c'est le temps qu'il fallait pour développer un tel système.

En fait, TBL 1 et TBL 2 n'ont rien à voir, d'un point de vue technologique, l'un avec l'autre, tout simplement parce que TBL 1 appartient à une génération d'électronique des années '60 et que TBL 2, c'est de l'informatique. Donc, les ACEC ont dû développer un système partant de zéro et cela a pris plusieurs années.

Le TBL2 a été installé sur quelques tronçons seulement: sur le tronçon entre Hal et Bruxelles-Midi – il a été démonté par la suite –, et sur le tronçon entre Louvain et Liège pour la ligne à grande vitesse. Pourquoi? Parce que, entre-temps, l'ETCS est apparu et la SNCB, en 1999, s'est à juste titre posé la question de savoir s'il fallait encore installer le TBL2 alors que l'ETCS s'annonçait. Curieusement, en 1999, ils ont décidé de généraliser l'ETCS, décision sur laquelle ils sont revenus par la suite. Ainsi, ils n'ont pas installé l'ETCS; ils ont préféré installer le TBL1+.

Pourquoi une telle décision? C'est très complexe. Nous ne disposons pas de tous les éléments et ce que je vais vous dire n'est qu'une hypothèse.

Tout d'abord, il faut reconnaître que l'ETCS était un système nouveau. Très peu d'expériences avaient été tentées. La première fois que le système a été installé à grande échelle, c'était en Italie, sur un tronçon de 245 km entre Rome et Naples. Les Italiens ont donc essuyé les plâtres. Comme pour tout système informatique, au départ, des *bug* se produisent. Les constructeurs sortent ensuite une nouvelle version de leur nouveauté informatique.

Ce qu'Infrabel et la SNCB ont dit est correct: à une époque, la partie informatique de l'ETCS n'était pas stable. J'ai donc l'impression – c'est une impression – qu'ils ont hésité car ils craignaient avoir trop de problèmes avec l'ETCS. D'autres pays ont été plus courageux: "Nous allons y aller. S'il faut essuyer les plâtres, nous les essuierons".

Or, ce que je ne comprends pas très bien, c'est qu'en 2006, lorsqu'ils ont décidé de ne pas installer l'ETCS, mais de passer au TBL1+, je n'ai trouvé aucune trace de cela. Ont-ils remis en question la validité du TBL1 pour gérer les risques du réseau belge?

L'analyse faite en 1999 part bien sûr de la situation en cette année 1999 au niveau du trafic. Ils ont donc décidé d'installer l'ETCS. En 2006, le risque avait déjà évolué, mais on parlait déjà du réseau RER et on savait, par exemple, que, dans la grande périphérie de Bruxelles, le trafic deviendrait très intensif.

De plus, la SNCB avait quand même pour ambition d'acquérir plus de clients et de convaincre les gens de prendre le train plutôt que leur voiture. Ils avaient donc certains objectifs d'augmenter le nombre de voyageurs.

Pourtant, nous n'avons trouvé aucune trace d'une remise en question du choix. Peut-être que cela existe, mais nous n'avons trouvé aucun rapport qui signale "les bases de la décision de faire du TBL1+ plutôt que de l'ETCS. Que ce serait basé sur une analyse de risques réalisée par la SNCB ou une actualisation de l'analyse de risques réalisée en 1999."

J'éprouve réellement des craintes que cela n'ait pas été fait. Je me suis livré à un petit calcul sur un coin de journal, mais qui démontre qu'on aurait dû le faire. Par conséquent, en 2014, le risque sera indiscutablement plus élevé qu'en 1999. On peut donc se poser la question de savoir si le choix de TBL 1+ a pris en compte l'évolution du risque à l'horizon de 2014. J'espère avoir répondu à cette question.

Dans la foulée, je voudrais répondre à la question relative à la migration éventuelle de la TBL 1+ vers ETCS. D'un point de vue technique, il est assez simple de répondre à cette question. Le seul élément que l'on peut garder lorsqu'on évolue de TBL 1+ vers ETCS, c'est la balise que l'on monte entre les voies et qui transmet la consigne de vitesse vers le véhicule. Je parle du *hardware*. Le *software* doit être remplacé parce que non compatible avec ETCS. Lorsqu'on parle de l'équipement à bord des véhicules, il est totalement inutilisable. C'est clair! Ce que je dis est valable pour ETCS 1 et ETCS 2.

Comment faut-il migrer de TBL 1+ vers ETCS? C'est une opération très, très complexe, encore plus complexe pour ETCS 2 que pour ETCS 1. Pourquoi? Parce que ETCS 2 fonctionne sur un tout autre principe. En fait, ETCS 2 remplace les signaux latéraux. Il n'y a plus de signaux le long des voies. Cela signifie que, pendant une période transitoire, il faut garder les signaux latéraux pour les trains qui ne sont pas équipés d'ETCS 2. En plus, il faut installer tout un équipement informatique et disposer au sol des postes de signalisation informatisés et de RBS (*Radio Block Station*). C'est très complexe!

Ensuite, il faut reconstruire tous les postes de conduite de tous les véhicules qui circulent sur le réseau. TBL 1+ est un dispositif assez simple, mais dont la fonctionnalité est très limitée. C'est normal, puisque la TBL 1+ a des fonctions de sécurité très limitées. Donc, transformer une locomotive pour l'équiper du système ETCS 2 est très complexe. Il faut pratiquement dépouiller tous les postes de conduite et installer un équipement neuf. Pendant tout ce temps, la locomotive est immobilisée et non disponible pour le service.

Idem pour les installations au sol: il faut remplacer tous les postes de signalisation, il faut installer des RBS, un système qui communique avec le GSM-R et qui fait que toutes les consignes de sécurité sont affichées directement dans le poste de conduite et non pas via des signaux lumineux. C'est une opération très complexe. Il faut immobiliser la locomotive mais il faut aussi mettre hors service temporairement certaines parties de l'infrastructure. Sur le réseau RER, ce ne sera pas la joie s'il faut le faire après coup! On aurait mieux fait de considérer que la migration vers ETCS fait partie intégrante de la construction du RER. Cela aurait été la bonne décision mais, malheureusement, il est trop tard pour le faire. Le RER sera déjà en exploitation et si on décidait finalement d'installer tout de même ETCS, ce serait bien plus compliqué.

Finalement, la mission que la SNCB a effectuée en 1990 n'a pas donné lieu à un examen approfondi de ce que l'industrie en Europe pouvait offrir. Il n'y a pas vraiment eu de contacts intensifs avec l'industrie. Ils ont visité leurs collègues exploitants de réseaux à l'étranger mais ils n'ont pas lancé d'appel d'offres général par exemple pour demander aux constructeurs ce qu'ils avaient à proposer pour le réseau belge. Ils se sont limités à décider qu'il fallait développer un nouveau système et que les ACEC s'en chargeraient.

Bart Van der Herten: Mijnheer de voorzitter, ik bekijk nog enkele andere vragen.

Er is een vraag gesteld naar alle aspecten inzake personeel. Ik was er zelf mee begonnen, begin mei, om na te gaan hoe bijvoorbeeld de opleidingen van treinbestuurders geëvolueerd zijn, voornamelijk in de periode na Pécrot. De periode voorafgaand kan volgens mij namelijk amper gedocumenteerd worden.

De eerste indrukken daarvan waren dat er op dat vlak wel een aantal wijzigingen ten gunste zijn doorgevoerd bij de NMBS, maar het is te vroeg om daar nu uitspraken over te doen. Ik denk dat dit inderdaad een onderwerp is dat enig belang heeft om verder te zetten.

Daaraan is de vraag gekoppeld over de vergelijking van ons rapport, vooral dan met het rapport van het Rekenhof. Het Rekenhof gaat vooral in op technologie en voor een stuk op het formeel kader, Europees en Belgisch. Jullie behandelen een aantal aspecten rond veiligheidsbeleid en veiligheidscultuur. Is het nodig om ook de periode 2000-2010 op dezelfde manier te bestuderen? Ik zou die vraag willen koppelen aan de opmerking van de heer Balcaen, die zegt dat er consistentie is tussen de drie rapporten. Er is vooral ook een consistentie met onze intuïtie.

Dit is al kort besproken met de voorzitter, maar het zal hier verder besproken moeten worden. Het is zeker een optie om het verleden, ook de periode 2000-2010 helemaal te gaan uitspitten op het vlak van de genomen beslissingen en dergelijke meer. Ik vraag mij af of dat heel veel zal veranderen aan het beeld zoals het nu voorligt. Ik wil niet zeggen dat dit rapport als definitief kan worden genomen, want dat is het niet. De vraag is wel waar de meeste aandacht naar moet gaan binnen deze commissie, die een doorlooptijd heeft van een viertal maanden. Ik zou veeleer zeggen, met alle tijd die we zullen inplannen of die al

ingepland is voor de commentaren van de CEO's, de vakbonden van de NMBS en de bewindslieden, ook uit het verleden: als het plaatje helder is, laten wij dan naar de toekomst kijken. Dat is een optie die wij nemen, los van HRM-aspecten.

In elk geval, hoofdstuk 3 van het rapport van het Rekenhof is een perfect vervolg, ook al is het minder toegespitst op veiligheidscultuur en veiligheidsmanagement. Dezelfde elementen komen wel terug: er wordt gewerkt met een Belgische leverancier, er wordt gewerkt met weinig helder gedefinieerde plannen, met tijdstabellen, met budgettaire tabellen en dergelijke. Precies dat soort van elementen hebben ons tot onze voorlopige conclusies gebracht dat er een groot probleem is met veiligheidsmanagement en veiligheidscultuur.

Er zijn zeker zaken veranderd na Pécrot. Er zijn zeker ook zaken in ontwikkeling na Buizingen, maar ik betwijfel dat de grote bijdrage zal komen van een verdere, gedetailleerde, historische analyse. Zoals ook de voorzitter herhaalde, hopen ook wij dat dit een kantelmoment is. Er moet een breuk komen in de verdere organisatieontwikkeling van de NMBS. Wij hebben dat gedefinieerd als "te veel naar binnen gekeerd", "te veel op België gefocust", "te weinig beroep doend op de expertise van partners in de private sector in het buitenland". Men moet zich vooral daarop focussen.

Als ik de heer Frédéric hoor zeggen dat men veiligheidscultuur niet kan opleggen dan zeg ik dat wij er ons van bewust zijn dat de ontwikkeling van een cultuur binnen een organisatie zeer moeilijk is. Wij hebben hier immers te maken met een historiek. Een veiligheidscultuur, zeker in zo'n gigantisch bedrijf als de NMBS, is het werk van een generatie. Dat vraagt heel veel tijd.

Elke organisatie heeft zijn blinde vlekken. De NMBS kan dit niet doen met de kennis en het bewustzijn dat binnen de organisatie aanwezig is. Een hoger bewustzijn kan pas worden gerealiseerd met input van buitenaf. Daarbij is het leiderschap het beginpunt. Men kan niet aan mensen in de veiligheidsinstallaties vragen dat zij een veiligheidscultuur beleven wanneer die niet door het hoger management of door de CEO's wordt uitgedragen. Men kan wel op dat niveau starten en dat kan zich vertalen in concrete objectieven en afspraken. De beleving moet in elk geval van bovenaf komen.

We hebben er weinig bewijzen of concrete elementen voor, maar de nood op de werkvloer van de NMBS om op een andere manier rond veiligheidscultuur te werken wordt heel sterk aangevoeld.

Cultuur is een heel wollig woord. Er circuleren allerlei documenten. Een bestuurder ziet een sein dat niet goed zichtbaar is. Die vult een bepaald formulier in dat dan een heel parcours aflegt. Uiteindelijk wordt er al dan niet iets met dat formulier gedaan. Volgens ons kan een formulier pas goed functioneren wanneer het onderdeel is van een uitgeschreven proces met duidelijke termijnen. Er moeten procesbeschrijvingen komen van alle cruciale onderdelen van het veiligheidsbeleid.

Als een chauffeur bijvoorbeeld een bepaald sein ziet dat niet goed zichtbaar is of waar een lamp defect is of wat dan ook, dan moet er een proces in werking treden dat uitgetekend is van feedback naar de organisatie die het moet verhelpen en terug naar de bestuurder die het heeft gerapporteerd, met beperkte doorlooptijden en duidelijke transparantie in wat er moet gebeuren.

Wij hebben de indruk dat het nu nog gaat om formulieren die al dan niet worden behandeld. Dat kan niet. Ook op dat vlak kan op een heel concrete manier worden gewerkt aan organisatiecultuur. Het zit dus op diverse niveaus. Sommige zijn heel goed aftoetsbaar en kwalificeerbaar en men kan er heel gemakkelijk indicatoren op zetten, bij andere is dat minder tastbaar.

Het punt van het quasi monopolie was gebruikt in overdrachtelijke zin. Vooral de twee andere rapporten geven duidelijk aan dat de controle door de NMBS-Groep op concrete onderzoeksdaden op het terrein nog te groot is. Het ERA zegt duidelijk dat de werkwijze zoals die nu is gedefinieerd in de Europese regelgeving een heel goede garantie biedt voor de verhoging van het veiligheidsniveau.

Wanneer wij zeggen dat de NMBS nog altijd een quasi monopolie heeft, bedoelen wij daarmee dat het nog gedetacheerde mensen zijn, dat er nog te veel banden zijn en dat de onafhankelijke organen nog te veel een beroep doen op de expertise van de NMBS. Die onafhankelijkheid moet gaandeweg verder worden ontwikkeld bij die organen en trouwens ook bij de expertise.

Welke landen kunnen er worden gebruikt in een internationale benchmark? Dat vind ik op dit moment een moeilijke vraag. Wij hebben de voorzitter om een quickscan gevraagd. Men kan

niet op een paar weken tijd aan het ERA vragen om een doorlichting te maken van de veiligheidscultuur en het veiligheidsbeleid in een zevental Europese landen. In eerste instantie denk ik dat landen van dezelfde schaal, zoals Nederland en Denemarken, zeker moeten worden bevraagd. Volgens mij kan een quickscan ons inzicht geven in de vraag hoe een veiligheidsbeheerplan pakweg de laatste tien, vijftien jaren in een aantal landen is ontwikkeld. Ik denk dat dit een aantal interessante indicaties kan geven. Ik heb dat ook gezegd in mijn inleiding. Ik denk niet dat het warm water opnieuw moet worden uitgevonden in België. Vrijwel alle kennis is internationaal beschikbaar.

De vraag naar het vervolg van onze missie is niet alleen van ons afhankelijk. Wij werken in de eerste plaats ten dienste van u. Het is dan ook in belangrijke mate aan u als commissie om ons de richting aan te geven. Wij hebben nu een planning uitgewerkt tot begin december die u deze ochtend werd voorgelegd. Wat volgens ons zeer nuttig zou kunnen zijn, is dat in elk geval de NMBS-Groep aan het werk wordt gezet rond het masterplan en dat parallel binnen de commissie wordt gewerkt aan een veiligheidshoofdstuk in een volgend beheerscontract met de NMBS-Groep, ofwel als een addendum aan de huidige beheerscontracten. Wanneer deze commissie er zou in slagen om een veiligheidshoofdstuk of ten minste de contouren daarvan uit te werken, maakt u als commissie niet alleen een aantal conclusies, suggesties of aanbevelingen, maar levert u ook heel concreet een bijdrage tot de beheerscontracten met indicatoren en met afdwingbare en transparante objectieven. Deze bijdrage kan dan ook quasi onmiddellijk op het terrein geïmplementeerd worden. Dat is een piste die wij zouden naar voren schuiven als experts, maar die uiteraard volledig ter discussie is.

Helemaal in het begin is er ook een vraag gesteld wat de planning zou kunnen zijn naar ETCS. Ik denk dat de heer Lafontaine een indicatie gegeven heeft dat de projectplanning nu al zou moeten opgestart worden, parallel met de verdere implementatie van TBL1+. De heer Lafontaine zal daar straks nog verder op ingaan.

U geeft soms een aantal indicaties. Het is inderdaad zo dat niet alles tot de laatste komma bewezen is. Het is in elk geval zo dat de NMBS alsook de bewindslieden de kans moeten krijgen om te repliceren. Ik zou nu reeds een oproep willen doen om ons niet vast te rijden in een soort van welles-nietesspel, want als we daarmee beginnen, komen we daar nooit uit. De missie van deze commissie zou dan erg onder druk komen. Laten wij toekomstgericht werken, bijvoorbeeld aan een veiligheidshoofdstuk in de beheerscontracten, dat duidelijk naar de toekomst gericht is.

Ik denk dat de intuïtie, waarover de heer Balcaen het had, en de verslagen van de eerste periode van de commissie, allemaal in dezelfde richting wijzen. Hetzelfde geldt trouwens voor de drie rapporten die nu worden voorgelegd. Hetgeen wij absoluut niet nodig hebben, is dat er op details kritiek wordt gegeven. Wel kunnen wij ons afvragen of er fouten of blinde vlekken zitten in de richting waarin werd geanalyseerd. Dit zijn wel belangrijke elementen, maar het mag niet gaan over data of details. De richting die wordt uitgegaan in de rapporten is belangrijk, en de vraag of wij daarmee verder kunnen.

Tenzij u mij zegt dat dit niet het geval is, meen ik dat wij de belangrijkste elementen hebben aangehaald.

Ik kom dan tot de vragen van de voorzitter. Wat zou een ideale kostprijs zijn? Ik denk dat wij die vraag kunnen stellen aan de mensen van het ERA als zij volgende week komen. Wat is een ideaal budget voor veiligheid? Ik denk dat wij daarvoor even naar het buitenland moeten kijken. Deze vragen zijn op dit moment volgens mij amper te beantwoorden.

Patrick Lafontaine: La question posée est: quel pays faut-il prendre comme exemple? Cette question est intéressante, mais je ne puis y répondre aujourd'hui.

Nous pourrions poser la question d'une autre manière: quel système de gestion de la sécurité est-il le meilleur?
Là, je crois qu'il faut sortir du périmètre ferroviaire, car d'autres industries posent également des risques aussi importants, peut-être plus importants que le secteur ferroviaire; par exemple, les centrales nucléaires, l'aviation, le secteur pétrochimique.

Là, je voudrais vous dire que la gestion de la sécurité est universelle. Cela vous surprendra peut-être, mais gérer la sécurité d'une centrale nucléaire ou d'un avion n'est pas tellement différent que de gérer la sécurité d'un système ferroviaire. Pourquoi? Parce que les principes sont en grande partie les mêmes. Ce n'est que la mise en œuvre technique qui est différente.

Il est clair que transposer la gestion de la sécurité

dans l'aviation va résulter en d'autres mesures techniques que dans le secteur ferroviaire ou dans une centrale nucléaire, mais les principes restent identiques. Alors, plutôt que de se poser la question de copier la Suisse ou la France quand il s'agit d'améliorer la sécurité ferroviaire, il faut plutôt se poser la question: quel est le meilleur système de gestion de la sécurité?

Là, je puis vous dire que, dans d'autres secteurs, comme le secteur de l'énergie nucléaire, depuis l'accident de Tchernobyl, il y a eu un développement très important, une standardisation importante et un échange de bonnes pratiques et d'expériences très intensif. On pourrait déjà s'inspirer d'autres secteurs pour mettre en place un système de gestion de la sécurité en Belgique, tout en regardant ce qu'ont réalisé les autres pays dans le domaine ferroviaire.

Quant à la question du président sur le budget idéal ou d'autres questions concernant ce qu'il faut pour installer l'ETCS, voilà autant de questions auxquelles il est très difficile de répondre. En effet, la réponse ne peut être apportée qu'à la suite d'une étude relativement détaillée. Il faut étudier la question d'une manière approfondie, avec une équipe compétente; à ce moment, nous pourrions avancer des budgets et des plannings réalistes. Impossible de répondre à ces questions pour l'instant, mais, à notre avis, il est vraiment important de ne plus attendre, mais de commencer dès maintenant à développer ce Masterplan et qu'on développe un plan concret et réaliste pour migrer vers un système plus performant. En tout cas, dans les parties où le risque est le plus élevé.

Le **président**: Je vous remercie à l'avance pour vos réponses.

Ik stel voor dat we nog een mogelijkheid tot korte repliek geven aan de leden die dit wensen, en dat we dit doen in dezelfde volgorde van de eerste interventie.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, heren experts, ik denk dat het belangrijk is wanneer u aanhaalt dat we moeten kijken naar de toekomst, en zeker wat deze commissie betreft, moeten werken naar oplossingen waardoor de fouten uit het verleden niet herhaald worden.

Verder denk ik ook dat we met deze commissie heel snel moeten voortgaan om te vermijden dat we vandaag al opnieuw de fouten maken uit het verleden. Dit is blijkbaar al wel het geval met de implementatie van het TBL1+ systeem, waar zowel de minister als wijzelf verkeerd geïnformeerd worden, want daar blijkt helemaal geen naadloze overgang mogelijk te zijn naar het ETCS-systeem.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les experts pour leurs réponses qui sont très éclairantes. Les nuances apportées permettent de mieux percevoir le cheminement. Cela va nous aider à comprendre pourquoi des erreurs ont pu être commises, même si cela partait de bonnes intentions.

Il est impératif de retracer cette histoire – et ce n'est pas moi qui vous critiquerai, puisque je suis historienne de formation. Mais nous avons aussi un rôle à jouer, notamment au regard du contrat de gestion et des recommandations que nous pouvons formuler. Je parlais d'audit tout à l'heure, mais je voulais plutôt parler d'un processus à mettre en route pour produire ces recommandations. Cela peut paraître compliqué. Mais, en même temps, votre éclairage nous permet de voir combien nous pouvons y contribuer au mieux et au plus vite.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil tegenover de heer Vandeput toch even duidelijk stellen dat zowel de heer Lallemand op 29 maart als minister Vervotte gisteren in de commissie over TBL1+ als tussenstap heel duidelijk hebben gezegd dat het gaat om de bakens die geïnstalleerd worden op het spoorwegnet. Het zijn uiteraard juist deze werken die voor de meeste hinder op het spoorwegnet zorgen. In die zin is het al een belangrijke tussenstap richting de uitbouw van ETCS. Ook de uitbouw of modernisering van de seinhuizen past perfect in het verhaal om voor de hogere snelheden ETCS uit te bouwen in de toekomst.

Met betrekking tot ETCS en de beslissing om naar TBL1+ te gaan in 2006 wil ik de suggestie doen om eens te bekijken welke problemen er allemaal zijn opgedoken bij de installatie van ETCS op de HSL richting Nederland. Het gaat dus om lijn 4, HSL Noord. Als ik het goed heb, heeft men er daar drie jaar over gedaan om tot een gehomologeerd systeem te komen. Net deze problemen hebben er mee toe geleid dat men binnen de spoorweggroep is gaan denken over een voorlopig alternatief om snel vooruitgang te boeken op het Belgische spoorwegnet. De achterstand was immers schrijnend. De problematiek die zich op die nieuwe spoorlijn heeft voorgedaan, waar het vrij eenvoudig lijkt om zoiets

te gaan installeren, zou dus eens van naderbij moeten worden bekeken.

Een laatste bedenking. De problemen die wel eens naar voren worden geschoven en die in de voeten worden geschoven van de opsplitsing van de NMBS sinds 2005 hebben zich blijkbaar vroeger ook al voorgedaan. U hebt in uw tekst duidelijk aangegeven dat er eigenlijk ook al voor de splitsing soms wel een gebrek aan communicatie en coördinatie was tussen de verschillende diensten. Dat wou ik nog meegeven als bedenking. Ik dank u in elk geval voor alle info.

Ine Somers (Open Vld): Dank u voor de bijkomende uitleg rond de analyse die u hebt gemaakt. Zoals u aangeeft is het effectief enorm van belang dat er op korte termijn echt werk wordt gemaakt van een veiligheidscultuur bij de NMBS teneinde ervoor te zorgen dat alle beslissingen die vanaf heden genomen worden effectief passen in het ganse veiligheidsproject. Wij moeten afstappen van foute beslissingen. Wij mogen de fouten die in het verleden gemaakt zijn zeker niet herhalen, welke die ook geweest zijn.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les experts pour leurs réponses aux questions. En ce qui concerne le système de management de sécurité, avez-vous reçu des documents?

Patrick Lafontaine: Nous n'avons reçu qu'un document d'une page qui synthétise les points principaux qui forment la gestion. Nous n'avons pas eu de document détaillé à ce jour.

Bart Van der Herten: Ik denk dat wij moeten afwachten wat er in de bijkomende antwoorden van de drie maatschappijen zit, want in onze brief van april hebben wij daarnaar gevraagd. Het zou kunnen dat dit op de stick staat die wij vandaag gekregen hebben.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): On ne tirera donc pas de conclusions hâtives par rapport à ce point-là.

J'ai évidemment été interpellé par vos explications en matière de migration de TBL 1+ vers ETCS. Je pense vraiment qu'il nous faudra avoir les idées claires concernant les différentes interprétations qui peuvent être données quant à la manière de migrer de l'un vers l'autre. Je le redis: nous avons une responsabilité énorme au sein de cette commission. C'est, le cas échéant, le moment de dire qu'il faut que ETCS soit disponible dans dix, 20 ou 30 ans. Mais quid alors de la différence de niveau de sécurité entre les deux systèmes? On prend des responsabilités énormes en nous exprimant là-dessus. Donc je pense que nous allons réellement devoir mettre les choses au clair quant à cette possibilité de migrer de l'un vers l'autre et ne pas donner trop facilement un quitus sur TBL 1+.

Sur le chapitre de la sécurité à insérer dans le contrat de gestion, je crois qu'effectivement, si on peut aboutir à cela, en termes de recommandations, ce sera très bien.

Je voulais aussi rappeler – puisque notre collègue Lalieux évoquait le rôle du Parlement de manière générale – qu'il ne faut pas oublier que cette commission-ci doit aboutir à un rapport et à des recommandations, mais qu'il est bien prévu dans le texte qui a été adopté en plénière, qu'elle poursuivra ses travaux par la suite et qu'elle sera un lieu privilégié d'analyse de la problématique de la sécurité ferroviaire à l'avenir, enfin, je l'espère.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, heren experts, ingaande op hetgeen u hebt meegedeeld in verband met het ter beschikking stellen van documenten heb ik nog een kleine bijvraag. U verwijst naar documenten van de NMBS Holding die toch nog maar een zeer jong bestaan kent. Betekent dit dat het documenten zijn die pas vanaf die datum bestaan of maken ook stukken van voor het ontstaan van de Holding deel uit van het archief? Betreffende het ter beschikking zijn van stukken zal het veeleer bij de NMBS zijn, als wij spreken over Pécrot en die periode, dat het een en ander van noodzakelijk materiaal te rapen valt.

Ten tweede, wanneer gesteld wordt dat wij vooral moeten kijken naar de toekomst en hoe dergelijke zaken vermeden kunnen worden, is het zeer belangrijk dat uit de analyse van het verleden en ook het leggen van de vinger op de wonde van waar de pijnpunten zijn, wie de verantwoordelijken zijn, ook lessen kunnen getrokken worden zodat dergelijke zaken zich niet zouden herhalen.

Bart Van der Herten: Een korte verduidelijking over de archieven van de Holding. De Holding is eigenlijk de erfgenaam van alle documenten van de raad van bestuur, de directiecomités en dergelijke vanaf 1926. Wij hebben een beroep kunnen doen op alle verslagen van de raad van bestuur, maar ook op alle documenten die bij de vergadering werden aangeleverd. Het gaat om een heel groot aantal documenten, waar men dan ook andere versies ziet bij Infrabel, uit de periode voor 2005. De huidige drie ondernemingen zijn natuurlijk opvolgers van stukken van de

historische NMBS. Dus ook bij Infrabel hebben wij niet alleen documenten gezien van de laatste jaren, maar ook documenten vanaf de jaren 90, terwijl bij de Holding de documenten vanaf de jaren 80 konden ingekeken worden.

Het was de bedoeling om de NMBS zelf tot het laatste uit te stellen, omdat wij ook telefonisch de boodschap kregen dat de NMBS pas in 2005 was opgericht en dus ook maar documenten had vanaf 2005, terwijl natuurlijk de documenten over exploitatie van voor 2005 daar ook moeten geconsulteerd worden. Dat is een punt dat wij met de NMBS zullen moeten uitklaren in de komende dagen en weken. Wij verwachten wel daar nog het een en ander te vinden.

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie les experts pour leurs réponses.

De **voorzitter**: Vooraleer de vergadering te sluiten, wil ik nog kort iets zeggen. Mevrouw Lalieux heeft de vraag gesteld of onze werkzaamheden worden voortgezet nadat de aanbevelingen gebeurd zijn. Ter zake kan ik alleen verwijzen – zoals de heer Balcaen al deed – naar de opdracht die de plenaire vergadering ons gegeven heeft. De opdracht van deze commissie hield onder andere in: “Na de goedkeuring van deze besluiten en aanbevelingen haar werkzaamheden voort te zetten om toe te zien op de uitvoering ervan.” Dit zal waarschijnlijk bij de aanbevelingen van deze commissie aan de plenaire vergadering vermeld worden, en dan zullen wij zien of de voortzetting goedgekeurd wordt.

Er werden vragen gesteld over de regeling van de werkzaamheden, wat de historische analyse betreft en wat de focus in de toekomst betreft. Hoe zullen de experts ons verder begeleiden bij onze werkzaamheden en hoorzittingen? Er zijn vragen inzake de industrie en dergelijke. Ik stel voor dat de verschillende fracties tegen vrijdag 12 uur hun vragen en opmerkingen op papier zetten en aan het secretariaat bezorgen, zodat wij maandag bij het begin van de vergadering de werkzaamheden kunnen regelen aan de hand van wat de experts ons adviseren, en daarna onze werkzaamheden kunnen voortzetten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.19 uur.
La réunion publique de commission est levée à 13.19 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 25 OCTOBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 25 OKTOBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.43 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.43 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met vertegenwoordigers van de European Railway Agency
Audition de représentants de European Railway Agency

De **voorzitter**: Welkom in onze commissie. Mijn excuses dat wij u laten wachten hebben.

Wie gaat met de uiteenzetting beginnen?

Bart Accou: De heer Lundström geeft een korte introductie en dan gaan de heer Rumping en ik verder met de eigenlijke presentatie.

Anders Lundström: Monsieur le président, mesdames, messieurs, je suis le chef de l'unité sécurité de l'Agence ferroviaire européenne. J'ai à mes côtés mes collègues Rob Rumping, qui fait partie de l'équipe enquêtant sur les accidents – en collaboration avec les organismes nationaux d'enquête –, et Bart Accou, chef d'équipe de la certification de la sécurité et auditeur expérimenté.

J'ai aussi été chef de la délégation qui s'est chargée de l'évaluation du fonctionnement du cadre réglementaire belge il y a quelques mois. Nous allons vous en présenter les résultats.

Mais j'aimerais commencer par quelques remarques. J'ai suivi le débat en Belgique, puisque Valenciennes est très proche de la frontière belge. J'ai noté que ce débat ne s'était pas focalisé sur le problème belge. Il s'est d'abord intéressé aux investissements et à la technologie relative au système d'arrêt d'urgence des trains. À notre avis, les problèmes belges n'en découlent pas. Il s'agit d'une question de sécurité. On peut faire circuler les trains sur un réseau dépourvu d'arrêt d'urgence efficace. Il y a beaucoup d'exemples en Europe. Ainsi, au Royaume-Uni, il n'y a pas de système d'arrêt automatique de trains, mais ce pays a un des meilleurs niveaux de sécurité en Europe.

La question est plutôt de savoir comment gérer la sécurité sur le réseau belge. À mon avis, si on n'a pas de système d'arrêt automatique de train, il faut que l'on compense l'absence d'un tel système avec d'autres mesures, par exemple, suivi des conducteurs, analyse de tous les cas de franchissement de signaux rouges et classification des cas, et discussion sur les mesures à prendre.

Donc, nous n'avons pas fait une évaluation du fonctionnement des opérateurs de chemins de fer, des entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructures. Á mon avis, les problèmes de base résident dans le manque d'une vraie gestion de la sécurité dans les entreprises. Ce que nous savons faire, c'est évaluer le fonctionnement des organismes et des autorités qui sont établis par la directive "sécurité" en 2004. C'est ce que nous allons présenter maintenant.

La première partie sera présentée par M. Accou et M. Rumping interviendra sur le problème des organismes d'enquête en cas d'accident.

Bart Accou: Mijnheer de voorzitter, in opdracht van de Bijzondere commissie voor de Spoorwegveiligheid heeft het agentschap de

activiteiten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan in België geëvalueerd.

De presentatie omvat drie grote stukken. Eerst zullen wij het regelgevend kader schetsen zoals het er volgens de spoorwegveiligheidsrichtlijn zou moeten uitzien. Daaruit blijkt immers duidelijk het onderwerp van onze evaluatie. Vervolgens zullen wij onze bevindingen met betrekking tot de veiligheidsinstantie toelichten. Daarna geven wij onze bevindingen over het onderzoeksorgaan.

Eerst hebben wij de spoorwegveiligheidsrichtlijn onderzocht. Zij geeft een duidelijk en eenduidig kader voor het bewaken van de veiligheid in de verschillende lidstaten, dat trouwens volledig is opgenomen in de Belgische wetgeving. Eén basiselement is zeer duidelijk: de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het beheer van alle risico's onder alle omstandigheden. Daarover bestaat geen twijfel.

De wetgever voorziet ook in een middel dat ter beschikking staat van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder om aan die vereiste te voldoen, met name een veiligheidsbeheerssysteem. Dat moet de ondernemingen in staat stellen de risico's van hun activiteiten te identificeren en de gepaste risicocontrolemaatregelen vast te leggen.

Ik wil nogmaals benadrukken wat de experts hier al hebben gezegd, onder meer wat de heer Lundström net heeft gezegd. Risicocontrolemaatregelen zijn niet enkel technisch. Het is een combinatie van technische, menselijke en organisatorische maatregelen die er samen voor zorgen dat de risico's worden gecontroleerd. Eenmaal de risicocontrolemaatregelen zijn bepaald, dient een organisatie ervoor te zorgen dat zij werken zoals is bepaald en dat zij doen waarvoor zij zijn ontworpen.

Dat is nog niet voldoende. Men kan immers een risicocontrolemaatregel ontwerpen en sommige elementen niet hebben meegenomen in het ontwerp. Daarom moet er een systeem zijn dat er continu voor zorgt en nakijkt of de risicocontrolemaatregelen effectief zijn, en zoniet, dat zij continu worden verbeterd.

Dat is een hele organisatie en vooral ook een mindset. Men moet die cultuur hebben in een organisatie, anders lukt het niet. Dat is de basisvereiste die wordt gesteld aan de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Vervolgens stelt de spoorwegveiligheidsrichtlijn dat de lidstaten twee onafhankelijke organismes in het leven moeten roepen die erover moeten waken dat de spoorwegondernemingen deze vereiste correct invullen.

Het eerste organisme is de nationale veiligheidsinstantie die drie belangrijke taken heeft. De eerste taak is het verlenen van vergunningen voor het in dienst stellen van technische systemen en rollend materieel, maar vooral ook het verlenen van certificaten en vergunningen aan de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

Ten tweede, de evaluatie die zij maken, gebeurt op basis van de documenten die hen worden toegestuurd door de spoorwegondernemingen. Het is dus in hoofdzaak een assessment op papier. Wanneer zij certificeren, bevestigen zij dat zij er als veiligheidsinstantie vertrouwen in hebben dat die spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder in staat is zijn risico's naar behoren te beheren.

Een derde belangrijke rol die de veiligheidsinstantie speelt, is op het terrein nakijken of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zich aan de regels houden en aan het engagement dat zij in hun veiligheidsbeheersysteem hebben aangegaan. Zij kijkt dus op het terrein of de veiligheid wordt beheerd.

Een tweede organisme dat door elke lidstaat in het leven moet worden geroepen, is een onafhankelijk onderzoeksorgaan dat ongevallen onderzoekt met als doel het systeem te verbeteren. Het is niet zoals een gerechtelijk onderzoek waarin wordt nagegaan wie een fout heeft begaan. Er wordt bekeken wat er fout is gegaan in het systeem en het is de bedoeling aanbevelingen te formuleren die leiden tot de optimalisering van het systeem.

Ik hoop dat de slide duidelijk maakt dat dit onderzoek zich niet kan beperken tot wat er technisch fout is gegaan, maar dat er ook moeten worden bekeken hoe het veiligheidssysteem heeft gewerkt en wat er daaraan kan worden verbeterd.

Dit is het regelgevend kader, zoals het is voorzien.

Er is nog een wisselwerking tussen het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie. Het

is niet het onderzoeksorgaan dat aanbevelingen doorstuurt naar de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Het onderzoeksorgaan moet in principe zijn aanbevelingen overmaken aan de veiligheidsinstantie die dan via haar toezichthoudende taak ervoor moet instaan dat de spoorwegondernemingen die aanbevelingen in rekening brengen.

Wat hebben wij nu uiteindelijk geëvalueerd? Dat is enkel de werking van de veiligheidsinstantie en van het onderzoeksorgaan door middel van het nakijken van de processen die zij hebben opgesteld om de taken die door hen moeten worden uitgevoerd ook effectief in te vullen. Dit was de scoop van onze evaluatie en niets anders.

We zijn niet gaan kijken naar de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder. Onze opdracht beperkt zich tot de rol van veiligheidsinstantie en onderzoeksorgaan.

Hoe zijn wij daarbij te werk gegaan? Wij zijn begonnen met het onderzoeken van documenten, wetgeving, maar ook de werkingsdocumenten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan. Daarna hebben wij een reeks interviews en meetings gehad met de mensen, zowel personeel als management, van veiligheidsinstantie en onderzoeksorgaan, mensen binnen de federale overheidsdienst, vertegenwoordigers van het kabinet van de staatssecretaris van Mobiliteit maar ook vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerder en twee spoorwegoperatoren.

Wie heeft aan het rapport meegewerkt? De heren Lundström, Rumping en ikzelf zijn hier aanwezig. Daarnaast ook nog Pedro Meneses en Julie Dinimant, die rechtskundige experts zijn binnen de veiligheidseenheid van het Europese Spoorwegagentschap.

Wij zijn met onze opdracht begonnen met een eerste kennismakende vergadering op 7 mei en wij hebben jullie het rapport op 12 juli toegestuurd.

Tot zover het regelgevend kader.

Ik kom nu tot onze bevindingen in verband met de veiligheidsinstantie. In België heet die Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen of Service de Sécurité et d'Interopabilité de Chemins de Fer en is onderdeel van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Eerst kijken wij naar de taken voor het verlenen van een vergunning voor indienstellen van technische systemen en rollend materieel en het verlenen van vergunningen voor spoorwegoperatoren. Wij gaan die twee activiteiten samen voorstellen omdat de bevindingen voor beide activiteiten gelijklopend zijn.

Wat kunnen wij daarover zeggen? Allereerst dat de wetgeving duidelijk in deze taken voorziet voor de veiligheidsinstanties. Er bestaat dus een veiligheidinstantie in België en het is duidelijk dat die taken tot haar takenpakket behoren.

Wat de mensen van de veiligheidsinstantie wel zeggen is dat er ook andere taken zijn die ze moeten uitvoeren die niet veiligheidsgebonden zijn en die toch een groot deel van hun activiteiten of middelen opslorpen. Om dat op te lossen zou in een uitbreiding van hun personeel zijn voorzien. De grote uitdaging, denken wij, op het gebied van resources, is er voor te zorgen dat er voor alle taken ook competente mensen aanwezig zijn binnen de veiligheidsinstantie.

Inzake de uitvoering van de processen kunnen wij stellen dat men, wat ons betreft, een positief rapport meekrijgt. Men voert volgens onze bevindingen de bedoelde taken immers naar behoren uit.

Het enige probleem voor de toekomst is dat de uitvoering van de bewuste processen louter is gebaseerd op de kennis en de kunde van de experts die momenteel bij de veiligheidsinstantie aanwezig zijn. Het proces op zich is niet gestandaardiseerd of gedocumenteerd. Er zijn wel eerste pogingen, maar zij zijn niet voleindigd.

Aangezien een groot deel van de experts in de nabije toekomst mogelijkerwijs de veiligheidsinstantie zullen verlaten en er nieuw personeel wordt aangeworven, bestaat er volgens ons een risico. Dat is met name dat in de toekomst de genoemde processen misschien minder performant zullen worden uitgevoerd dan momenteel het geval is. Zeker in de toekomst, wanneer de meer ervaren personeelsleden het bedrijf zullen verlaten, zou de genoemde, verminderde performantie een probleem of risico kunnen vormen.

De oplossing is hier het proces duidelijk beschrijven, zodat ook andere personeelsleden een inzicht in het proces hebben. Bovendien dient ervoor te worden gezorgd dat de nieuwe personeelsleden bij de veiligheidsinstantie, ofwel

bij aanwerving of via opleiding, over de nodige competenties beschikken.

Voor de genoemde twee activiteiten blijkt ook dat alle, andere spelers binnen het spoorweggebeuren de autoriteit van de veiligheidsinstantie duidelijk erkennen.

Wij gaan dan naar de toezichthoudende activiteiten van de veiligheidsinstantie over. Ter zake bestaat er meer onduidelijkheid.

De wetgeving bepaalt duidelijk dat de veiligheidsinstantie de naleving van veiligheidsregels en het correct toepassen van het veiligheidsbeheerssysteem kan controleren. Er zijn echter nog andere, toezichthoudende activiteiten, zoals het laten naleven van de veiligheidsregels, het promoten van het hele veiligheidsgebeuren en het eventueel aanpassen van de veiligheidsregelgeving.

Voor het aanpassen is de autoriteit duidelijk bij de regering gelegd. Zulks is eenduidig vastgelegd. Niet zo eenduidig vastgelegd, zijn de activiteiten voor het toezicht houden, voor het promoten en voor het laten naleven van de veiligheid.

Opmerkelijk ter zake is dat ook de infrastructuurbeheerder inspecties en controles kan uitoefenen, wanneer de veiligheid van het treinverkeer in gevaar is.

Het personeel van de veiligheidsinstantie beschikt over het statuut van juridisch expert, officier van justitie. Zij hebben dat statuut, maar ze hebben het nooit toegepast. Een van de redenen daarvoor is dat ze gewoon niet opgeleid zijn om het toe te passen. Anderzijds kunnen we vragen of het echt wel productief is dat zij over die bevoegdheid beschikken, want een groot onderdeel van de toezichthoudende taken zou, naast de controles, moeten bestaan uit toezicht en audits, waarvoor een aanpak vereist is die meer tot samenwerking neigt. Dat is misschien moeilijk als men de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie heeft. De vraag is dan ook of die mensen daar effectief over moeten beschikken.

De wetgeving bepaalt ook dat de veiligheidsinstantie alle nodige maatregelen kan nemen om haar taak te vervullen. Dat lijkt een gamma aan mogelijkheden te bieden om controlemaatregelen of acties op te leggen aan de spoorwegorganisatie of de infrastructuurbeheerder. Tot nu toe is dat nooit toegepast. Opmerkelijk is ook dat het personeel van de infrastructuurbeheerder dezelfde bevoegdheid heeft van officier van gerechtelijke politie en dus ook het naleven van de wetgeving kan controleren.

Wat betreft het uitvoeren van de toezichthoudende taken moeten wij vaststellen dat zij momenteel bijna niet bestaan binnen de veiligheidsinstantie. Die taak wordt bijna niet uitgeoefend. Het toezicht is zeer beperkt. Er is bijna geen echt actieve enforcement. Er wordt niet opgelegd om na te leven en ook de aanbevelingen die van het onderzoeksorgaan komen, worden door de veiligheidsinstantie niet opgelegd aan de spoorwegondernemingen.

Hier moeten wij besluiten dat de gewenste uitkom van de processen niet wordt bereikt.

Aangezien alleen de aanvragen voor veiligheidscertificaten, papieren eigenlijk, worden bekeken en die de basis vormen voor certificering maar er nadien eigenlijk weinig of geen toezicht is dat ook wordt toegepast, ontbreekt hier een belangrijk element binnen het toezichthoudend kader. Daarbij komt dat zowel de veiligheidsinstantie als de federale overheidsdienst en het kabinet Mobiliteit begrijpt dat dat een rol is voor de veiligheidsinstantie, waaraan in de toekomst moet worden gewerkt. Wanneer wij echter de infrastructuurbeheerder hiermee confronteren, dan is die veeleer van oordeel dat het zijn rol is. Wij beschouwen het als een belangrijk risico. Ik moet hierbij vermelden dat de infrastructuurbeheerder ook duizenden controles per jaar verricht, iets wat hij volgens ons niet zou moeten doen. Het risico bestaat dat de infrastructuurbeheerder hier de rol en de autoriteit van de veiligheidsinstantie ondermijnt door die activiteiten uit te voeren.

Ik geef nu graag het woord aan mijn collega.

Rob Rumping: Wat het onderzoeksorgaan volgens de wet moet doen, is net door de heren Lundström en Accou vermeld: het onderzoek van ongevallen – het gaat dan natuurlijk om zware ongevallen – en incidenten met risico's. Voor andere ongevallen ligt de verantwoordelijkheid bij de spoorvervoerder of de infrastructuurmanager. Zij moeten hun eigen ongevallen onderzoeken. Hier gaat het om de zwaardere ongevallen en ongevallen met grote risico's.

Als wij naar de bevoegdheden en de middelen bij het Belgische onderzoeksorgaan kijken, dan vallen een aantal zaken op. Wij kijken eerst naar de wettelijke taken die het onderzoeksorgaan heeft. Zijn die vastgelegd in de wet? Ja, die zijn

vastgelegd in de wet. Heeft het onderzoeksorgaan bepaalde wettelijke bevoegdheden? Die wettelijke bevoegdheden staan in de wet. Die zijn er.
Als wij de onderzoekscapaciteit bij het onderzoeksorgaan en de aanwezige competenties bekijken, dan zeggen wij dat die eigenlijk onvoldoende zijn. Het is wel zo dat het onderzoeksorgaan in een uitbreidingsplan voor de toekomst heeft voorzien. De uitdaging voor het Belgisch onderzoeksorgaan is de capaciteit en de competenties te managen overeenkomstig het werk dat er ligt.
Als wij naar de processen kijken, dan kijken wij naar wat er uitgekomen is en wat er door het onderzoeksorgaan verricht is. Er zijn een aantal onderzoeken gedaan door het Belgisch onderzoeksorgaan, maar een zwaartepunt daarbij is dat die eigenlijk voor een groot deel door personeel van de SNCB-Holding zijn gedaan.
Wij hebben ook gekeken of er andere ongevallen of incidenten of grote hoeveelheden ongevallen aan ongevallenonderzoek van het onderzoeksorgaan gekoppeld zijn. Dat was niet het geval. Verder hebben wij gekeken hoever de onderzoeken gaan en wat de diepte van de onderzoeken is. Wij missen dat er naar de achterliggende oorzaken gekeken wordt. Dat betekent het kijken naar het safety managementsysteem. Welke managementbeslissingen zijn er genomen? Welke risico's zijn bekeken? Welke risicomaatregelen zijn genomen? Hoe heeft dat gewerkt? Hoe is het management daarmee omgegaan?
Ik kom tot het laatste punt waarnaar gekeken is. Als een ongevalsonderzoek in gang is gezet, dan is het essentieel dat alle partijen van het begin af aan daarbij betrokken worden, omdat het leerproces dan van het begin af aan kan plaatsvinden. Aan het einde van de rit kunnen aanbevelingen worden gedaan, maar het hele ongevalsonderzoek is een leerproces waarbij de vervoerder en de infrastructuurmanager betrokken zijn.

Wij hebben gekeken naar het proces en er is een initiatief om dat te standaardiseren en om het proces inzichtelijk te maken. Dat is dus tot op heden nog niet zo. De uitdaging is dat het onderzoeksorgaan kwalitatief hoogwaardige rapporten maakt, specifiek over het ongeval in Buizingen.

Ten slotte, de stakeholders zijn natuurlijk erg belangrijk. Als wij kijken naar de rol van het onderzoeksorgaan en het belang van de autoriteiten als onderzoeksorgaan, dan zien wij dat dit niet echt erkend en onderkend is.

Een tweede belangrijk punt is dat er naast dat onderzoek van het onderzoeksorgaan ook het justitiële onderzoek is. Dat zijn natuurlijk twee verschillende onderzoeken, met verschillende rollen, en er wordt ook verschillend naar gekeken. Als de stakeholders, dus de vervoersmaatschappij en de infrastructuurmanager, informatie geven tijdens een onderzoek, dan bestaat de angst dat die informatie ook bij justitie komt. Dat is natuurlijk niet de bedoeling en daarover moet men dus afspraken maken. Het risico hiervan is dat er gelegenheden worden gemist om van de fouten te leren en de veiligheid te verbeteren.

Dat waren de dingen die ik wilde vertellen over het onderzoeksorgaan.

De **voorzitter**: Ik dank u voor deze uiteenzetting.

Ik neem aan dat een aantal leden vragen heeft. Ik ga vooraan zitten, zodat ik de namen kan noteren. Ik noteer: de heer Balcaen, mevrouw Musin, de heer Vandeput, mevrouw Lalieux, mevrouw De Bue, mevrouw Somers, de heer Bastin, de heer Van den Bergh. Ik heb de sprekerslijst van 20 oktober nog. Zo kan ik nu een andere volgorde nemen en kan de heer Balcaen beginnen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants de l'ERA pour le rapport délivré à la demande de la commission spéciale précédente et pour les diverses recommandations formulées. Il faut souligner d'abord, comme je l'ai fait lors de la séance précédente, la cohérence entre les documents qui nous parviennent pour le moment et sur l'accent que vous mettez sur la culture de la sécurité Il ne s'agit pas seulement d'une culture technologique ni de la culture des opérateurs ferroviaires: y participent aussi les agences chargées au niveau de l'État de travailler à la question de la sécurité ferroviaire. C'est un élément important.

Je voulais vous interroger en début d'intervention sur les éléments que vous nous livrez à propos de l'organisme national d'enquête. Sur quels documents basez-vous vos conclusions? À l'occasion d'une question que j'ai posée la semaine dernière au secrétaire d'État à la Mobilité, je me suis permis de consulter la base de données de l'ERA sur les accidents et les incidents ferroviaires en Belgique.

Votre base de données comprend une série de rapports et de notifications d'enquêtes depuis 2007. À partir du 25 octobre 2008, il y a six

incidents ou accidents pour lesquels il existe des notifications mais pas encore de rapport de l'agence nationale de sécurité. S'agit-il d'une faiblesse de votre base de données ou d'un défaut de transmission de ces rapports de l'agence nationale de sécurité vers l'Agence ferroviaire? Je rappelle que la directive prévoit des modalités, notamment en termes de délais pour la remise des rapports après les incidents et de transmission de ces rapports à l'Agence ferroviaire européenne. C'est une question pratique et technique mais elle permet de voir où on en est dans le travail de l'agence nationale de sécurité dans l'organisme d'enquête.

Vient se greffer là-dessus une question un peu plus précise. Il n'existe pas encore de rapport sur l'accident en gare de Mons du 19 novembre 2009. Selon la directive, ce rapport doit être délivré par l'agence au plus tard dans l'année qui suit.

Je voulais avoir votre impression sur cette lenteur de l'élaboration de ce rapport qui, à ma connaissance, a tout d'abord été diligenté par la SNCB Holding avant de l'être par l'organisme national d'enquête qui, semble-t-il, doit effectuer des devoirs complémentaires en la matière.

En page 20 de votre rapport, vous évoquez les critères. "L'organisme national d'enquête doit pleinement exploiter les possibilités offertes par la législation belge et développer des critères appropriés pour sélectionner les incidents et les accidents sur lesquels il souhaite également enquêter selon une approche basée sur le risque." À ce sujet, pouvez-vous être plus précis sur les critères envisagés au niveau européen? Le franchissement de feux rouges devrait-il, selon vous, faire systématiquement l'objet d'une enquête de l'organisme national?

Vous évoquez, à plusieurs reprises, dans votre document – même si vous ne vous attardez pas fondamentalement sur les opérateurs ferroviaires – la nécessité d'avoir un système de management de la sécurité. Aujourd'hui, l'organisme national d'enquête et l'Agence nationale de sécurité sont-ils en mesure d'analyser le système de management de la sécurité des opérateurs belges? À votre connaissance, ce système existe-t-il?

J'aurais voulu quelques explications sur ce que vous notez en page 20 de votre rapport: "Le rôle éventuel du gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, dans le contrôle de la sécurité des chemins de fer doit être clarifié étant donné qu'il s'agit d'une menace potentielle pour l'autorité de l'Agence nationale de sécurité."

Vous évoquez, en page 15, dans les activités de surveillance, le nombre d'inspections qui sont faites par Infrabel sur les licences des conducteurs et l'équipage des trains, à savoir 2 000 inspections en 2009 et 4 000 inspections prévues en 2010. Vous n'évoquez pas le nombre d'enquêtes qui sont menées par l'Agence nationale de sécurité.

Par ailleurs, je relève un paradoxe, car vous, tout comme nous, pointez l'absence, jusqu'à présent, de culture de la sécurité de la part des opérateurs, notamment d'Infrabel. Cependant, l'on constate le nombre énorme d'inspections menées. On peut en déduire qu'un travail important est quand même exécuté en matière de sécurité.

J'aurais donc souhaité avoir votre point de vue à ce sujet.

Néanmoins, je constate que cela rejoint une des conclusions du rapport des experts attachés à la commission qui évoquent le monopole du groupe SNCB en matière de pilotage de la sécurité ferroviaire.

Partagez-vous le point de vue des experts qui estiment qu'Infrabel et peut-être la SNCB pilotent l'ensemble du système et que l'agence et l'organisme d'enquête, qui devraient être indépendants des opérateurs, ne bénéficient pas dans les faits de cette indépendance et n'ont pas la possibilité de procéder à autant d'enquêtes et d'inspections que les opérateurs ferroviaires?

Enfin, je voudrais évoquer la question du cadre des deux organismes. En effet, votre rapport fait état d'un manque de personnel, au-delà de la problématique de l'indépendance des organismes, notamment due au fait que de nombreux membres des instances proviennent du Groupe SNCB.

Je sais que des annonces ont été faites informant de l'accroissement du cadre. Pouvez-vous, sur la base d'une comparaison avec d'autres pays européens, – je sais que l'exercice n'est pas facile –, nous donner quelques indications sur ce que devrait être le cadre d'une agence nationale et d'un organisme d'enquête pour la Belgique?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, in de eerste plaats spreek ik mijn dank uit voor de uiteenzetting die we zojuist hebben gekregen.

Op basis van wat we gelezen hebben en van wat

hier vandaag verteld is, kunnen we toch ergens concluderen dat het duidelijk is dat de huidige bevoegdheidsconflicten tussen NSA en Infrabel bestaan, zowel op het vlak van toezicht als van controle en handhaving, en dat zulks zo snel mogelijk uitgeklaard moet worden om de veiligheid op het Belgisch spoor te verbeteren.

In het verslag lees ik dan ook dat de infrastructuurbeheerder volstrekt afwijzend stond tegenover de uitbreiding van de toezichthoudende activiteiten van de NSA.

De volgende vraag kan dan ook gesteld worden. Is er hier in België effectief sprake van een soort van gezagscrisis tussen NSA en Infrabel?

Een belangrijke vraag is ook de volgende. Is zo'n crisis ook merkbaar in andere lidstaten? Zo ja, wat kan daaraan gedaan worden? Welke suggesties kunnen er naar voren gebracht worden om de toezichthoudende en controlerende rol ten aanzien van de infrastructuurbeheerder te verbeteren?

Daarnaast lezen we ook in het document dat de NSA toch in de onmogelijkheid verkeert om haar besluiten af te dwingen. Men geeft aan dat dit een groot probleem is. Merken we dat ook in andere landen? Wat wordt daar in andere landen aan gedaan? Kan er bijvoorbeeld een systeem van administratieve sancties worden ingevoerd? Zijn er al voorbeelden van landen waar dat al dan niet gebeurt? Dat lijken mij toch een aantal belangrijke vragen inzake toezicht, controle en handhaving.

Hoe situeert België zich ten opzichte van andere landen? Zijn dezelfde problemen, die hier naar voren gebracht zijn, ook zichtbaar in andere landen? Zijn daar al stappen ter verbetering gezet? Kunnen we daaruit leren? Of moet er bepaalde wetgeving aangepast worden ter zake? Dat zijn de vragen die wij daarover hebben.

Een ander belangrijk aspect is de noodzakelijke onafhankelijkheid van de instanties die belast zijn met het toezicht, de handhaving en de controles op de spoorwegveiligheid. Dat lijkt mij een belangrijke uitdaging voor beide instanties, en ook een moeilijke uitdaging. Hoe kunnen we namelijk ervaren en gekwalificeerd personeel aantrekken en behouden dat geen band heeft met de NMBS-Groep?

Is er volgens het ERA op dit ogenblik effectief sprake van een volwaardig competentiemanagement bij de NSA? Hoe gaan andere lidstaten met deze uitdaging om?

In een voorgaande commissievergadering inzake dit onderzoek heeft de heer Latruwe, de directeur van de NSA, heel duidelijk verklaard dat het huidig functioneren van de NSA binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer het niet toelaat om een aantrekkelijk personeelsbeleid te voeren, dat de DVIS niet kan concurreren met de NMBS-Groep op vlak van het loon en dat het personeel bij de DVIS intern niet in staat is om zelf te auditeren waardoor er dus enkel via externe auditbedrijven kan worden gewerkt.

Zijn er lidstaten waarin de NSA en de NIB geen deel uitmaken van de overheidsadministratie en bijgevolg een eigen competentie- en bezoldigingsbeleid kunnen voeren, bijvoorbeeld in de vorm van een verzelfstandigend agentschap?

Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, messieurs les experts, je vous remercie pour vos exposés et votre rapport.

Je souhaiterais tout d'abord poser une question d'ordre général. Comme les experts de notre commission, vous nous dites que le système de sécurité, la technologie, n'est pas le vrai problème, dans la mesure où vous venez de rappeler qu'il n'y avait pas, au Royaume-Uni, de système de sécurité avec de nouvelles technologies et que, néanmoins, la sécurité du rail s'y porte très bien en règle générale. Il me semble donc que la commission a pu se fourvoyer quelque part, monsieur le président, dès le départ, en se concentrant uniquement sur les systèmes de sécurité TBL, TBL1, ETCS, etc., et en exploitant uniquement les questions de technologie. Vous parlez, vous, d'une culture de la technologie, comme l'ont fait les autres experts.

Comment faire une comparaison européenne dans ces conditions? Sur base de quels critères, si ce n'est pas seulement sur un critère technologique? La question de savoir si nous avons, ou pas, un système de freinage automatique, est une question facile au niveau technique. Mais si vous dites qu'il n'y a pas que la technique qui compte – et je le comprends –, quels sont alors les critères qui permettraient une comparaison au niveau européen? Évidemment le critère "accidents" peut en être un; le critère "franchissement de feux" peut en être un autre, mais ce sont tous des critères a posteriori et non a priori. J'aimerais donc vous entendre sur cette question des critères, autres que les critères techniques, qui seraient objectivables en vue de comparer la sécurité du rail dans les différents pays.

Une autre question qui a été évoquée concerne le fait qu'Infabel effectue énormément de contrôles de sécurité. Vous indiquez que 2 000 contrôles ont été effectués en 2009 et que 4 000 contrôles sont prévus pour 2010. Si j'ai bien compris, selon vous, Infrabel ne devrait plus du tout effectuer de contrôles de sécurité, à moins qu'il ne faille un partage des compétences, ce qui entraînerait une confusion de rôles. Si Infrabel n'effectuait pas ses 4 000 contrôles de sécurité (ce qui est énorme), la NSA aurait-elle aujourd'hui la capacité de les faire à sa place? Je veux bien comprendre que les gestionnaires, pour éviter la confusion de rôles, ne doivent plus le faire, mais il ne faudrait pas que l'on perde en contrôle par rapport à la sécurité. J'aimerais dès lors vous entendre sur cette problématique d'une sécurité a priori et non pas a posteriori.

À la lecture de votre rapport, j'ai également été interpellée par le fait que les processus ne sont pas écrits. Peut-être s'agit-il d'un manquement de beaucoup de nos administrations? Tout repose sur la capacité orale ou l'expertise des individus. Je pense qu'il est urgent de mettre ces processus par écrit. À mon sens, une administration ne peut bien fonctionner que s'il y a des procédures écrites, qui peuvent être transmises et donc consultables par tout le monde, ceci dans un souci de transparence. Dans les autres pays européens, ces processus sont-ils mis par écrit? J'imagine qu'ils sont similaires et qu'ils peuvent être transposables d'un pays à l'autre.

On a également relevé des manquements concernant certaines missions importantes de la NSA, notamment le contrôle et la promotion de la sécurité. Comment pourrait-elle atteindre cet objectif?

En ce qui concerne la NIB, il serait opportun qu'elle s'occupe des enquêtes à la place de la SNCB Holding. Vous l'avez signalé, un processus de recrutement est en cours, la législation a été changée. Cela devrait être une priorité au niveau belge.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, de vorige sprekers hadden het al over een aantal oplossingen dat jullie in de uiteenzetting hebben aangereikt maar waarop allicht nog verder zal worden ingegaan.

Wat de probleemstelling betreft, hebben jullie zowel intern binnen NSA als in de verhouding met NIB in jullie analyse vastgesteld dat die inherent aanwezig zijn, van bij het ontstaan van beide organisaties of is dat historisch gegroeid? U hebt die vaststelling gedaan. Heeft men die vaststelling nooit zelf gemaakt of een poging ondernomen om de problemen die er toen waren aan te pakken? Of is het de eerste keer dat zoiets naar boven is gekomen?

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, comme mes collègues, je tiens à remercier les experts pour leurs différents exposés. Je souhaiterais néanmoins leur poser trois questions supplémentaires.

J'ai bien compris qu'il y a un manque de personnel et de standardisation. De même, mes collègues ont rappelé qu'Infrabel effectue de nombreux contrôles. Les personnes en place, qui devront être remplacées au cours des prochains mois, ont-elles déjà entamé la formation interne d'autres personnes, de manière à conserver les compétences au sein de l'entreprise?

Une collaboration avec d'autres États membres existe-t-elle en ce qui concerne cette formation et ces compétences, de manière à obtenir une indépendance totale?

Enfin, j'ai été interpellé par une phrase de votre rapport. En page 11, vous imagez ces structures, en disant que " la chaîne est aussi forte que son maillon le plus faible". Mon souhait est de pouvoir lire, dans un prochain rapport, que la chaîne est aussi faible que son maillon le plus fort!

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour remercier les experts pour leur rapport qui complète le premier rapport que nous avons reçu des experts nommés par la commission. Ces mêmes experts ont mis en évidence, la semaine dernière, le monopole de la SNCB en matière de sécurité ferroviaire.

En l'occurrence, avec la délégation de personnel d'organismes de sécurité, vous soulevez également ce problème par rapport aux activités du NSA et du NIB. La question a déjà été abordée. Comment sortir de cette dépendance? En effet, les experts sont, de près ou de loin, liés au Groupe SNCB. À ce titre, l'expérience dans d'autres pays européens peut nous éclairer.

En Belgique, la législation a presque quatre ans. Elle répartit clairement les rôles, notamment pour l'organisme d'enquête, le NIB. Or, sur le terrain, il semblerait qu'il y ait des difficultés de mise en place. Comment cette indépendance peut-elle être assurée le mieux possible?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de

voorzitter, ik sluit mij uiteraard aan bij de woorden van dank voor het interessante rapport dat werd bezorgd, en voor de toelichting hier in de commissie.

Mijn vragen liggen voor een groot stuk in de lijn van die van de collega's. Wat mij heel erg zou interesseren, is een zicht te krijgen op de situatie in onze buurlanden, in andere landen in Europa. Het gaat om nog relatief nieuwe regelgeving. De beide instanties, de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan, zijn nog in volle opbouw, in ontwikkeling.

Het zou goed zijn indien dat wat geduid kon worden in vergelijking met andere landen. Staat men daar al veel verder? Is dat daar duidelijker afgebakend? Bijvoorbeeld, de rol van de veiligheidsinstantie en de rol van de infrastructuurbeheerder, in hoeverre zouden die verder afgebakend moeten worden?

Hoe kan er voldoende expertise opgebouwd worden buiten de bestaande spoorwegmaatschappijen om? Dat is hier namelijk toch een groot probleem, heb ik de indruk: er zou te weinig expertise te vinden zijn op de arbeidsmarkt, omdat de experts allemaal bij slechts een paar bedrijven aan de slag zijn. Graag kreeg ik daaromtrent meer duiding.

Specifiek heb ik ook een vraag over de afbakening tussen de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie. Moet die concreter omschreven worden, of wat is precies de suggestie? U stelt dat er een onvoldoende coöperatieve houding is, vandaag, tussen de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie. Mogelijk is een concretere omschrijving van de taken dan op zijn plaats. Hoe wordt dat dan gezien vanuit uw organisatie?

In verband met de handhavingsmaatregelen heeft staatssecretaris Schouppe vorige week in de commissievergadering nog aangekondigd dat het arsenaal aan sancties uitgebreid zou moeten worden. Vandaag is er eigenlijk maar één mogelijke sanctie, namelijk het intrekken van een vergunning of certificaat, wat uiteraard veel te beperkt is. Zijn er dienaangaande voorbeelden of suggesties uit de rest van Europa? Die zijn zeer welkom.

Inzake de scheiding tussen de veiligheidsinstantie en Infrabel, dus de infrastructuurbeheerder, wil ik mij toch even aansluiten bij de opmerking die collega Lalieux daarover maakte. Ik denk toch dat het de rol is van een infrastructuurbeheerder dat hij zijn spoorwegnetwerk als een goede huisvader beheert. Daar hoort volgens mij automatisch ook toezicht op de veiligheid bij. Ik kan mij dus niet indenken dat de controles door de infrastructuurbeheerder zomaar geschrapt kunnen of mogen worden, wel integendeel. Wel denk ik dat er een onafhankelijk toezicht moet zijn op die controles en dat er externe audits moeten komen vanuit de veiligheidsinstantie. Om nu zomaar te zeggen dat de controles van Infrabel overbodig zijn, dat lijkt mij toch wat kort door de bocht, tenzij u mij daar straks van kunt overtuigen.

Mevrouw Lalieux, het klopt dat de focus van deze commissie op het veiligheidssysteem lag, in plaats van op de veiligheidsprocedures en de veiligheidscultuur. Wij hebben daar zwaar op ingezet de jongste maanden. Dat heeft veel te maken met het opbouwen van kennis. U kunt toch niet stellen dat wij hier geen oog gehad hebben voor bijvoorbeeld de arbeidsomstandigheden van de bestuurders. Ik meen dat het genuanceerd moet worden. Het is geen of-of-verhaal, want wij moeten zowel de techniek als de veiligheidscultuur van de spoorwegmaatschappij in het vizier houden.

Tot daar mijn opmerkingen en vragen, mijnheer de voorzitter.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, à mon tour, je remercie les intervenants pour la qualité de leurs exposés.

Dans votre introduction vous dites qu'à la base, il ne s'agit pas d'un problème d'investissements technologiques, mais plutôt de la gestion de la sécurité; voilà qui rejoint le rapport des experts de la semaine dernière. C'est très éclairant quant à la façon dont nous devons mener nos travaux.

Beaucoup de questions ont déjà été posées. À la page 8 du rapport, vous dites: "Il convient de souligner que la présente évaluation ne vérifie pas la transposition correcte de la directive dans la législation nationale belge, cette tâche relevant de la compétence exclusive de la Commission européenne".

Comme vous dites que vos remarques seront adressées à cette Commission européenne, avez-vous adressé vos conclusions, vos remarques ou vos doléances à cette Commission? Où en est-on?

De même, à la page 14 du rapport, vous faites allusion au niveau réel des effectifs, qu'il s'agisse de la NSA ou de la NIB. Avez-vous connaissance

du plan d'élargissement présenté par le secrétaire d'État à la Mobilité, Etienne Schouppe, la semaine dernière en commission Infrastructure?

En répondant à plusieurs questions, il nous a révélé qu'en matière de NIB, il prévoyait 7 collaborateurs supplémentaires, ainsi que la possibilité de recourir à des experts externes; pour la NSA, il s'agirait de porter l'effectif à 29 personnes et d'arriver à 38, voire 40 collaborateurs en 2012.

Que pensez-vous de ce plan d'élargissement? Est-il suffisant? Avec de tels effectifs, la NSA sera-t-elle réellement en ordre de marche? Quant aux synergies, pouvez-vous détailler vos propositions de manière concrète, peut-être avec l'exemple d'autres pays européens?

Dans le même ordre d'idée, pour reprendre ce qu'a dit ma collègue Lalieux, j'ai été interpellée lorsque vous parlez des processus non écrits. En fait, le travail s'effectue avec du personnel qui ne sera pas toujours présent, qui travaille avec un savoir, mais tout cela n'est pas écrit. C'est assez inquiétant.

Ne pourrait-on prendre exemple sur d'autres pays européens en cette matière? Il serait intéressant d'avoir votre point de vue à ce sujet.

Enfin, à la lecture du rapport, on se rend compte de problèmes de manque de synergies entre la NSA et le gestionnaire de sécurité, entre la NIB et les autorités judiciaires et entre la NSA et la NIB.

D'accord pour dire que le problème est réel quant à l'effectif et que des recrutements sont indispensables, mais comment expliquer qu'en plus, il existe des problèmes relationnels; vous les relevez.

J'ignore s'il y a un tel manque de reconnaissance et de collaboration entre ces deux organismes. Avez-vous des explications sur ces problèmes relationnels? Cela me semble important pour le suivi, l'avenir, l'efficacité et l'efficience de ces deux organismes.

Karine Lalieux (PS): Vous avez dit à un moment donné – c'est Mme Musin qui vient de m'y faire penser – que c'était un problème de donner la qualité d'officier de police judiciaire aux membres de la NSA, parce que c'est déjà difficile de faire des contrôles, etc. Je ne comprends pas cela et j'aimerais vous entendre à ce sujet.

Steven Vandeput (N-VA): Mijne heren experts, bedankt voor uw rapport. Ik zal mij beperken tot mijn vragen en mijn interpretaties laten voor na uw antwoorden.

U stelt dat de nationale veiligheidsinstantie algemeen gezien op het vlak van vergunningen en certificaten in orde is, maar dat de processen vandaag niet beschreven zijn en dat de werking afhankelijk is van de individuen en de capaciteit van de individuen die zich daarmee bezighouden. Op welke basis kunnen wij vandaag effectief zeggen dat de werking van de nationale veiligheidsinstantie op dat vlak voldoende is, omdat wij eigenlijk geen maatstaf hebben om het een en ander af te wegen? Hebt u kennis van procesbeschrijvingen in andere landen van de Europese Unie? Hoeveel tijd zou er nodig zijn om de benodigde processen doelmatig te beschrijven?

Er blijkt een probleem te zijn met betrekking tot zowel financiële als personele inspanningen die voor het toezicht noodzakelijk zijn. U geeft in uw rapport aan dat er een uitbreiding gepland zou zijn op korte termijn. Is de vooropgestelde uitbreiding aan personeel voldoende om doelmatig de opdracht van het toezicht te kunnen uitvoeren? Hoeveel tijd is er volgens uw inschatting als expert nodig om die bijkomende mensen die zullen ingeschakeld worden, effectief operationeel te maken voor het goed uitvoeren van hun taken?

Met betrekking tot het toezicht houden zou ik graag het volgende weten. Men zegt dat Infrabel vandaag tussen de 2 000 en de 4 000 controles per jaar doet en dat het daarmee in feite het gezag van de nationale veiligheidsinstantie ondermijnt. Wat zijn de controles die Infrabel zelf doet? Is dat hetzelfde soort van controle als hetgeen de nationale veiligheidsinstantie zou moeten doen? Of beperkt zich dat min of meer tot een eenvoudige procedure die aan een toestel of dergelijke gebeurt, waardoor het dus veel eenvoudiger is om aan 4 000 controles per jaar te komen dan bij een volledige audit?

Kwestie van perceptie van het uitvoeren van eigen controles door Infrabel, het is uiteraard noodzakelijk – daar treed ik mijn collega bij – dat een infrastructuurbeheerder zijn eigen controlemechanismen inbouwt. Het zou maar erg zijn als hij zich volledig zou afhankelijk maken in deze van een externe instantie.

Ook bij het nationaal onderzoeksinstituut worden wij geconfronteerd met het feit dat wij op Europese schaal blijkbaar zwaar achterophinken. Tot begin 2010 zijn wij afhankelijk geweest van

rapporten die desgevallend door de NMBS-holding zijn opgesteld. Het was een taak die naar de NMBS-holding was doorgeschoven.

Mijn concrete vraag aan u, heren experts, is de volgende. Hebt u dergelijke rapporten van de NMBS-holding ingekeken? Wat was desgevallend uw kwalitatieve appreciatie?

Ik heb ook nog dezelfde vraag als voor de nationale veiligheidsinstantie van België. Is de personele uitbreiding die vandaag is vastgelegd, voldoende voor het nationaal onderzoeksinstituut om, enerzijds, zijn taken naar behoren te kunnen uitvoeren? Hoeveel tijd zal, anderzijds, nodig zijn om de betrokkenen operationeel te maken?

De **voorzitter**: Heb ik iedereen aan het woord gelaten die dat wenste? *(Instemming.)*

Er zijn een heel wat vragen. Zelf zou ik nog de volgende vraag aan het debat willen toevoegen.

Bestaat er vandaag reeds een benchmark met andere, Europese landen? Kunt u ons de beste leerling van de klas aangeven, zodat wij eventuele verbeterpunten kunnen aanbrengen?

Ik geef het woord aan de experts.

Anders Lundström: Monsieur le président, de nombreuses questions ont été posées.

J'aborderai, tout d'abord, la question des comparaisons entre les pays membres.

Nous n'avons pas comparé les pays européens, nous avons plutôt procédé à une comparaison des exigences de la directive Sécurité. Autrement dit, il s'agit de savoir ce que l'on peut attendre des institutions et des organismes d'un pays pour que les exigences de la directive soient remplies.

On aurait évidemment pu procéder à des analyses au niveau d'autres pays. Mais nous avons répondu à la demande de la commission spéciale qui souhaitait une évaluation au niveau de la Belgique. Nous n'avons donc pas procédé à d'autres évaluations. Ce faisant, nous ne pouvons établir une comparaison entre la Belgique et les autres pays européens. Cependant, il existe des indicateurs de sécurité communs. À l'heure actuelle, sur la base des 300 données dont nous disposons en la matière, il est possible de procéder à quelques comparaisons, notamment pour ce qui est des accidents graves.

Cela dit, il faut noter que les définitions des indicateurs de sécurité n'ont été harmonisées qu'il y a un an. Par conséquent, pour ce qui concerne les trois années dont il est fait état dans le rapport bisannuel de l'Agence, les définitions des indicateurs de sécurité ne sont pas harmonisées. Il n'est donc possible d'établir qu'une comparaison pour ce qui concerne les accidents graves pour lesquels il y avait déjà des indicateurs communs. Vous pourrez d'ailleurs prendre connaissance des résultats à travers les différents tableaux qui figurent dans notre rapport bisannuel. Dans le futur, il sera peut-être possible de procéder à plus de comparaisons entre les pays membres.

Toutefois, pour ce qui concerne la question du franchissement des feux rouges, les choses varient d'un pays à l'autre, notamment en raison de l'installation ou non d'un système automatique de freinage ou de la densité du réseau. En Belgique, par exemple, il est très dense contrairement à d'autres pays.

Même avec des indicateurs, il est difficile de faire des comparaisons.

J'aimerais répondre à une autre question. Mme Somers a évoqué les conflits de compétences entre les gestionnaires d'infrastructures et l'autorité nationale. Je pense que ce problème est commun aux pays qui sont en train de changer leurs structures réglementaires. Il y a quatre ou cinq ans, c'était l'opérateur historique qui régulait son propre réseau. Il est difficile pour un opérateur historique de comprendre qu'une autre autorité contrôle la sécurité. Je viens de Suède. En 1988, nous avons eu le même type de problème lorsque l'autorité de sécurité a été établie. Il a fallu deux ou trois ans avant que le gestionnaire d'infrastructures ne comprenne qu'une autre autorité surveillait ses activités.

Il est évidemment très important que la réglementation soit claire et qu'elle ne suscite pas de doutes quant au rôle de l'autorité nationale et du gestionnaire d'infrastructures. C'est évident. Mais il faut aussi que le gouvernement et les autres autorités soutiennent l'autorité nationale. Dans ce cas, un conflit d'intérêts apparaît, parce que certaines tâches sont encore détenues par le gestionnaire d'infrastructures. Il ne lui incombe pas de contrôler les licences des conducteurs pour les entreprises ferroviaires. Il revient à celles-ci de contrôler elles-mêmes les compétences de leurs conducteurs.

C'est un héritage de l'ancien système. Normalement, c'est au système de gestion de sécurité des entreprises ferroviaires de s'assurer

que tous les membres du personnel sont compétents dans l'exécution de leurs tâches et en ce qui concerne les trains qu'ils ont à conduire. C'est à l'autorité en charge de la sécurité qu'il revient, par des audits et des visites dans les entreprises ferroviaires, de s'assurer que ce système fonctionne. Il n'est pas nécessaire que les gestionnaires d'infrastructures effectuent 4 000 contrôles par an pour s'assurer de la compétence du personnel. Cela doit être intégré dans le système de gestion de sécurité. Donc, à mon avis, c'est un vestige de l'ancien système qui ne devrait plus avoir cours à une époque où l'on possède des systèmes de gestion de sécurité. C'est un exemple, mais je pense qu'il doit être expliqué parce que la question a été évoquée plusieurs fois.

Á présent, je cède la parole à mes collègues afin qu'ils répondent aux questions, et je reviendrai éventuellement plus tard pour répondre à d'autres questions, car il y en avait beaucoup.

Rob Rumping: Goedemiddag, bedankt voor de opmerkingen en de vragen. Ik probeer een aantal vragen over het onderzoeksorgaan te beantwoorden.

Een van de vragen ging over het rapport dat werd afgeleverd. Om kort te zijn, het is niet alleen een expertisedocument, maar eerder bevindingen, net als de conclusies gebaseerd op interviews. Er was een veertigtal uitgebreide interviews waar allerlei onderwerpen aan bod kwamen. Bovendien is het eindrapport voorgelegd als een conceptrapport waarbij iedereen die het er niet mee eens was of aanvullende opmerkingen of vragen had, dat ook kon inbrengen. Daarover werd gediscussieerd en de resultaten daarvan zijn door de betrokkenen ook onderschreven.

Er werd ook een vraag gesteld over data in de gegevensbank van ERA over ongevallen. Het gaat dan over specifieke ongevallen, want onderzoeksorganen binnen Europa onderzoeken bepaalde ongevallen. Dat zijn de zware ongevallen en de ongevallen met veel risico en waar lessen uit te leren zijn. De overige ongevallen zijn de verantwoordelijkheid van de andere partijen in het systeem. Dat zijn de infrastructuurmanager en de vervoerder. Die notificaties worden aangegeven en dan is het de bedoeling dat het onderzoek binnen de twaalf maanden wordt afgerond.

U vroeg hoe dat komt. In België heeft dat te maken met hoe het proces is georganiseerd. Als er onvoldoende staf of onvoldoende competenties zijn, dan heeft dat consequenties voor de doorloop tijdens een onderzoek.

De vragen over de criteria heb ik daarmee beantwoord.

Er werd ook een vraag gesteld over het railverkeersysteem, of de NSA en NIB ook de aanwezigheid van het safety management systeem konden vaststellen en beoordelen. Zoals in het begin bij de presentatie werd gezegd, zijn de railvervoerder en de infrastructuurmanager voor hun eigen verantwoordelijk. Het management is ervoor verantwoordelijk dat ze ook de risico's in kaart brengen en maatregelen nemen. Dat noemen wij het safety management systeem. Die systemen zijn te meten. Daar heeft men wel expertise voor nodig, maar die zijn te meten en die worden ook gemeten door NIB en NSA.

Er werd ook een vraag gesteld over het aantal personeelsleden op het NIB. In de toekomt komen er zeven nieuwe mensen. Is dat voldoende of niet?

Het NIB bestaat uit onderzoekers en een management. Dit management heeft zelf de verantwoordelijkheid om inzichtelijk te maken hoeveel tijd men nodig heeft voor een ongevalonderzoek, hoeveel ongevallen er zijn binnen België en wat voor soort ongevallen men gaat onderzoeken. Daarvoor moet een plan worden opgemaakt en de personeelsbezetting dient erop afgestemd te worden. Dat kan dus elke keer verschillen. In dit geval is er aangegeven dat het aantal in deze situatie en op dit moment eigenlijk ontoereikend was.

Bart Accou: Monsieur Balcaen, il est exact que, depuis que l'organisme d'enquête a changé, nous n'avons pas reçu de rapport. Sur ce point, notre base de données est correcte. Les critères à utiliser sont ceux que mon collègue Rob Rumping a mentionnés.

Il me semble important qu'un organisme d'enquête sélectionne, à côté des accidents graves qu'il doit analyser, les incidents et les accidents qui, après analyse, offrent le plus de valeur ajoutée pour le système, ceux par lesquels on peut apprendre le plus. Selon moi, les dépassements de signaux en font partie.

Une de vos questions concernait un point qui a été repris plusieurs fois: pour moi, il n'existe pas de paradoxe entre ne plus laisser faire des inspections par Infrabel et une culture de sécurité. La culture de sécurité doit rester présente pour

tous les opérateurs ferroviaires.

Comme l'a dit Anders Lundström, eux sont responsables et le gestionnaire d'infrastructures est responsable pour la partie qu'il gère. Cela ne signifie pas qu'au cas où la sécurité serait en péril, il demeure pour le gestionnaire d'infrastructures l'obligation d'intervenir. Mais c'est très différent que de pratiquer systématiquement des inspections.

De plus, en ce qui concerne la valeur ajoutée que peuvent apporter différentes activités de surveillance, les inspections n'en donnent que peu. Il vaut mieux que l'autorité de sécurité s'oriente plutôt vers des audits ou une sorte de surveillance à un niveau beaucoup plus élevé, qui vise à la culture de sécurité, mais aussi à la gestion d'une sécurité quotidienne, plutôt que de contrôler la licence d'un conducteur.

Se focaliser sur les domaines comprenant le plus de valeur ajoutée, tant par l'autorité de sécurité que par le bureau d'enquête, pourrait résoudre une partie du problème de manque de personnel.

Si on fait beaucoup de choses qui n'apportent rien ou si on développe des activités permettant plus de bénéfices, cela aura également un impact sur le personnel.

Wat de vraag van mevrouw Somers betreft, ik denk niet dat er een gezagscrisis is tussen Infrabel en de veiligheidsinstantie. Waarop wij in het rapport willen duiden, is enkel dat de mogelijkheid bestaat dat het gezag van de veiligheidsinstantie wordt ondermijnd als Infrabel die inspectieactiviteiten blijft voortzetten.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, er werd gevraagd of deze audit voor de eerste keer richting NIB en NSA heeft plaatsgevonden. Dit is inderdaad de eerste keer dat wij in België een audit op verzoek doen, en in dit geval in NIB en NSA.

Anders Lundström: Monsieur le président, je pense qu'il reste encore des questions auxquelles il faut répondre.

Il y avait une question sur la Commission européenne. Effectivement nous avons remis une copie du rapport à la Commission européenne, comme il a été indiqué à M. Bellot lorsque le rapport a été émis. Mais c'est uniquement pour information.

Il y avait une question sur les sanctions. La directive Sécurité dit clairement que les États membres doivent mettre en place des pénalités pour non-respect des exigences de la directive. Les pénalités doivent être raisonnables et appropriées. Il y aura quand même pour la Belgique d'autres possibilités de mettre en place des sanctions pour non-respect des exigences de la directive.

Il y avait une question sur la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires et le rôle de l'autorité nationale de sécurité. Laissez-moi donner un exemple: vous savez bien tous que les franchissements de signaux rouges ont augmenté d'un an à l'autre en Belgique. Pour moi, cela doit tirer la sonnette d'alarme auprès de l'autorité de sécurité afin qu'elle contrôle le fait qu'il y a une véritable collaboration entre les gestionnaires d'infrastructures et toutes les entreprises ferroviaires pour analyser et prendre des mesures sur le franchissement des signaux. À mon avis, s'il n'y a pas de système de surveillance, il n'y a pas de possibilité pour l'autorité d'agir sur ce sujet.

Il y avait aussi la question de savoir si cela incombe à l'organisme d'enquête d'accidents de faire une enquête sur la série des franchissements de signaux. À mon avis, il est absolument possible à l'organisme d'ouvrir une enquête sur une série de franchissements de signaux pour qu'elle puisse mieux en comprendre les raisons ou les causes. M. Rumping, qui était dans l'organisme d'enquête aux Pays-Bas, avait mené une telle enquête sur les franchissements de signaux rouges. C'est donc tout à fait possible.

Il est également mentionné dans la directive qu'une série d'événements peut faire l'objet d'une enquête.

Rob Rumping: U stelde ook een vraag over opleiding, personeelsproblemen, standaardisering en ideeën voor oplossingen. Voor het onderzoeksorgaan zijn er twee lijnen ingezet. Men heeft een inventarisatie gedaan van alle opleidingen die betrekking hebben op de expertise met betrekking tot ongevalsonderzoeken, specifiek in rail. Wij hebben een inventarisatie die beschikbaar is voor de landen. Wanneer men ons advies vraagt, geven wij dat. Bijvoorbeeld, in Granville is er een gerenommeerd ongevalleninstituut op het gebied van spoorwegen. Heel complexe opleidingen to the point zijn er gewoon voorhanden, ook in Amerika, Canada en Europa. Op dit ogenblik zijn wij zelf bezig met de organisatie van een Europese

opleiding. Ik hoop dat dit een antwoord is op uw vraag.

Men heeft ook een vraag gesteld over de onafhankelijkheid. Zit die onafhankelijkheid buiten het ministerie? Kunt u zeggen dat binnen Europa verschillende posities aan NIB zijn gegeven? Er zijn posities van onderzoeksorganen binnen het ministerie en buiten het ministerie, niet in het ministerie van Transport. Dat is een antwoord op uw vraag over onafhankelijkheid en hoe andere landen daarmee omgaan. In Nederland is het onderzoeksorgaan geen deel van het ministerie van Transport, maar is het een onafhankelijk agentschap. De essentie van onafhankelijkheid is natuurlijk niet alleen de positie. De positie is natuurlijk wel essentieel. De essentie van de onafhankelijkheid is dat het onderzoeksorgaan zelfstandig een besluit kan nemen en vervolgens kan uitvoeren.

Bart Accou: Monsieur le président, pour répondre à la question spécifique de Mme Lalieux sur la façon dont le statut d'officier de police judiciaire pourrait perturber le fonctionnement de l'autorité de sécurité, je crois que le plus important, c'est d'essayer d'améliorer, dans les activités de surveillance, le système, le fonctionnement du gestionnaire d'infrastructures ou des opérateurs ferroviaires. Il serait, pour cela, plus intéressant de chercher à coopérer plutôt que de rédiger des procès-verbaux et punir. Une approche qui tendrait à améliorer la situation de façon collective et coopérative serait beaucoup plus fructueuse et efficace que des sanctions.

Par rapport à la question de Mme Musin sur la possibilité d'une synergie entre les services, dans le domaine du transport aérien, je répondrais qu'il existe là aussi un organisme d'enquête et qu'il existe là aussi une autorité de sécurité. En ce qui concerne le bien-être au travail, il est également nécessaire d'avoir recours à un système de gestion des risques dynamique, comme on l'appelle, à savoir d'un système de sécurité semblable. Il existe des organismes qui se livrent à des activités similaires, avec lesquels il serait possible de créer des synergies au niveau de la gestion, mais aussi au niveau opérationnel. Il est possible d'effectuer ensemble des audits, aussi bien dans le domaine de la sécurité ferroviaire que dans le domaine de la sécurité du travail.

Om nog eens te antwoorden op de verschillende vragen die werden gesteld of de voorziene uitbreiding van het personeel voldoende is. Wij hebben geen duidelijk zicht op wat er in de andere lidstaten ook gebeurt. Wij kunnen enkel maar veronderstellen wat ze uitoefenen op basis van de analyse die wij hebben uitgevoerd en die eigenlijk een vergelijking is tussen wat de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan nu doen en wat de vereisten zijn volgens de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Vermoedelijk zullen de uitbreidingen voldoende zijn. Wat belangrijk is, is dat beide instanties zich richten op die taken die belangrijk zijn voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid en dat zij die taken als prioritair beschouwen. Ik denk dat het dan met gelijk welk kader mogelijk moet zijn om de activiteiten op die specifieke gebieden waar het risico het grootste is toe te spitsen. Ik denk dat de uitbreiding dan inderdaad voldoende zal zijn.

De **voorzitter**: Ik dank u voor deze eerste reeks antwoorden. Ik neem aan dat de leden nog een repliek willen geven of nog bijkomende vragen willen stellen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais essayer d'être bref. Je voulais mettre deux ou trois points en évidence et poser une simple question.

J'entends que, de votre côté, la base de données ERA est à jour. Cela veut dire qu'une série de rapports ne transitent visiblement pas par vos services. Si j'insiste là-dessus, c'est parce qu'il s'agit d'une question de transparence. L'objectif de l'ERA est aussi de diffuser auprès des opérateurs ferroviaires ces rapports et les recommandations qui y sont formulées. Il y a là un véritable enjeu. Aujourd'hui, l'information n'est apparemment pas transmise correctement.

J'en viens à ma petite question. En gare d'Arlon, le 15 septembre dernier, une collision de deux trains a eu lieu. L'organisme d'enquête semble décidé à s'y intéresser. À une question que j'ai posée la semaine dernière, le secrétaire d'État à la Mobilité m'a répondu que l'enquête avait été décidée et qu'une notification avait été adressée à l'ERA. Est-ce bien le cas? En effet, cet élément ne se trouve pas dans la base de données.

Ensuite, il serait peut-être opportun que l'Agence nationale de sécurité ouvre une enquête sur la question des franchissements de feux rouges. Au sein de la commission, nous devrons revenir sur ce point.

Pour terminer, ce rapport – comme d'autres que nous avons reçus – contribue à faire avancer notre réflexion. Depuis le début de cette commission, nous avons pris en compte toute une série d'aspects: technologiques, mais aussi

humains. Sans oublier les questions de gouvernance. C'est un travail de longue haleine, mais les choses se précisent, et nous percevons mieux les rapports entre les différents éléments. Je tenais à le souligner. À ce stade, je ne pense pas que la commission se soit fourvoyée. Elle travaille, prend ses renseignements et auditionne afin de pouvoir émettre les meilleures recommandations possibles.

Ine Somers (Open Vld): Een belangrijk gegeven dat ik uit de voorstelling distilleer is het bevoegdheidsconflict NSA-Infrabel. In dat verband werd duidelijk gezegd dat het een typisch probleem is dat hun reglementaire structuur na aanpassing na een aantal jaren terug zijn definitieve vorm zal aannemen. Dat is ook in andere landen zo. Een duidelijke reglementering is belangrijk. Er mag geen twijfel bestaan over de rol en de taken die aan de diverse organen worden toebedeeld. Misschien is het nodig om onze wetgeving te bekijken en hier en daar aan te passen. Het is belangrijk dat elke entiteit wordt ondersteund en dat die effectief haar rol ten gronde uitvoert. Dan heb ik het vooral over een mentaliteit die bij alle actoren moet aanwezig zijn.

De controles van de NSA moeten naar een hoger niveau worden getild, naar het niveau van een audit. In deze gaan we terug naar de uitspraak van de heer Latruwe, directeur van NSA, in deze commissie dat het personeel van DVIS momenteel niet in staat is om zelf te auditeren en dat zij dus externe partijen moet aantrekken om die audits ten gronde uit te voeren. Dat is een essentieel gegeven aangezien u zelf aangeeft dat het haar kerntaak is, dat die taken naar het niveau van een audit moeten worden opgekrikt, dat zulks de effectieve taak is die hen moet worden toebedeeld en dat we moeten bekijken hoe we over voldoende kwalitatief personeel kunnen beschikken om die audit te kunnen uitvoeren.

Tanguy Veys (VB): Het was mij duidelijk dat het onderzoek dat u gevoerd hebt, voor de eerste keer op dergelijke diepgaande wijze is gebeurd. Wat jullie vaststelling betreft, zijn de actoren zelf nooit tot deze vaststelling gekomen? Is er vanuit de top van beide organen ooit een poging ondernomen daaraan iets te doen? Hebben zij ooit signalen gegeven aan de bevoegde minister of aan andere instanties om oplossingen aan te reiken of de nodige maatregelen te nemen zodat die zelf werden aangepakt? Blijkbaar heeft men moeten wachten tot jullie onderzoek. Dat is een beetje mijn vraag.

Jef Van den Bergh (CD&V): Een bemerking. We blijven helaas wat verstoken van vergelijkingen met andere Europese landen. Ik wil nog een poging doen.

U heeft verwezen naar het safety managementsysteem waarin een aantal criteria wordt meegenomen die ook meetbaar zijn. Dat heeft u daarnet verteld. Zijn er langs die weg wel vergelijkingen mogelijk met de rest van Europa? Zijn er concrete resultaten van die meetbare criteria, van dat sms of safety managementsysteem? Dat is nog een laatste vraag die bij mij opkomt.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, geachte experts, dank u voor uw antwoorden. Sinds mijn lidmaatschap van deze commissie wordt ik meer en meer ongerust om de trein te nemen door uw antwoorden of het gebrek aan antwoord op sommige vragen, waarvoor alle begrip: als u de informatie niet heeft, kunt u ze niet geven.

Neem de nationale veiligheidsinstantie. We stellen vast dat we voor vergunning en certificering volledig afhankelijk zijn van de kennis en kunde van de mensen die er vandaag bij betrokken zijn en die kennelijk nog in ondertal zijn, maar waar een uitbreiding zou voorzien zijn die eventueel voldoende zou kunnen zijn, waardoor we een vermoeden hebben dat zij in de toekomst zullen kunnen doen wat ze eigenlijk moeten doen. Met betrekking tot het toezicht houden, blijven we vandaag dan afhankelijk van datgene wat de exploitant, de NMBS, en Infrabel als netbeheerder zelf als controles uitvoeren.

Anderzijds, ook voor het onderzoeksinstituut, stellen we vandaag vast dat een eerste rapport nog moet komen. We zijn nu toch al een tijdje verder. Er is geen tussentijds rapport geweest. Misschien is het wel een idee voor de commissie om tussentijds een rapport aan het onderzoeksbureau te vragen.

Ook wat dit betreft, zijn wij afhankelijk van de vraag of de personeelsbezetting van de betrokken diensten in de toekomst voldoende zal zijn. Dat stemt tot ongerustheid. Ik zal hierover in de komende vergaderingen zeker nog vragen over stellen.

De **voorzitter**: Ik heb nog één bijkomende vraag. Stel dat u vandaag verantwoordelijk bent voor onze NSA/NIB. Welke maatregelen zou u dan als prioriteit nemen?

Anders Lundström: Monsieur Balcaen, une

copie des rapports de l'organisme d'enquête est envoyée à l'Agence ferroviaire européenne. Il revient néanmoins à l'organisme d'enquête de publier son rapport en Belgique, par écrit ou via internet, afin que le public puisse être informé des enquêtes. C'est une obligation légale. Il se peut que la notification sur le site internet de l'Agence prenne quelques jours.

Il n'y a pas encore de notification concernant l'accident d'Arlon mais nous avons appris que l'organisme d'enquête avait bien l'intention d'enquêter sur cet accident.

En ce qui concerne les questions de Mme Somers, je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut une réglementation. Pour Infrabel et l'autorité de sécurité, la réglementation n'est pas claire au niveau de la répartition des tâches.

M. Van den Bergh parlait de faire des comparaisons entre les pays, basées sur les indicateurs de sécurité publiés dans notre rapport bisannuel. Je resterais très prudent à ce sujet.

En effet, il y a trop de différences entre les systèmes et les réseaux des pays et il y a beaucoup de différences entre les définitions des indicateurs. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas disposé de tableaux avec les comparaisons entre pays.

C'est trop tôt. Dans deux ou trois ans, il sera possible de comparer les résultats, les performances des différents pays. Ce peut être dangereux: certains pays apparaîtraient peut-être très sûrs sans que l'on sache si c'est dû à un problème de rapport des indicateurs ou à de réelles performances du pays.

Nous avons beaucoup travaillé sur la qualité des données pour notre rapport. Progressivement, elles s'améliorent considérablement, mais il faut rester prudent et attendre quelques années avant de pouvoir établir des comparaisons claires.

Bart Accou: Ik zal beginnen met de vraag van de heer Geerts. Voor de veiligheidsinstantie is het prioritair dat ze toezichthoudende activiteiten ontwikkelt en ook met de nodige middelen ondersteunt. Voor de andere activiteiten, het verlenen van vergunningen voor indienststelling en het verlenen van certificaten en veiligheidsvergunningen, is het niet zo’n grote opdracht om de huidige procedures, die goed werken, te documenteren. Het is wel iets dat gedaan moet worden. Hierbij hoort ook het goed opleiden van nieuwe mensen. Dat zouden de prioriteiten voor het NSA moeten zijn. Over het NIB wil ik graag Rob het woord geven.

Rob Rumping: Wat het NIB betreft, zijn er een aantal zaken. Ten eerste is er natuurlijk de hoeveelheid personeel, de competenties, het managen ervan en het inzichtelijk maken van het onderzoekproces op systematische wijze. Essentieel en belangrijk zijn natuurlijk duidelijke afspraken met de autoriteiten, met politie en justitie, die ter plekke ook onderzoek doen naar het ongeval. Er moeten duidelijke afspraken worden gemaakt, zodat zowel het onderzoeksorgaan als politie en justitie het onderzoek ter plaatse kan uitvoeren, zonder dat dat consequenties heeft voor een van beide onderzoeken.

Bart Accou: Ik zal verder gaan met het antwoord op de vraag van de heer Veys. Ik weet uiteraard niet of de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan zelf al op de hoogte waren van wat er ontbrak. Wat ik wel kan zeggen, is dat zij samen met ons de kans gekregen hebben om het rapport door te nemen en de bevindingen te bespreken. Die bevindingen werden door hen ook onderschreven. Ze zijn momenteel op de hoogte van wat er moet verbeteren. Ik kan alleen hopen dat ze de nodige acties ondernemen.

Ik wil ook nog eens terugkomen op de vraag van de heer Van den Bergh. Het is niet zo makkelijk om de effectiviteit van veiligheidbeheersystemen te meten. Men kan natuurlijk kijken naar de uitkomst, de ongevallen en incidenten. Wat bij een veiligheidbeheersysteem belangrijk is, is dat de processen die de risico’s controleren, goed functioneren. Daar kan alleen de organisatie die de processen in dienst stelt, voor zorgen. Daarom is het net zo belangrijk dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator hun verantwoordelijkheid nemen op dat gebied.

Zij zijn verantwoordelijk voor de genoemde processen; zij moeten ervoor zorgen dat de processen goed werken en moeten de goede werking ook controleren.

Daarom ook is het de taak van een veiligheidsinstantie om na te kijken of de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren hun verantwoordelijkheid wel nemen.

Daarom ook is het zo moeilijk om van buiten uit, tenzij de veiligheidsinstantie zelf dit meldt, aan te geven dat de veiligheidbeheerssystemen goed werken.

Het is dus erg moeilijk om de vergelijking te maken.

Bovendien zijn de activiteiten van de verschillende spoorwegoperatoren verschillend. Ook de processen die zij inleggen om de risico's te controleren, zullen verschillend zijn. Zij kunnen dus als enigen de risico's controleren.

Het voorgaande beantwoordt hopelijk deels ook de bezorgdheid van de heer Vandeput. Ook in de toekomst zullen Infrabel en de spoorwegoperatoren voor het beheren van hun risico's verantwoordelijk blijven. Zij zijn het die daartoe verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Daarmee zijn alle vragen beantwoord.

Anders Lundström: Je vais expliquer avec un exemple la différence des contrôles dans les différents modes de transport. Le chemin de fer, c'est un mode de transport entièrement professionnel. Aucune voiture de tourisme ne circule sur le réseau ferroviaire. Donc, des entreprises ferroviaires ont leur licence et leur certificat et sont obligées de mettre en place un système de gestion de la sécurité. Il n'y a pas le même besoin de contrôle que dans le système routier, où la police doit contrôler les conducteurs privés que ce soit de voitures de tourisme ou professionnelle parce qu'il n'y a pas de système de gestion de sécurité sur les routes.

Sur les chemins de fer, les contrôles sont réalisés par un système de contrôle dans les bureaux et les locaux de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructures de la façon qui a été prévue par le certificat de sécurité. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas besoin de 4 000 contrôles de licence de conducteur sur le réseau ferroviaire.

Il est évident qu'il y a une différence entre le réseau ferroviaire et le réseau routier. Il n'y a pas besoin de pratiquer la police de la même façon sur les deux réseaux. Il est peut-être plus facile de comprendre si on fait la comparaison entre la route et le chemin de fer.

De **voorzitter**: Voelt iemand zich geroepen om kort te reageren of meent u dat de vragen voldoende werden beantwoord?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je viens de consulter le site web du SPF Mobilité, qui n'est pas plus à jour que votre base de données. Il reste toute une série d'enquêtes ouvertes qui datent de 2008, notamment, nous sommes donc bien au-delà des délais normalement prescrits. Par contre, il est bien indiqué qu'une enquête a été ouverte sur la collision de deux trains de voyageurs à Arlon, ce qui n'a peut-être pas été notifié chez vous, mais je crois que l'on aura l'occasion de revenir là-dessus avec les représentants des instances.

De **voorzitter**: Verschillende leden hebben er reeds op gewezen dat deze commissie stap voor stap, op basis van antwoorden in de hoorzittingen en op basis van relevante documenten, probeert te komen tot aanbevelingen die wij als commissie kunnen doen. Namens de commissie wil ik u dan ook bedanken voor de bijdrage die u hier vandaag hebt geleverd.

Onze experts hebben nog een aantal vragen opgesteld, maar wij nemen aan dat wij u die schriftelijk mogen stellen. Ik heb gemerkt uit uw antwoorden dat u zeer voorzichtig bent om benchmarks te maken met andere landen, omdat iedereen zijn eigen systeem heeft. Er is echter wel vraag naar een aantal internationale vergelijkingen, omdat wij toch als commissie denken dat u de instantie bent die aan de nodige gegevens kan geraken. Wij zullen u die vragen echter schriftelijk bezorgen en zullen de antwoorden afwachten.

De vergadering wordt gesloten om 16.39 uur.
La séance est levée à 16.39 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 27 OCTOBRE 2010

Matin

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 27 OKTOBER 2010

Voormiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.18 heures et présidée par M. David Geerts.

Audition de représentants de la Cour des comptes à propos de son rapport "Sécurité ferroviaire"
Hoorzitting met vertegenwoordigers van het Rekenhof over zijn verslag "Spoorwegveiligheid"

De **voorzitter**: Ik heet de vertegenwoordigers van het Rekenhof welkom. Wij zullen vandaag aan de heren Desomer en de Fays en de medewerkers vragen om hun uiteenzetting te doen. Ik heb begrepen dat u zult beginnen met een uiteenzetting, waarna de leden vragen kunnen stellen waarop de mensen die mee het rapport hebben opgesteld antwoorden kunnen geven.

Ik heb nog een vraag aan de leden van de commissie, betreffende de openbaarheid van het verslag. Er zijn drie mogelijkheden: ofwel wordt het verslag alleen gegeven aan de leden en de betrokkenen, bijvoorbeeld de betrokken ministers of de betrokken administraties, ofwel aan iedereen die het vraagt, ofwel wordt het verslag gewoon op de website van de Kamer gepubliceerd, zoals alle andere verslagen gepubliceerd worden. Ik opteer persoonlijk voor de derde mogelijkheid, tenzij het natuurlijk een vergadering achter gesloten deuren betreft, waarbij de sprekers vragen om het niet te publiceren.

Aangezien er geen bemerkingen zijn over het voorstel van de publicatie op de website van de Kamer, meen ik dat wij dat in alle transparantie kunnen doen.

De heer Desomer heeft het woord.

Ignace Desomer: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de voorzitter van de Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid heeft het Rekenhof op 10 maart 2010 gevraagd om de studies te bezorgen die het in verband met de voormalige NMBS en de latere NMBS-Groep heeft uitgevoerd. Ook werd gevraagd om bepaalde aspecten van het investeringsbeleid van de voormalige NMBS en de NMBS-Groep te onderzoeken. Het Rekenhof heeft met genoegen aan dat verzoek gevolg gegeven.

Allereerst hebben wij drie verslagen die eerder door het Rekenhof geschreven werden aan de bijzondere commissie bezorgd. Daarnaast hebben wij een onderzoek uitgevoerd en een verslag geschreven over een aantal aspecten van de spoorwegveiligheid.

Concreter zijn wij eerst nagegaan of de Belgische wetgeving overeenstemt met de Europese richtlijnen. Daarvoor hebben wij onderzocht hoe de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen werd uitgevoerd.

Vervolgens werden de Europese regels voor interoperabiliteit bekeken. Interoperabiliteit is een noodzakelijke voorwaarde om een binnenmarkt voor het spoorwegvervoer te creëren. Het Rekenhof heeft onder meer de status van het TBL1+-systeem onderzocht, alsook de impact van de ontplooiing ervan op de spoorwegveiligheid.

Ook werden de investeringsprojecten in verband met de systemen GSM-R en ETCS onderzocht. Die systemen zijn essentieel voor de automatische treinbescherming op het Europees spoorwegennet.

Tot slot werd nagegaan of de spoorwegveiligheid aan bod komt in de beheerscontracten die de NMBS met de Staat sluit.

Het onderzoek werd binnen een kort tijdsbestek uitgevoerd. Dat had de bijzondere commissie uitdrukkelijk gevraagd. Het duurde van midden maart tot midden mei. Het Rekenhof heeft de resultaten van het onderzoek zoals gebruikelijk voor commentaar voorgelegd aan de betrokken administraties en de beleidsverantwoordelijken. Dat wil concreet zeggen dat op 17 juni een verslag werd bezorgd aan de minister bevoegd voor overheidsbedrijven, de staatssecretaris voor mobiliteit, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de vennootschappen van de NMBS-Groep.

Alle betrokkenen hebben hun commentaar aan het Rekenhof bezorgd tussen 25 juni en 6 juli. Hun brieven zijn in bijlage te vinden in het eindverslag van het Rekenhof. Het Rekenhof heeft vanzelfsprekend rekening gehouden met hun standpunten en met hun opmerkingen in het eindverslag, dat wij op 11 augustus hebben opgestuurd naar de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Vooraleer de eigenlijke bespreking van de resultaten van het onderzoek aan te vatten, wijs ik er op dat het Rekenhof wat de zuiver technische aspecten van de spoorwegveiligheid betreft zich heeft gebaseerd op de informatie van de FOD of de NMBS-Groep.

Ten slotte merk ik op dat het Rekenhof zich niet uitspreekt over eventuele verantwoordelijkheden voor het spoorwegongeval in Buizingen.

Michel de Fays: Monsieur le président, le premier chapitre de notre contribution sur les questions de sécurité ferroviaire porte tout naturellement sur le cadre européen. La Cour des comptes a examiné la conformité du dispositif belge aux directives européennes ainsi que la mise en œuvre de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Nous envisageons d'abord la période de 1991 à 2004 et nous constatons que, depuis 1991, les directives européennes ont visé à remplacer l'auto-réglementation qui caractérisait le secteur ferroviaire par une responsabilisation des entreprises ferroviaires et des États. La directive 91/440 imposait à chaque État de veiller à la définition des normes et des règles de sécurité et au contrôle de leur application. Un des objectifs de cette intervention de l'État était l'indépendance, visant à garantir à l'infrastructure ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire. Cette transposition par notre pays a été effectuée lentement, en plusieurs phases et avec plusieurs années de retard. Concrètement, aucune évolution significative du rôle de l'État n'a pu être constatée jusqu'à la transposition de la directive 2004/49 concernant la sécurité ferroviaire en 2006.

J'en viens à présent à cette fameuse directive 2004/49. Elle vise à ce que la création d'un marché intérieur du transport par rail ne dégrade pas le niveau élevé de sécurité déjà atteint. À cet effet, les États membres doivent arrêter des règles nationales contraignantes et créer une autorité nationale de sécurité indépendante, laquelle est chargée de l'élaboration des règles de sécurité et de contrôle, de leur application, ainsi que de la délivrance des autorisations, certificats et agréments en matière de sécurité. En outre, chaque État doit se doter d'un organisme d'enquête indépendant qui sera chargé d'examiner les circonstances des accidents.

Des indicateurs de sécurité communs et quelques objectifs ont été définis. Ils ont pour finalité de détecter une baisse éventuelle du niveau de sécurité et ne constituent dès lors pas des facteurs de progrès. Pour chaque objectif, une valeur européenne et des valeurs nationales sont fixées sur la base des valeurs nationales au cours des quatre dernières années.

Chaque pays doit veiller à ce que ses résultats ne soient pas inférieurs à ces valeurs nationales de référence ou aux valeurs européennes. Ce système d'objectifs de sécurité communs vise essentiellement à éviter une baisse de la sécurité ferroviaire et ne représente un incitant et une amélioration de cette sécurité que dans le cas où une valeur nationale est plus mauvaise que dix fois la moyenne européenne.

À ce sujet, la Cour des comptes souligne que la première série d'objectifs définis au niveau européen est exprimée en termes de résultats, donc de victimes et ne vise pas les précurseurs, de nature à aggraver les risques tels que le défaut d'équipements de sécurité, du matériel et de l'infrastructure ou le nombre de franchissements en situation de danger, qu'il y ait ou non victimes.

Comment s'est effectuée la transposition en droit belge de cette directive 2004/49? Pour l'essentiel, c'est la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et les arrêtes royaux qui l'ont suivie qui ont réalisé cette transposition. Nous estimons que cette transposition est correcte. La Belgique a ainsi créé deux organismes en application de cette directive: une agence nationale de sécurité (le service de sécurité et d'interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire ou SSICF) et un organisme d'enquête indépendant.

Il faut noter que la réglementation nationale prévoit que le ministre de la Mobilité peut imposer aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (Infrabel) un objectif particulier de sécurité consistant en l'obligation d'atteindre pour un indicateur spécifique une valeur de référence déterminée.

Je vais évoquer maintenant nos constats quant à l'instance de sécurité, le SSICF. Un audit de la sécurité commandité par le gouvernement après l'accident de Pécrot le 27 mars 2001 recommandait en 2004 que le service public fédéral assume une responsabilité de sécurité ferroviaire intégrale et améliore la supervision des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

La Cour des comptes constate que le service de sécurité organise de nombreux contrôles, mais ne dispose pas de ressources suffisantes pour réaliser un programme d'inspection et d'audit qui lui permettrait d'évaluer le bon fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité ferroviaire.

En outre, cette autorité a des moyens d'action insuffisants. C'est ainsi qu'elle ne dispose que d'un seul type de sanction, à savoir le retrait de l'agrément ou du certificat de sécurité. Or, une interdiction de circuler pour le matériel ou le personnel de sécurité est une sanction extrêmement lourde qui peut être hors de proportion par rapport aux manquements constatés. Nous estimons donc que le service devrait bénéficier d'un plus large éventail de moyens d'action.

L'organisme d'enquête a pour mission d'effectuer une enquête après chaque accident grave. Il peut également enquêter sur les accidents et incidents qui auraient pu conduire à un accident grave. Pour l'instant, il ne peut compter que sur deux enquêteurs et doit faire appel au support d'experts externes en cas d'incident important. Le caractère insuffisant de ses ressources doit donc être souligné.

Pour la Cour des comptes, des dispositions devraient être prises afin que l'organisme d'enquête puisse faire appel au renfort d'experts indépendants de toute autre partie telles que les entreprises ferroviaires.

Pour ce qui concerne le service de sécurité et l'organisme d'enquête, la Cour des comptes renvoie également au rapport effectué par l'ERA.

J'en arrive maintenant à la mise en demeure de l'État par la Commission européenne.

La Commission européenne a mis en cause le défaut de transposition de la directive 2004/49 par l'État belge en raison d'un manque d'indépendance de personnes investies d'une autorité en matière de sécurité ferroviaire, soit directement le service de sécurité, soit indirectement l'organisme d'enquête.

La Commission européenne vise plus particulièrement le droit légal de retour à la SNCB Holding du responsable du service de sécurité du ministère, lequel pourrait ainsi poursuivre sa carrière et bénéficier de promotions ainsi que le rattachement de l'organisme d'enquête à la présidente du comité de direction du SPF Mobilité et Transports; elle-même est en congé du groupe SNCB.

La Cour des comptes relève que le statut plus avantageux des membres du personnel de la SNCB Holding par rapport à celui des fonctionnaires du SPF Mobilité et Transports ne permettait pas de bénéficier de l'expertise nécessaire à la constitution du service sans maintien de leur statut. Toutefois, concernant des organes aussi essentiels en matière de sécurité ferroviaire, nous estimons que la simple apparence, j'insiste: apparence, d'un manque d'indépendance suffit à justifier que des mesures appropriées soient prises. Les mesures annoncées à cet égard par la Belgique visent notamment à rompre les liens juridiques qui motivaient les remarques de la Commission européenne. Mais, à notre connaissance, aujourd'hui, ces mesures ne sont toujours pas réalisées.

En ce qui concerne le niveau de sécurité ferroviaire en Belgique, nous avons essayé de l'évaluer et nous nous sommes basés sur les statistiques disponibles, celles de l'ERA. Nous savons pertinemment bien que l'ERA émet des réserves sur la comparabilité des statistiques que

l'ERA publie. Aussi, afin de limiter les risques liés à ces données, la Cour des comptes a comparé la Belgique aux seuls États faisant partie de l'Europe des Neuf: les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Irlande et l'Italie. On n'a pas pris en compte les statistiques des pays qui ont rejoint l'Europe. Pourquoi l'Europe des Neuf? Pourquoi ces pays? Ce sont ces pays qui ont partagé l'élaboration de la politique européenne en matière de transport ferroviaire et le développement des principales directives. Et, évidemment, c'est par ailleurs un choix qui permet de comparer la Belgique avec des pays semblables, avec ses plus proches voisins.

Il résulte de cette analyse que le nombre de victimes parmi les passagers et les employés exprimé en train/kilomètre est plus élevé en Belgique et en Italie, presque le double, que dans les sept autres pays.

Que le nombre de victimes aux passages à niveau est plus élevé en Belgique; mais les résultats des Pays-Bas et du Luxembourg sont très proches. Pour la catégorie "personnes non autorisées", la Belgique obtient de bons résultats et pour la catégorie "autres", le meilleur résultat. Pour le nombre total de victimes comptabilisées en train/kilomètre, obtenu en additionnant toutes les catégories, c'est le chiffre de la Belgique qui est le plus élevé des pays membres de l'Europe des Neuf. Ces statistiques valent ce qu'elles valent. Il faut peut-être les prendre avec toutes les précautions d'usage mais je crois qu'elles confirment ce que notamment Infrabel reconnaît: que la Belgique n'est pas en une excellente position au niveau de la sécurité ferroviaire.

Le deuxième chapitre de notre contribution porte sur l'interopérabilité européenne, puisque c'est quand même un objectif de la construction européenne en matière ferroviaire. Le système ferroviaire européen est divisé en sous-systèmes dont chacun doit faire l'objet d'une STI (spécification technique d'interopérabilité), c'est-à-dire de standards européens dont l'application est une garantie d'ouverture au marché. La Commission européenne est habilitée à adopter ces spécifications techniques d'interopérabilité, lesquelles ont alors un caractère normatif.

Ici, nous nous sommes intéressés au STI "Contrôle, commande et signalisation". En ce qui concerne le sous-système "Contrôle, commande et signalisation", les spécifications techniques d'interopérabilité ont défini un système ETCS (European Train Control System). Ce système est un système de contrôle continu du respect des signaux et de la vitesse des trains dont la deuxième version, également dénommée ERTMS (European Rail Traffic Management System), est basée sur un réseau de GSM-Railway, donc le GSM-R.

Ce sous-système de contrôle, ce STI "Contrôle, commande et signalisation" date du 28 mars 2006. Il définit deux classes, c'est très important, de systèmes de protection des trains et de communication radio.

La classe A qui correspond aux nouvelles spécifications européennes et la classe B, laquelle comprend les systèmes existants et inventoriés en annexe de cette décision.

La directive visait à ce que les États membres ne mettent plus en œuvre d'autre système qu'un système de la classe A, un système conforme aux spécifications européennes, ou un système de la classe B, c'est-à-dire un système déjà existant, et que les États fassent en sorte que les fonctionnalités des systèmes de la classe B soient conservées telles que définies en 2006. Ils ne doivent donc pas être modifiés. Compte tenu des directives et des décisions de la Commission, la portée géographique et les échéances liées au sous-système "Contrôle, commande et signalistion" peuvent être résumées par trois contraintes.

La première: en ce qui concerne tant le réseau transeuropéen conventionnel – ce qu'on appelle les lignes TENT – que le réseau à grande vitesse – qui n'est pas uniquement le réseau TGV –, toute ligne nouvelle ou tout renouvellement de l'infrastructure doit au moins répondre aux standards de l'ETCS 1. Deuxième contrainte: afin d'encourager la libéralisation du trafic international de marchandises, sur six corridors internationaux, un système ERTMS doit être installé à l'horizon 2015-2020 et seul ce système pourra être imposé aux entreprises ferroviaires à partir de ces dates. Troisième contrainte: en ce qui concerne le matériel roulant, les locomotives, les autorails, les automotrices équipés d'une cabine de conduite commandés après le 1er janvier 2012 ou mis en service après le 1er janvier 2015 doivent être équipés de l'ERTMS pour pouvoir circuler sur le réseau à grande vitesse ou sur le réseau TENT.

Les États membres devaient présenter un plan de mise en œuvre de cette recommandation. Le plan de déploiement belge a été transmis à la Commission européenne le 1er février 2007. Ce plan prévoyait initialement d'équiper la plupart des

lignes importantes aux normes ETCS à l'horizon 2015.

En ce qui concerne le matériel roulant, tout engin mis en service après 2008 devait, d'après le plan belge, être équipé de l'ETCS pour circuler en Belgique. Vous trouvez ce plan de déploiement initial dans notre rapport, en page 75.

Toutefois, par lettre du 14 octobre 2008, Infrabel a annoncé qu'elle ne pourrait respecter le planning initial, en raison notamment d'incertitudes relatives aux dernières versions de l'ETCS publiées par l'ERA et en raison des obligations imposées par la Commission d'équiper les principaux couloirs de transport de marchandises. Infrabel a alors revu son plan et a réduit ses engagements antérieurs en les ramenant au respect des seules obligations européennes, à savoir le déploiement de l'ETCS sur la partie belge du corridor C Anvers/Bâle. Ce nouveau plan de déploiement figure en page 76 de notre rapport.

La situation géographique centrale de la Belgique en Europe a pour conséquence qu'une très large part de son réseau fait partie du transeuropéen conventionnel. Vous trouverez la carte de ce réseau en page 77 de notre rapport. Les normes européennes sont, dès lors, applicables en cas de renouvellement de la plupart de nos lignes.

Il me faut maintenant parler du système TBL1+, puisque, en parallèle avec le déploiement d'un système conforme aux normes européennes, les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB ont adopté en 2006 une orientation stratégique qui consiste à déployer le système TBL1+ à partir d'avril 2007.

Quelles sont les caractéristiques du système TBL1+? Les fonctionnalités de la TBL1 et de la TBL1+ sont très proches. Simplement, la TBL1+ ajoute à la spécification de la TBL1 un contrôle à 300 mètres d'un signal d'arrêt. Par contre, sur le plan technique, l'équipement de bord du TBL1+ est différent et n'est pas compatible avec les balises au sol du TBL1.

En outre, cet équipement n'est pas suffisant pour décoder et comprendre les signaux émis par l'ETCS, le système européen, et ne répond donc pas au système européen de contrôle des trains.

Malgré son appellation, le système TBL1+ n'est pas une amélioration, une évolution d'un matériel existant. Il nécessite des investissements nouveaux tant en ce qui concerne l'équipement de bord que les balises. Les balises TBL1+ sont des euro-balises. C'est important. Celles-ci pourront être maintenues lors du passage au système européen, le système ETCS, mais cette compatibilité du matériel, donc des balises, nécessitera des développements logiciels très importants, afin de pouvoir transmettre au matériel roulant les informations nécessaires, un contrôle continu de la vitesse.

Quel est le statut de ce système TBL1+ au regard des normes européennes? Nous ne pouvons que constater que, sur le plan juridique, son statut est éminemment précaire. En effet, il n'est ni un système de classe B ni un système conforme aux standards ETCS, à savoir un système de classe A. En conséquence, il ne peut, en aucun cas, être imposé aux entreprises ferroviaires qui souhaitent accéder au réseau belge ni être ajouté à des lignes de réseau européen conventionnel.

Cette situation peut être expliquée par le fait qu'à l'époque, la Belgique poursuivait le projet de déployer le système européen ETCS sur son réseau. En outre, les spécifications techniques du système TBL1+ n'étaient pas encore arrêtées. Elles n'ont été publiées par Infrabel qu'en 2007 et 2008. C'est ce qui explique que ce système intermédiaire, le TBL1+, n'a pas pu être reconnu comme un système existant, un système de la classe B.

En août 2006, Infrabel a précisé que le système TBL1+ ne serait donc pas imposé aux entreprises ferroviaires. Il serait implanté sur une base volontaire.

En revanche, le matériel roulant ne bénéficiant pas de cet équipement pourrait se voir imposer une limitation de vitesse, pour des raisons de sécurité, et cette contrainte serait levée lors de l'achèvement du déploiement de l'ETCS.

À la suite des contacts avec Infrabel, le service de sécurité du ministère et l'ERA, cette dernière a insisté sur le respect de la norme européenne, laquelle impose de maintenir les fonctionnalités existantes et de ne pas restreindre l'accès au réseau au moyen de nouvelles normes nationales.

La Cour des comptes rappelle que la directive européenne 2004/49 a pour objectif d'éviter le développement de nouveaux systèmes nationaux qui ne soient pas interopérables. Le caractère facultatif du choix de l'équipement de TBL1+ pour les opérateurs ferroviaires qui travaillent chez nous ou qui viendront s'installer témoigne de son statut juridique précaire, lequel est donc lié à son défaut d'interopérabilité avec le standard

européen.

Dans un courrier récent (22 septembre 2010) adressé à la Commission européenne – élément nouveau survenu après notre examen –, le secrétaire d'État à la Mobilité rappelle que l'équipement avec le système TBL1+ du matériel roulant se fera sur une base volontaire. Il précise en effet qu'il serait impossible d'exiger des entreprises ferroviaires qu'elles s'équipent d'un nouveau système national. Il ajoute que le déploiement du système TBL1+ ne peut ralentir celui, concurrent, de l'ERTMS, système européen.

Quant au déploiement du système TBL1+ et du niveau de sécurité ferroviaire, le fait que, juridiquement, la TBL1+ ne peut pas être imposée aux entreprises ferroviaires a pour conséquence que le déploiement de ce système sur l'infrastructure doit être juxtaposé à un autre système qui puisse être juridiquement contraignant. En effet, si seule la TBL1+ est installée sur une ligne du réseau conventionnel européen, il y a un risque de régression de la sécurité pour les entreprises ferroviaires dont les engins de traction ne sont pas équipés de la TBL1+; dans ce cas, la sécurité reposerait uniquement sur la vigilance du conducteur.

En outre, de manière générale, les équipements de sécurité de l'infrastructure et du matériel roulant doivent être coordonnés. Or, des contrôles réalisés par le service de sécurité du SPF montrent que cette coordination n'est pas garantie. Ainsi, dans un courrier adressé en octobre 2009 à Infrabel, le service de sécurité du SPF signalait que plus de 350 véhicules disposaient du TBL1 alors que moins de 20 véhicules disposaient du TBL1+. Le TBL1 est donc le plus implanté au niveau du matériel roulant.

Dès lors, le déploiement au sol du système TBL1+ pouvait entraîner une régression de la sécurité. En conséquence, l'autorité nationale de sécurité demandait au gestionnaire d'infrastructure de ne plus démanteler les installations TBL1 au sol et de les rétablir aux endroits où elles avaient été mises hors service. Sur ce sujet, je vous renvoie au point 2.2.3. de notre rapport.

En conclusion de cet important chapitre de notre contribution portant sur l'interopérabilité, je vous dirais que, pour nous, la stratégie du gestionnaire d'infrastructure et de la SNCB en matière d'équipements de protection automatiques des trains pose question. Par ailleurs, la coordination entre le déploiement de cet équipement sur l'infrastructure et sur le matériel roulant appelé à y circuler n'est pas optimale. Enfin, nous soulignons le statut précaire du système TBL1+ au regard des normes européennes.

Ignace Desomer: Ik ga voort met de hoofdstukken 3 en 4 van ons rapport. Hoofdstuk 3 gaat over de investeringsprojecten in GSM-R en ECTS. Hoofdstuk 4 gaat over de beheerscontracten.

De systemen GSM-R en ECTS zijn, zoals ik al zei in mijn inleiding, essentiële elementen voor automatische treinbescherming op het Europese spoorwegennet. Voor beide projecten werden de volgende vier aspecten onderzocht: ten eerste, de chronologie van de beslissingen die bepalend zijn voor de evolutie van het project, ten tweede, de planning van het project, ten derde, de budgetten en, ten vierde, de uitvoering van het project. Ik zal de verschillende aspecten verder toelichten voor beide investeringsprojecten.

Wat de chronologie van de beslissingen betreft, keurde de NMBS op 28 januari 2000 de krachtlijnen goed van het plan ter uitvoering van het pan-Europees digitaal GSM-R-radionet. De volgende belangrijke stap in dat project werd gedaan in 2003, toen de hoofdopdracht gegund werd. De doelstellingen van het project die in 2000 werden vastgelegd, werden in de jaren die volgden, niet meer gewijzigd. De verdere beslissingen in dat project hadden te maken met de concrete planning en de uitvoering ervan. Die komen dus later aan bod.

Het project ECTS werd tussen 1999 en 2000 wel een aantal keren grondig bijgestuurd. Doorgaans vermeldt men twee mijlpalen in dat verband: de keuze, in 1999, van de raad van bestuur van de toenmalige NMBS om het volledige net uit te rusten met ECTS, en de beslissing, in 2006, om TBL1+ uit te voeren als tussenstap.

Men zou de indruk kunnen krijgen dat men plots van het ene op het andere systeem is overgestapt, maar een gedetailleerde studie van de chronologie van de beslissingen toont aan dat de keuze voor TBL1+ geen plotse of drastische koerswijziging was maar veeleer een geleidelijke evolutie.

Zoals ik al aanhaalde, werd de beslissing om het hele net uit te rusten met ECTS, genomen in 1999. Het project werd door de NMBS al snel aangepast. In 2001, na het ongeval in Pécrot, werd beslist ook te investeren in (euro)TBL1-boorduitrustingen om de veiligheid op het net snel te verhogen. De euro-TBL1 is, zoals u weet, een

stopfunctie op eurobakens.

Men sprak in 2001 al over een intermediaire fase. In 2004 werd de intermediaire aanpak als het ware bevestigd door meer treinen met het goedkope euro-TBL1 uit te rusten en minder treinen met ECTS.

Dat brengt ons, ten slotte, bij de beslissing van Infrabel om in 2006 de eurobakens met de niet-operabele TBL1+-functie te programmeren en niet langer op de ETCS-specificaties te wachten.

Voor de gronduitrusting was dat inderdaad een belangrijke stap. Voor de boorduitrusting was het niet zo'n drastische koerswijziging. Men moest immers gewoon nog meer voertuigen met de stopfunctie euro-TBL1+ uitrusten.

Bij de analyse van die beslissingen viel het ook op dat de beslissingen in 1999 en 2006, de beslissing om te kiezen voor het ene of het ander systeem, niet in de lijn van het beleid liggen. Met het beleid wordt eerst het nationale beleid en vervolgens het Europees beleid bedoeld.

In 1999 koos de NMBS dus voor ECTS. Hoewel die keuze volledig in de lijn lag van de Europese beslissingen, strookte ze niet met de bepalingen in het toenmalige beheerscontract met de Staat. Dat beheerscontract bevatte nog engagementen in verband met het TBL-systeem.

In 2006 maakte men dan de keuze voor TBL1+. Zoals wij weten, roept de status van TBL1+ vragen op met betrekking tot de Europese richtlijnen.

Die beslissingen werden nooit in die mate in vraag gesteld door de betrokken overheden dat het de maatschappijen heeft belet verder te gaan op de ingeslagen weg.

Een tweede aspect dat voor de projecten gsm-R en ECTS werd onderzocht, is de planning. Bij beide projecten valt op dat de planning, en daarbij dus ook de deadlines, regelmatig wordt aangepast.

Wanneer de NMBS in januari 2000 de uitbouw van het gsm-R-netwerk goedkeurt, stelt zij als uiterste datum 2005 voorop. De daaropvolgende jaren wordt de deadline regelmatig aangepast. Die gang van zaken wordt ruimschoots beschreven in hoofdstuk 3 van ons rapport.

Uiteindelijk wordt de deadline voor de infrastructuur in 2008 vastgelegd op 2009 en voor de boorduitrusting op december 2010. Dat is dus vijf jaar later dan oorspronkelijk vooropgesteld.

Als voornaamste reden voor de vertraging verwijzen de maatschappijen naar de moeizaam verlopen toewijzingsprocedure voor de hoofdopdracht en naar problemen met het verkrijgen van bouwvergunningen voor de sites van de zendmasten.

Ook voor het ECTS-project verschuift de deadline voor de volledige realisatie geregeld. In 1999 stelt de raad van bestuur van de NMBS als deadline 2015 voorop. Twee jaar later, na het ongeval bij Pécrot in maart 2001, wordt de deadline vervroegd naar 2010. In 2004 verschuift het einddoel opnieuw naar 2012.

Ten slotte, in 2006 leggen Infrabel en de NMBS, afhankelijk van het projectonderdeel, verschillende deadlines vast tussen 2013 en 2020.

Voor de opgelopen vertraging in 2009 worden door Infrabel de volgende belangrijke oorzaken aangehaald: de onzekerheid over de ECTS-specificaties, die pas in april 2008 wordt weggenomen; het gebrek aan personeel, het uitblijven van de homologatie door de dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen. Volgens Infrabel waren al die omstandigheden onmogelijk te voorzien in de beginfase van het project. Landen als Nederland, Italië en Luxemburg, die ook moesten wachten op bijvoorbeeld de ECTS-specificaties, hebben die systemen wel ontwikkeld en ingevoerd. Ik verwijs daarvoor ook naar de verslagen van de experts.

Bovendien werden de oorzaken die ik zonet heb opgesomd, ook al in de dossiers van 2001 en 2004 aangehaald als risico's die het halen van de planning in gevaar zouden kunnen brengen. Dat illustreert dus, hoewel de voorwaarden voor het welslagen van het project bekend zijn, dat de problemen die zich op die punten voordoen, toch stelselmatig werden onderschat.

Over het algemeen blijkt dat in beide projecten zeer optimistisch wordt gepland. Bovendien illustreert de regelmaat waarmee in beide projecten de deadlines worden aangepast, dat de vooropgestelde planning zeer relatief is en dat ze zeker geen instrument is van projectsturing of projectopvolging.

Het Rekenhof erkent vanzelfsprekend dat de complexiteit van die projecten enorm is. Het gaat over nieuwe technologieën die over het volledige net en in het rollend materieel moeten worden

ingeplant. Wij weten vanzelfsprekend ook dat er veel sites moesten worden gebouwd voor de zendmasten voor de gsm-R, en dat voor ECTS de Europese specificaties lang uitbleven. Wij brengen dus geen zwart-witverhaal.

Maar het Rekenhof beschouwt de vaststelling inzake de planning van beide projecten als duidelijke indicaties dat de projectorganisatie en de projectleiding voor verbetering vatbaar waren in de bestudeerde periode. De projectorganisatie en projectplanning, risicobeheersing zijn duidelijk aangelegenheden voor het management.

Naast de chronologie van de beslissingen en de planning, onderzocht het Rekenhof nog twee aspecten van de projecten, met name de budgetten en de uitvoering.

Ik ga eerst in op de budgetten. Het Rekenhof komt voor beide projecten tot een gelijkaardige vaststelling, namelijk dat de budgetten die in de meerjarige en de jaarlijkse investeringsplannen worden opgenomen, ook zeer relatief zijn.

De bedragen worden aangepast naar gelang van de vorderingen in het project. De investeringsplannen worden dus niet als sturingsinstrument gehanteerd.

Ik geef u verder ook nog enkele cijfers van het project gsm-R. Tot en met 2009 werd 131 424 900 euro geïnvesteerd, waarvan 104 261 000 euro voor de infrastructuur en 27 163 000 euro voor de uitrusting van het rollend materieel.

Voor het project ECTS gaat het om 74 464 000 voor de infrastructuur en 19,9 miljoen euro voor het rollend materieel en dat op een geraamd totaal van 641 miljoen euro voor de infrastructuur en 211 miljoen euro voor het rollend materieel.

Tot slot hebben wij ook het aspect uitvoering van beide projecten onderzocht. De uitvoering van het project gsm-R, dat in januari 2000 werd goedgekeurd, kwam pas vanaf januari 2004 goed op gang. De bouw van de gsm-infrastructuur was in juni 2009 voltooid.

Voor de installatie van de boorduitrustingen deelde de NMBS tijdens het onderzoek, dat is de periode maart-april van dit jaar, mee dat die voor 74 % gerealiseerd was en dat de deadline van december 2010 zou worden gehaald.

Het Rekenhof wijst er met betrekking tot gsm-R op dat het netwerk zoals het is uitgebouwd alleen voicecommunicatie ondersteunt. Voor een veilige datatransmissie in het kader van ECTS2 en ERTMS op het volledige spoorwegnet zullen bijkomende investeringen noodzakelijk zijn.

Op de hogesnelheidslijnen L3 en L4 zijn die aanpassingen wel al gerealiseerd. De oorspronkelijke doelstellingen zijn hier dus wel gehaald.

Het project ETCS kende een veel moeizamer verloop. Eind 2009, dus tien jaar nadat de eerste beslissing werd genomen, was slechts 74 km spoor uitgerust met ETCS en 800 seinen met TBL1+. Er werden amper 25 voertuigen uitgerust met TBL1+ en 6 met ETCS.

Uitgedrukt in percentages gaat het om 6 % uitvoering op het terrein voor de infrastructuur en 4 % voor het rollend materieel.

Wij signaleren hierbij dat er geen indicaties zijn dat de geringe uitvoering van het project ETCS tot nu toe aan een gebrek aan financiële middelen te wijten zou zijn.

Ik ga verder met de beheerscontracten.

Het Rekenhof heeft ook de bepalingen in verband met de spoorwegveiligheid onderzocht. Die bepalingen zijn vervat in zowel de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven als in de achtereenvolgende beheerscontracten met de bedrijven in kwestie.

Artikel 3, §1, van die wet bepaalt dat de regels en de voorwaarden waaronder de opdrachten van openbare dienst worden vervuld, moeten worden vastgelegd in een beheerscontract. Die taken van openbare dienst worden in ons rapport nog eens op een rijtje gezet.

Parallel met de uitbouw van de Europese regelgeving over het spoor, kende de geciteerde wet van 21 maart 1991 aan de toenmalige NMBS, en vervolgens aan de drie ondernemingen van de NMBS-Groep, het statuut van autonoom overheidsbedrijf toe. De wet bracht dus via de beheersovereenkomsten een contractuele relatie tot stand tussen de Staat en de ondernemingen in kwestie. Die beheerscontracten definiëren de verwachte doelstellingen, het takenpakket, de gefinancierde investeringen en de geplande subsidies.

Ten tijde van de toenmalige NMBS vermeldde de wet van 21 maart 1991 de spoorwegveiligheid niet als een taak van openbare dienst. Toen de NMBS

werd gesplitst in drie ondernemingen kwam er een aanpassing van de wet om te bepalen hoe de taken van openbare dienst zouden worden verdeeld onder de drie bedrijven. De spoorwegveiligheid behoort tot het takenpakket van Infrabel en niet tot dat van de NMBS-Holding noch van de NMBS. De veiligheid is de eerste strategische prioriteit die Infrabel in haar bedrijfsplan vermeld heeft.

Wat de beheerscontracten betreft tussen de Staat en de ondernemingen van de NMBS-Groep, stelt het Rekenhof in het algemeen vast dat de spoorwegveiligheid daarin niet vertaald werd in een resultaatsgebonden doelstelling.

De eerste twee contracten tussen de Staat en de toenmalige NMBS werden gesloten in de periodes 1992-1997 en 1997-2004. In die eerste reeks contracten werd bepaald dat de techniek transmissie baken-locomotief, zijnde het TBL-systeem, kon worden ingevoerd om de nodige bescherming te bieden als een trein een sein zou negeren of te snel zou rijden. Die contracten bestempelen spoorwegveiligheid als een troef. Zij voorzagen ook in een modernisering van het seinsysteem.

Die middelenverbintenis was niet aan een deadline gekoppeld en ook niet aan een verplichting om een uitvoeringsplan voor te leggen aan de Staat.

In de derde reeks beheerscontracten, dus voor de periode 2005-2007, is de spoorwegveiligheid als dusdanig niet terug te vinden in het takenpakket van de NMBS en de NMBS-Holding. Zij wordt gedefinieerd als een taak van openbare dienst voor Infrabel. Dat verandert dus niet. Het contract tussen de Staat en Infrabel stelde dat het veiligheidsniveau behouden moest blijven en dat de meest adequate middelen moesten worden ingezet om het veiligheidsniveau te verbeteren indien mogelijk. Dat veiligheidsniveau werd echter niet omschreven. Destijds was er geen enkele andere normatieve bepaling die doelstellingen inzake spoorwegveiligheid definieerde of preciseerde hoe die moest worden geëvalueerd. Zoals bekend werd er in 2003 na Pécrot ook een veiligheidsaudit uitgevoerd. In hun respectieve contracten verbonden de drie ondernemingen zich er wel toe gevolg te geven aan de aanbevelingen van de audit over de spoorwegveiligheid. De audit van de spoorwegveiligheid die volgde op het ongeval in Pécrot gaf als belangrijkste aanbeveling dat er een veiligheidsbeheerssysteem moest komen. Bij het verstrijken van de derde beheersovereenkomst in 2007 was dat systeem echter nog niet klaar. Sindsdien moet er zo'n systeem voorhanden zijn om een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat te kunnen krijgen.

Wat de beheerscontracten 2008-2012 betreft, moet gezegd worden dat de meeste bepalingen in verband met de spoorwegveiligheid niet meer werden opgenomen omdat de spoorwegveiligheid sinds de wet van 19 december 2006 geregeld wordt door specifieke wettelijke en reglementaire bepalingen. Dit betekent concreet dat de infrastructuurbeheerder Infrabel en de spoorwegmaatschappij NMBS waarmee de Staat een overeenkomst heeft gesloten over het uitvoeren van taken van openbare dienst, geen andere verplichtingen inzake veiligheid hebben dan de verplichtingen voortvloeiend uit het Europese en Belgische kader. Net als de gemeenschappelijke Europese doelstellingen inzake spoorwegveiligheid wil de Belgische regelgeving ter zake vermijden dat het niveau van de veiligheidsindicatoren erop achteruit gaat. Wij merken op dat een dergelijke doelstelling niet noodzakelijk leidt tot een betere performantie bij de ondernemingen van de NMBS-Groep. De beheerscontracten voor de periode 2005-2007 omvatten specifieke maatregelen voor het negeren van stopseinen maar het plan daaromtrent is niet meer opgenomen in de beheerscontracten voor de periode 2008-2012.

Ondanks de aandacht die de ondernemingen van de NMBS-Groep aan dat probleem besteden en hebben besteed is er de laatste jaren een voortdurende stijging van het aantal treinen dat een stopsein negeert. In 2006 waren er 55 gevallen, in 2009 117.

Zowel de FOD Mobiliteit en Vervoer als de minister staan open voor het voorstel van het Rekenhof om de exploitatieveiligheid beter te integreren in de beheerscontracten. In dit onderzoek is het Rekenhof ook nagegaan in hoeverre de Staat de beheerscontracten opvolgt. In verband met de vraag in hoeverre de Staat greep heeft op de beheerscontracten met de ondernemingen van de NMBS-Groep had het Rekenhof in zijn verslag van mei 2001 over de goede besteding van de rijksgelden door de NMBS al aangestipt dat de administratie niet over het nodige personeel beschikte om haar opdrachten integraal te kunnen uitvoeren.

In juli 2008 stelde het Rekenhof in zijn verslag over de naleving van de beheerscontracten door de NMBS Infrabel en de NMBS-Holding, dat het Directoraat-generaal Vervoer te Land nog altijd

kampte met een personeelstekort en derhalve over onvoldoende personeel beschikte om haar activiteiten inzake spoorvervoer te kunnen uitvoeren. In een context van schaarste had dit Directoraat-generaal de nadruk gelegd op de evolutie van de structuren in het kader van de liberalisering van de markt en op een hervorming van de opvolging van de investeringsdossiers. Het had een meer actieve rol gespeeld bij de uitwerking van de nieuwe bestuursovereenkomst 2008-2012, maar het had geen aandacht kunnen besteden aan de opvolging ervan. Naar aanleiding van de opdracht die wij van deze commissie hebben gekregen benadrukt het Rekenhof wel de vooruitgang die de Directie Spoorvervoer heeft geboekt bij het opvolgen van het beheerscontract.

Als conclusie stelt het Rekenhof dat het nieuwe nationale kader voor de exploitatieveiligheid van de spoorwegen geen hinderpaal vormt voor een beter gebruik van die beheerscontracten. Dat zou concreet vorm kunnen krijgen door middel van bepalingen in die beheerscontracten met de Staat over een aantal aspecten die wij belangrijk vinden, met name de prioriteit van de spoorwegveiligheid ten overstaan van andere vastgelegde doelstellingen zoals de groei van het aantal passagiers of de stiptheid. Uit de beheerscontracten zou volgens ons duidelijker moeten blijken aan welke objectieven de Staat zelf absolute prioriteit wenst te geven.

Uit de beheerscontracten zou ook moeten blijken in welke mate de bijdrage van gefinancierde investering tot verbetering van het veiligheidsniveau tot uiting komt. Dat zou een concretere vorm moeten krijgen in die contracten. Ook zouden in die beheerscontracten de specifieke verplichtingen van elke onderneming op het vlak van de coördinatie van de investeringen en de uitbouw van de veiligheidsvoorzieningen op de infrastructuur en het rollend materieel moeten worden opgenomen. Wij konden in het antwoord van de minister lezen dat de coördinatie daarvan ook haar zorg is en tot haar intentie behoort.

De opname van doelstellingen en middelen in de beheerscontracten en een betere evaluatie van de investeringsprojecten om tot het gewenste veiligheidsniveau te komen, kan pas effect hebben als de capaciteit van de Directie Spoorvervoer wordt opgetrokken. Dat hebben de experts ook aangetoond.

In een brief van 17 maart die gericht was aan de voorzitter van de vorige bijzondere commissie preciseerde het Rekenhof dat het alle beschikbare middelen heeft ingezet om de parlementsleden zo goed mogelijk te informeren, niet alleen over het Europese kader, maar ook over bepaalde investeringsprojecten en wettelijk opdrachten en over de bepalingen in de beheerscontracten van de ondernemingen van de NMBS-Groep op het vlak van spoorwegveiligheid. Door de complexiteit van de technische aspecten van de besproken beslissingsprocessen levert dit verslag niet zomaar definitieve antwoorden op. Het Rekenhof heeft als controleorgaan van het Parlement en als auditinstelling niet de nodige deskundigheid om bepaalde technische aspecten in verband met de spoorwegveiligheid uit te diepen. Daarvoor bestaat er trouwens een nationaal onderzoeksorgaan en heeft uw commissie de nodige experts opgeroepen.

Aan het slot van onze interventie wil ik de zeer goede samenwerking vermelden met de FOD Mobiliteit en Vervoer en met de vennootschappen van de NMBS-Groep. Daarnaast wijs ik de commissieleden erop dat wij bijzonder goed hebben samengewerkt met uw experts. Wij hebben elkaar meermaals ontmoet en elkaars werkmethodes toegelicht om waar mogelijk dubbel werk te vermijden.

Tevens wijs ik erop dat er een belangrijk verschil bestaat tussen de rol van de experts en de rol van het Rekenhof. Het Rekenhof kan zich niet uitspreken over de opportuniteit van beslissingen die genomen zijn door de regering of door de beheersorganen van de NMBS-Groep. Dat is onze bevoegdheid niet. Bovendien werkt het Rekenhof met een tegensprekelijke procedure, zowel in de relatie met de administratie en de NMBS-Groep, als met de betrokken regeringsleden.

Dit bepaalt uiteraard ook enigszins de timing van onze werkzaamheden.

Wij zijn uiteraard graag bereid uw vragen te beantwoorden. U kunt ook alle documentatie, waarnaar wij in dit verslag verwijzen, op het Rekenhof bekomen. Dat zal tot uw beschikking zijn mocht u dat wensen.

Wij danken u voor uw aandacht.

De **voorzitter**: Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw verhelderend, kritisch, opbouwend rapport en uiteenzetting.

Ik neem aan dat de leden van de commissie nog een aantal vragen hebben. Ik zal hen dan ook graag het woord geven.

Éric Thiébaut (PS): J'ai parcouru ce rapport et

au regard du temps que vous y avez consacré, il est d'une grande qualité. En deux mois, le travail a été mené à bien. En plus, il s'agit d'un rapport contradictoire qui intègre les réflexions et les réponses aux questions posées par les différents intervenants et les opérateurs.

J'ai été interpellé avant-hier par une réflexion d'un représentant de l'Agence européenne du rail selon laquelle on se focalisait beaucoup sur les systèmes de freinage automatique depuis le début des travaux de la commission et qu'il y avait des pays dans lesquels ces systèmes n'existaient pas et où il n'y avait pas plus d'accidents que chez nous.

Cette constatation engendre une nouvelle réflexion. Après le déraillement en gare de Mons qui a fait une victime, j'ai interrogé M. Schouppe sur l'accident. M. Schouppe m'a affirmé en commission que le système Memor (le "crocodile"), ne fonctionnait pas. Ne peut-on pas s'interroger aussi sur la qualité des systèmes existants et le contrôle de ces systèmes par l'État, outre la mise en œuvre de nouveaux systèmes? Je me demandais si la Cour des comptes avait analysé cette question et vérifié si les crédits nécessaires à l'entretien des systèmes existants étaient bien utilisés.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb het woord niet gevraagd. Ik wil evenwel van de gelegenheid gebruikmaken om het Rekenhof voor het uitstekende werk te danken.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de voorzitter van het Rekenhof, ik dank u hartelijk voor uw rapport. Ook de lectuur ervan heeft mij wederom met verstomming geslagen.

U mag de indruk niet bevestigen, maar ik zie hem telkens opnieuw bevestigd. Blijkbaar is de veiligheid op onze spoorwegen op geen enkel moment ernstig genomen.

Ik heb een aantal bijkomende vragen over punten die u in uw rapport aanhaalt.

Een eerste vraag behandelt het juridische aspect van TBL1+ als systeem vandaag.

U vermeldt terecht dat TBL1+ geen systeem is, noch van klasse A noch van klasse B. Indien ik het goed begrijp, kan het dus niet aan anderen worden opgelegd.

Sinds 1 januari 2010 is de Belgische spoorwegmarkt voor goederenvervoer vrijgemaakt. Hebt u weet van systemen die desgevallend door derden-vervoerders op onze spoorwegen worden opgelegd of gebruikt?

Inzake de verschillende beheerscontracten stellen wij vast dat de periodes waarover beheerscontracten lopen, fluctueren van vijf jaar – 1992 tot 1997 – naar zeven jaar – 1997 tot 2004 –, over twee jaar – 2005 tot 2007 – naar nu vier jaar – 2008 tot 2012. Is er een reden voor voormelde fluctuatie in de duurtijd van de beheerscontracten? Immers, naar mijn mening is, zeker in de cruciale periode voor de zaken die nu worden geïmplementeerd – de kwestieuze twee jaar –, een dergelijke fluctuatie niet echt een garantie op continuïteit, voor zover er een doelstelling van continuïteit op het vlak van het uitwerken van veiligheidsplannen bij de bevoegde diensten bestaat.

Daarbij aansluitend, vermoed ik dat u op basis van uw expertise kan aangeven wat een ideale of goede periode voor een dergelijk beheerscontract zou zijn.

Tot slot, ook u haalt nogmaals aan dat met betrekking tot de veiligheid door verschillende actoren op het veld steeds opnieuw wordt aangegeven dat er personeelstekorten zijn. Voornoemde opmerking hebben wij in het vorige rapport van het ERA en ook in het eerste rapport van onze experts al gehoord.

Hebt u een antwoord gekregen op de vraag naar het aantal personeelsleden waarover wij spreken en naar de kwalificaties die de betrokkenen zouden moeten hebben?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, messieurs, je voudrais vous remercier pour les trois rapports qui sont en notre possession depuis quelques semaines et qui ont été rédigés dans des délais vraiment très courts. Ils sont tous les trois tout à fait complémentaires et bien clairs.

Celui-ci, par rapport aux deux autres, ne fait qu'apporter encore un lot de questions à poser aux différents responsables de la SNCB, passés et actuels, pour comprendre ce qui s'est réellement produit. J'ai un certain nombre de questions mais je mesure bien que vous ne pourrez peut-être pas répondre à toutes ces questions.

Par rapport au cadre européen, vous soulignez la lenteur de notre État à passer d'un État opérateur à un État régulateur, notamment pour la période

de 1991 à 2004. Je voudrais savoir si cette situation a aussi pu s'observer dans d'autres pays ou si le problème est plutôt spécifique à la Belgique. On a évoqué le cas de la Norvège lundi. A-t-on vu ces difficultés ailleurs?

Vous soulignez l'incompréhension, ou l'incohérence peut-être, des choix stratégiques opérés par la SNCB. On se demande donc pourquoi, à un moment donné, ils ont implanté le système TBL1+ et surtout décidé de sa poursuite même après différents accidents, dont celui de Hal, alors que ce système n'est pas reconnu au niveau européen, n'est pas opposable juridiquement et qu'il sera compliqué de le convertir en ETCS. Nos experts de la commission ont opté pour la poursuite du système mais je me pose quand même encore cette question.

Par rapport à la mise en place des systèmes au niveau des infrastructures et des locomotives, on cite souvent les pourcentages de développement de ces systèmes mais je me pose la question de savoir s'il y a une bonne coordination entre l'équipement des balises et celui des locomotives. On peut équiper des lignes et finalement les locomotives qui roulent sur ces lignes ne sont peut-être pas encore équipées et vice-versa; il y a peut-être des locomotives qui sont équipées du TBL1+ mais qui roulent sur des lignes qui n'en sont pas équipées. Une analyse de cette coordination a-t-elle été faite? Est-il pertinent de la faire?

Depuis plusieurs auditions, les problèmes de coordination au sein des trois sociétés du groupe ont été soulignés. Quelles sont les recommandations que nous pourrions émettre pour améliorer cette coordination?

Dans votre rapport, vous signalez les causes des retards dans l'installation du GSM-R et de l'ETCS, mentionnées par Infrabel et la SNCB. Si le manque de personnel et le défaut de précision dans la législation européenne ne peuvent expliquer à eux seuls ce retard, quelles en sont les autres raisons?

Christophe Bastin (cdH): Messieurs, je tiens à vous remercier pour la qualité de ce rapport. Je suis député depuis le mois de juillet et je découvre de jour en jour le management de la SNCB. La conclusion me semble rapide à tirer: sur le plan du management, il y a énormément de légèreté; c'est vraiment de l'amateurisme, de la gestion à la petite semaine. J'aurai beaucoup de questions à poser aux managers dans les jours à venir.

Au début de votre exposé, vous avez évoqué le rapport entre qualité et indépendance. Dans votre rapport, vous écrivez que la SNCB Holding constitue l'unique réservoir de compétences humaines au sein de la SNCB. Pour donner cette indépendance, est-il possible de trouver les gens compétents chez nous? Je l'espère. Serait-il possible de travailler avec l'Union européenne et de transférer les compétences afin de pouvoir accorder cette indépendance dans l'analyse de la sécurité?

J'ai également lu que la possibilité d'installer l'ETCS avait été étudiée, avant que le TBL1+ n'ait été choisi. Si j'ai bien compris, vous annonciez que des subsides européens étaient envisageables. J'aurais voulu savoir de quels subsides il s'agissait.

Je voudrais encore vous poser deux questions concernant vos trois rapports précédents. Ainsi quelles sont les améliorations significatives que vous avez pu observer? Quelles sont, selon vous, les améliorations significatives apparues depuis la mise en demeure de la Belgique par l'Union européenne? En effet, j'ai le sentiment que notre pays veut essayer de rattraper son retard depuis le regrettable accident de Buizingen.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, à l'instar de mes collègues, je voudrais remercier les différents intervenants pour la qualité de leur analyse précise et sans appel. J'estime qu'il s'agit d'un rapport qui complète bien celui des experts que nous avons entendus

De façon globale, je retiens que les problèmes de sécurité existants sont généralement et pour le moins sous-estimés, qu'il y a une grande élasticité dans la planification et son application.

Comme Mme De Bue, je me pose pas mal de questions au sujet du système TBL1+ et de son implémentation.

Je me pose également différentes questions suite à la lecture de votre rapport. Ainsi aux pages 16 et 17, vous dites que: "l'organisme d'enquête indique qu'il lui est difficile d'identifier les suites données par Infrabel et les entreprises ferroviaires aux recommandations faites après enquête". Que font Infrabel et la SNCB suite aux recommandations de l'organisme d'enquête? Existe-t-il une obligation de répondre à ces recommandations? Existe-t-il un *return* obligatoire des entités concernées, suite à une recommandation de l'organisme d'enquête? Existe-t-il une procédure type en la matière?

En page 61, dans la partie réservée à la planification 2006-2007, on part du principe que des conditions annexes seront remplies, et notamment l'approbation par les autorités belges et européennes du plan de migration vers l'ETCS et de l'option TBL1+. Si j'ai bien compris, ces approbations n'auraient toujours pas eu lieu. Si c'est le cas, comment l'expliquez-vous?

En page 62, le rapport démontre, à de nombreuses reprises, le peu d'informations données par des entités à leur propre conseil d'administration. Ainsi, par exemple, les deux conseils d'administration reçoivent une information succincte de l'état d'avancement lorsqu'ils doivent se prononcer sur des budgets d'investissement ou l'attribution de marchés à des fournisseurs. Que pensez-vous de ce manque d'informations?

Sur l'ensemble du rapport, on relève différentes phases de planification GSM-R et ETCS pour lesquelles il y a toujours le même problème de manque de personnel: on peut le lire pp. 59, 60, 62, 63. Quelle est votre approche de ce problème récurrent depuis une dizaine d'années? Quelles catégories de personnel manquent-elles prioritairement? Sont-elles les mêmes depuis 2001? Avez-vous pu le relever? Quelles initiatives a-t-on prises depuis pour atténuer ce problème?

À la page 71, votre rapport souligne que les autorités européennes concernées n'ont jamais remis en question des décisions des sociétés au point d'infléchir la direction qu'elles avaient empruntée. À cette lecture, on se pose des questions sur la coordination entre l'Europe et le Groupe SNCB. Lors de leur audition, les représentants de la direction générale Move, ont tenu le discours suivant: "Nous ne sommes pas en contact avec la SNCB ou Infrabel mais avec les autorités belges, avec le département fédéral de la Mobilité auquel nous avons demandé de nous donner une situation de fait des décisions."

Cela pose des questions quant à la coordination et j'aimerais connaître votre avis sur la question. Ces rapports existant entre l'Europe, le gouvernement belge et la SNCB ainsi que les rapports hiérarchiques entre eux sont en question.

De manière concrète, on peut résumer et conclure qu'il appartient au SPF Mobilité d'imposer au Groupe SNCB des normes et des obligations en matière de sécurité pour se conformer aux décisions et aux règles européennes mais on s'aperçoit que ce sont les entités elles-mêmes qui, fortes de leur expertise en la matière et partant du manque de personnel de l'autorité nationale de sécurité et de l'organisme d'enquête, expliquent au SPF ce qu'il convient de dire, de faire ou de défendre devant les autorités européennes. Je voudrais connaître votre appréciation de cette situation qui me paraît pour le moins floue.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil de mensen van het Rekenhof bedanken voor hun grondige analyse. Dit zijn wij trouwens ook gewoon in de publicaties van het Rekenhof.

Ik heb drie vragen. Wat de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof betreft, los van de scherpe analyse, vraag ik mij af of jullie in het verleden reeds deze problemen hebben gesignaleerd aan de spoorwegverantwoordelijken of de politieke verantwoordelijken. Zo ja, in welke zin? Werd hierop gereageerd? Hebben zij hieraan een gevolg gegeven?

Het tweede handelt over de implementatie van ETCS. Ik las dat er in 1999 door de NMBS reeds een principiële beslissing werd genomen omtrent de invoering ervan. In uw rapport op bladzijde 48 staat letterlijk, ik citeer: "… dat de raad van bestuur van de NMBS beslist het dossier ter goedkeuring voor te leggen aan de toezichthoudende minister en met haar te onderhandelen over een bredere interpretatie van de termen van het beheerscontract.". U voegt eraan toe: "De raad vreest dus blijkbaar dat deze beslissing niet conform het beheerscontract zal worden geacht." Aanvullend stelt u dat het Rekenhof noch over het resultaat van bovenvermelde onderhandelingen, noch over de formele goedkeuring van dit dossier door de minister informatie heeft kunnen verkrijgen. Er is volgens jullie geen schriftelijk verslag terug te vinden in de archieven van de NMBS Holding, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Wat dit laatste betreft, hebben de experts de toestand van de archieven al vermeld als pijnpunt. In welke mate werd u dan mondeling bevestigd wat het resultaat was van deze onderhandelingen? Volgens u vreesde de raad dat deze beslissing niet conform het beheerscontract zou worden geacht. In welke mate deelt u dit toenmalige standpunt van de raad?

Mijn laatste vraag handelt over uw analyse in verband met de implementatie van het systeem TBL1+. U maakt een oplijsting van de negatieve aspecten: niet-erkend, geen Europese norm, de installatie zal een tijdelijke verzwakking van de veiligheid tot gevolg hebben. In uw conclusies staat dat TBL1+ naast het bestaande systeem moet worden geïnstalleerd. Ik stel mij de vraag in

welke mate het Rekenhof dan van oordeel is dat de installatie van TBL1+, in afwachting van ETCS, zinvol is.

Kunt u de stelling bijtreden dat men zich beter zou concentreren op de volledige installatie van ETCS zonder die tussenstap met TBL1+?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, sans vouloir polémiquer, je voudrais réagir aux propos de mon collègue Thiébaut qui a évoqué notre réunion de commission avec l'ERA. Je voudrais quand même que l'on soit clair! Le représentant de l'ERA n'a pas dit que la commission s'était trop focalisée sur les aspects technologiques. Ceci est venu des bancs de la commission; ne faisons pas dire aux experts de l'ERA ce qu'ils n'ont pas dit. Ce qu'a dit le représentant de l'ERA quant à l'opposition entre "choix" et "technologies" rejoint ce que nous ont dit nos experts, dans leur rapport, sur la nécessité d'une culture de la sécurité qui dépasserait, bien évidemment, les aspects purement technologiques.

Ceci dit, si nous voulons nous comparer avec l'Angleterre, cette dernière n'a peut-être pas de système de freinage automatique des trains et vous dites qu'ils n'ont pas d'accident; or, chez nous, on n'a pas de freinage automatique des trains, mais nous avons des accidents et les feux rouges sont de plus en plus souvent brûlés. Il me semble donc nécessaire de rappeler plusieurs choses à ce niveau.

Je remercie, moi aussi, les auteurs pour leur rapport et j'aurais quelques questions à poser, chapitre par chapitre.

Au chapitre 1, vous mettez en évidence – comme l'ERA l'a fait en début de semaine – la question de l'indépendance et des moyens de l'autorité nationale de sécurité et de l'organisme national d'enquête. Vous évoquez aussi le statut du personnel, qui entraîne parfois des concurrences entre l'ERA, la Commission européenne, la SNCB, etc., en termes d'engagement.

Pour améliorer l'indépendance et les moyens de ces organismes, vous évoquez le renfort d'experts indépendants de même que le rattachement direct de l'autorité nationale au ministre. Pensez-vous qu'il soit possible d'envisager que l'autorité nationale et l'organisme d'enquête, notamment en regard des directives européennes, soient complètement détachés du SPF; qu'on ait une structure neuve, une agence déconnectée du ministère, à la manière de certains instituts ou organismes de régulation? Est-ce, pour vous, une piste envisageable, dans la perspective d'un accroissement de l'indépendance et de la capacité d'action de ces autorités?

Sur le chapitre 2 relatif à l'interopérabilité européenne, je ne reviendrai pas sur les conclusions citées: stratégies d'Infrabel et de la SNCB qui posent question en termes d'équipements de protection automatique des trains, problèmes de coordination entre l'infrastructure et le matériel roulant.

Il me semble important de rappeler, comme vous l'avez fait, le statut précaire du TBL1+. Cela fait écho à des discussions que nous avons eues sur la possibilité de migrer du TBL1+ vers l'ETCS avec ou sans grandes difficultés.

Dans votre rapport, page 36, vous dites que le système TBL1+ n'anticipe que très partiellement le système européen ETCS sur le plan de l'infrastructure et aucunement sur le matériel roulant.

Comme je l'ai dit lors de la présentation du rapport des experts, c'est vraiment une question sur laquelle nous allons devoir continuer à nous pencher car il y a, aujourd'hui, deux écoles. Celle qui estime que le TBL1+ constitue une étape vers l'ETCS – et c'est notamment la thèse d'Infrabel. Pour d'autres, le TBL1+ est peut-être une étape, mais une étape particulièrement précaire. La migration vers l'ETCS sera très ardue notamment pour ce qui concerne le système embarqué à bord des trains.

Pourriez-vous développer votre argumentation sur le fait que le système TBL1+ n'anticipe que très partiellement le système ETCS?

En outre, – et c'est important – vous ajoutez que ces aspects techniques et juridiques peuvent avoir pour conséquences que des moyens financiers sont mobilisés au profit d'un système transitoire, ce qui pourrait nuire à la disponibilité de moyens afin de déployer un système conforme aux normes européennes.

J'en arrive au chapitre 3 relatif aux projets d'investissement et plus précisément à la page 41. Je voudrais vous poser une question sur la mise en œuvre du projet GSM-R d'Infrabel. Vous dites au deuxième paragraphe: "Il s'est avéré que le réseau GSM-R tel qu'il a été installé permet seulement une communication vocale." La phrase me semble un peu ambiguë. Cela signifie-t-il qu'on a, en connaissance de cause, mis en œuvre

le système qui permet seulement la communication vocale et non la transmission des données ou s'est-on rendu compte, à un certain moment, que le système pour lequel on avait opté n'allait malheureusement pas permettre la transmission de données? Pouvez-vous me donner une explication à ce sujet?

Pour le reste, et pour ce qui concerne les projets d'investissement, votre rapport permet de mettre de l'ordre dans la chronologie de ce que l'on pourrait appeler un fameux cafouillage, depuis le TBL1 jusque et y compris éventuellement l'ETCS.

Vous remettez de l'ordre dans la chronologie mais les choses restent quand même toujours assez floues. Pourquoi a-t-on décidé de telle ou telle technologie? Il y a encore beaucoup de travail à réaliser de ce côté-là.

On commence de plus en plus, ici au sein de la commission, à poser la question de l'interférence avec les politiques industrielles et celle des choix d'investissement en lien avec les politiques industrielles. Avez-vous, dans le cadre de votre mission qui a été relativement courte, eu accès aux appels d'offres? Avez-vous vérifié le respect des marchés publics pour l'ensemble des ces investissements, et notamment celui du passage TBL1+ vers ETCS?

Enfin, en ce qui concerne les contrats de gestion (chapitre 4), vous évoquez le fait que la recommandation de l'audit après l'accident de Pécrot, qui évoquait la nécessaire mise en place d'un système de gestion de la sécurité, n'a pas été achevée au terme du contrat de gestion qui se termine en 2007. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce qu'il en est aujourd'hui de ce système de gestion de la sécurité? Est-il mis en œuvre dans les différentes entités du Groupe SNCB?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ook ik wens de leden van het Rekenhof te danken voor het lijvige en toch zeer duidelijke document dat wij hier vandaag ter bespreking hebben voorgelegd. Toch nog additionele vragen.

Mijn eerste vragen betreffen DVIS. We hebben een brief van de FOD Mobiliteit van juli 2008 waaruit blijkt dat de NMBS-holding het enige reservoir van menselijke competenties was waarbinnen de onontbeerlijke kwaliteiten voor de uitoefening van de functies van verantwoordelijke van de veiligheidsdienst konden worden gevonden. Zie pagina 19. Op dit moment levert DVIS volgens het Rekenhof intussen wel voldoende inspanningen om eigen, onafhankelijk personeel op te leiden en is er momenteel sprake van een volwaardig competentiemanagement binnen DVIS. Langs de andere kant hebben we ook een verslag van 10 februari 2010 en daarin stelt een consultant op vraag van de Staat voor om DVIS en het onderzoeksorgaan rechtstreeks te laten ressorteren onder de staatssecretaris voor Mobiliteit, om die organen meer autonomie te geven.

Is het Rekenhof op de hoogte van het antwoord van de staatssecretaris op deze aanbeveling? Werd hierin ondertussen al actie ondernomen? Ik vrees een beetje van niet. U zegt hier vandaag zelf dat er tot op heden nagenoeg geen maatregelen werden genomen die betrekking hebben op de ingebrekestelling van de Europese Commissie om de onafhankelijkheid te verhogen.

Nog een bijkomende vraag. Is het Rekenhof ervoor gewonnen om DVIS en het onderzoeksorgaan onder te brengen in een verzelfstandigd agentschap dat weliswaar ressorteert onder de staatssecretaris voor Mobiliteit, maar volledig onafhankelijk is van de FOD Mobiliteit, met het oog op een aantrekkelijker personeelsstatuut en dus het beter functioneren van deze organen?

Nog een aantal vragen met betrekking tot de interoperabiliteit. U zegt zelf dat de technische specificaties in het raam van de interoperabiliteit werden vastgelegd op 28 maart 2006 en dat men dus vanaf dan zeker wist dat TBL1+ niet interoperabel was, want dat systeem behoorde niet tot de klasse A en B.

We zien dan ook dat de raden van bestuur, op 30 maart die van Infrabel en op 5 mei die van de NMBS, hebben beslist om toch TBL1+ uit te rollen.

Waren die raden van bestuur op dat moment voldoende op de hoogte dat er bezwaren waren vanuit de Europese Commissie over de interoperabiliteit van TBL1+ met een verhoogd veiligheidsrisico tot gevolg voor buitenlandse operatoren?

Waren zij ook voldoende op de hoogte dat er voor de uitrusting van ETCS Europese subsidies beschikbaar waren, in tegenstelling tot TBL1+?

U hebt ook nog aangehaald dat er toch sprake is van een moeilijke toewijzingsprocedure en dat dit een van de redenen was waarom planningen steeds achteruit geschoven werden en dus niet konden aangehouden worden. Hoe zag die toewijzingsprocedure eruit? Zijn er voldoende

marktbevragingen geweest? Wie waren de kandidaat-fabrikanten die een ETCS+-systeem dat voldeed aan de Europese specificaties konden leveren?

Wij kunnen ook lezen dat volgens Infrabel de onzekerheid over ETCS pas definitief kon weggenomen worden door de publicatie van de versie 2.3.0 debugged in april 2008. Hebben ook andere landen daarop gewacht voor een verdere implementatie? Heeft het Rekenhof verder onderzocht hoe de aanbesteding van TBL1+ verlopen is? Is dat volledig volgens de Europese aanbestedingsregels gebeurd?

Inzake de beheercontracten stelt u expliciet dat er meer moet gebruik gemaakt worden van die beheerscontracten en dat wij daarin effectief veiligheidsdoelstellingen moeten gaan bepalen. Aan de andere kant lezen wij echter op pagina 89 in het antwoord van de NMBS dat het opnemen van die veiligheidsdoelstellingen in het beheerscontract niet zou stroken met de filosofie van een gelijkwaardige en niet-discriminerende behandeling van de spoorwegoperatoren en dat dus eerder de wet van 19 december 2006 aangewezen is.

Na het relaas dat ik vandaag heb gehoord, denk ik dat u als Rekenhof effectief voorstander is om specifieke opnames te doen in de beheerscontracten zelf. Bestaat er volgens u een mogelijkheid om in financiële sancties te voorzien voor Infrabel en de NMBS bij het niet respecteren van bepaalde doelstellingen? Ziet u een aantal mogelijkheden om ook de DVIS en het onderzoeksorgaan beter aan te sturen vanuit de Kamer?

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, à l'instar de mes collègues, je voudrais également remercier les membres de la Cour pour la qualité, la clarté et l'exhaustivité du propos. De nombreuses choses ont été dites par mes collègues. Je me limiterai simplement à une brève question sur les perspectives.

Comme suggéré dans votre rapport: "il serait tout à fait possible, dès la conclusion du prochain contrat de gestion, de mettre encore plus l'accent sur la sécurité du rail en inscrivant la sécurité du rail comme priorité, en instaurant des obligations spécifiques."

Pouvez-vous être plus explicite sur ce point et avez-vous des suggestions, des propositions concrètes à faire aux membres de la commission?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zou willen beginnen met een paar concrete vragen te stellen en een algemene opmerking te maken. Een aantal uiteenzettingen in onze commissie hebben mij immers verontrust. TBL1+ wordt zo te horen al sterk in vraag gesteld. We kunnen discussiëren over het beslissingstracé dat daartoe geleid heeft. Ik vind het echter een heel gevaarlijke evolutie om TBL1+ en haar installatie vandaag in vraag te stellen, zeker als het onze doelstelling is om de veiligheid op de spoorwegen op korte termijn te verbeteren. Mijns inziens kunnen we er maar beter voor zorgen dat TBL1+ zo snel mogelijk geïnstalleerd wordt op het volledige net. Dat echter terzijde.

Ik heb een aantal heel specifieke vragen voor de heren van het Rekenhof. U stelt in uw nota dat de TBL1+-bakens geherprogammeerd zullen moeten worden om de overgang mogelijk te maken naar ETCS. Dat is uiteraard correct. U stelde echter ook dat het doorvoeren van die programmatie een heel zware taak zal zijn. Kan u nader verklaren in hoeverre dat een moeilijke opdracht zal zijn? Anderen zeggen ons immers dat die herprogrammatie vrij eenvoudig is.

Een tweede element betreft de GSM-R. De GSM-R is samen met de TBL-bakens een belangrijke tussenstap richting ETCS. ETCS is vandaag in heel Europa beschikbaar op 2800 km spoor. Dat is nog niet zo veel. De verwachting dat dat systeem in België vandaag al volledig geïnstalleerd zou zijn is mijns inziens dan ook te optimistisch. De GSM-R is bij ons enkel nog maar in werking voor voice-communicatie en moet nog ingeschakeld worden voor datatransmissie. De NMBS heeft er bewust voor gekozen om dat in twee stappen te doen. Er zullen nog bijkomende investeringen moeten gebeuren om tot de overdracht van data te komen. Kunnen jullie inschatten hoe zwaar die investeringen zullen zijn in verhouding met de investeringen die al achter de rug zijn?

Mijn derde vraag betreft de Europese subsidies om de spoorwegen uit te rusten met ETCS. De indruk werd gewekt dat ons land, meer bepaald de spoorwegmaatschappij, geld heeft weggegooid door niet in ETCS te investeren, maar in TBL1+. Uiteraard moeten we dan eerst over alle gegevens beschikken. Over hoeveel subsidies gaat het met betrekking tot ETCS-uitrustingen en hoe verhoudt de prijs van ETCS-uitrustingen zich ten opzichte van de TBL1+-uitrustingen? Mijns inziens moeten we al die gegevens in verhouding hebben vooraleer de indruk wordt gewekt dat we subsidies hebben weggegooid.

Tot slot wilde ik me aansluiten bij de opmerking van collega Somers met betrekking tot de veiligheidsaspecten in de beheerscontracten. Uiteraard moet veiligheid de prioriteit zijn bij spoorwegen. Volgens mij is dat ook het geval. Dat moet een prioritaire opdracht zijn van Infrabel en dat mag in haar beheerscontract staan. Als we het echter over het beheerscontract van de NMBS-vervoersmaatschappij hebben, moeten we enige voorzichtigheid aan de dag leggen. Uiteraard niet omdat veiligheid geen prioriteit voor hen moet zijn, maar wel omdat we in de context van het vervoer rekening moeten houden met de concurrentiële realiteit. Veiligheid moet voor alle spoorwegmaatschappijen prioritair zijn, en niet enkel voor de NMBS waarmee we een beheerscontract hebben. Vandaar mijn nuance bij die stelling.

De **voorzitter**: Ik meen dat alle collega's die het woord gevraagd hebben aan bod zijn gekomen. Ik wil zelf nog een aantal vragen en bedenkingen meegeven. U hebt gezegd dat er een gebrek aan onafhankelijkheid is bij het NSA en het NIB. Aangezien het vrij recente wetgeving is die Europa ons oplegt, is er in andere landen waarschijnlijk toch ook een verwevenheid tussen de onderzoeksorganen en de historische operatoren? In welke mate hebt u er zicht op of hetzelfde probleem zich ook in andere landen voordeed?

Wat de hele discussie over TBL1+ betreft, ik deel de mening van collega Balcaen, die zegt dat het belangrijke van dit rapport ook is dat u ons een inzicht geeft in de chronologie van de beslissingen. Het klopt, zoals de heer Van den Bergh gezegd heeft en zoals onze experts gezegd hebben, dat wij vandaag waarschijnlijk op een point of no return staan, omdat wij de veiligheid moeten garanderen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat bijvoorbeeld de discussie die u op bladzijde 32 schetst de wenkbrauwen deed fronsen. Telkens er vergaderd werd, wierp de ene dan wel de andere een aantal vragen op, zonder concreet antwoord. In uw motivering verwijst u naar twee vergaderingen waarin nergens concreet werd gezegd wat het antwoord is van de andere gesprekspartner, ofwel stond dat niet in de verslagen en dient dat nog verder nagegaan te worden, op het moment dat wij die mensen zullen vragen.

Ook de vraag over de ombuiging van de TBL-bakens, van hard- en software, blijft bestaan. Collega Van den Bergh heeft er ook naar verwezen. Hebt u een zicht op de kostprijs van het omturnen van die software? Op welke termijn kan dat gebeuren? Over de kostprijs gesproken, u zegt dat de budgettering werd aangepast aan de hand van de planning. U zegt dat de planning vaak optimistisch was, dat er vaak een systematisch uitstel was en dat een aantal problemen onderschat werd. Ook daarbij heb ik nog een vraag. Men ziet bijvoorbeeld bij een aantal pilootprojecten dat de datum telkenmale wijzigt. Op een bepaald moment stelt men daar steeds budgetten tegenover. Als de implementatie van die pilootprojecten dan vertraging oploopt, wat gebeurt er dan met de budgetten?

Die budgetten worden dan gewijzigd. Waar zijn de middelen van die budgetten dan naartoe gegaan?

Zelfs in de vorige commissie werd de vraag gesteld over het niet-ordonnanceren van vastgelegde kredieten op veiligheid. Ook in een meerjarenplanning heeft men een traject gegeven. Men komt om verschillende redenen niet aan de effectieve benutting van die kredieten. Waar gaan die kredieten naartoe?

Over ECTS hebt u gezegd dat er geen aanwijzing is dat de geringe uitvoering te wijten zou zijn aan een gebrek aan middelen. Dat vind ik een zeer belangrijke zin in het rapport. De overheid voorziet in voldoende middelen. Door tal van redenen zal men effectief niet tot ordonnancering zijn overgegaan, ook al was in voldoende middelen voorzien. Het is belangrijk om het debat te voeren over het percentage van middelen dat moet worden aangewend om te voorzien in een zekere graad van veiligheid.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de raadsheer, aan de hand van de vragen merkt u dat de parlementsleden het rapport voorafgaandelijk aandachtig hebben gelezen. Aan u om een aantal verduidelijkingen te brengen.

Ignace Desomer: Mijnheer de voorzitter, wij zijn onder de indruk van het aantal vragen. Het verheugt ons dat u zoveel vragen hebt en dat er zoveel interesse is voor dit rapport.

Ik wil u wel enkele beperkingen meedelen. U zou het ons als parlementsleden en politici terecht heel kwalijk nemen indien wij uitspraken zouden doen over de opportuniteit van bepaalde keuzes. Ik denk niet dat dit goed zou aankomen.

Op een aantal technische aspecten kunnen wij moeilijk een sluitend antwoord geven. Wees gerust, ik omzeil uw vragen niet, maar ik zeg u wat onze beperkingen zijn.

Er werd een aantal vragen gesteld over kostprijsberekeningen, waarvan ik vermoed dat wij ze niet binnen het tijdsbestek van deze vergadering kunnen beantwoorden. U kunt er zeker van zijn dat wij de vragen die wij wel kunnen beantwoorden, maar niet vandaag in deze commissievergadering, schriftelijk zullen beantwoorden.

Wijzelf en onze medewerkers hebben het geheel van vragen gegroepeerd per thema. Er zijn vragen die bij mekaar aansluiten.

De eerste vragen betreffen het Memor-krokodilsysteem dat niet werkt. Is er controle van de Staat op de bestaande systemen?

Serge Roland: Votre question porte un accident à propos duquel nous n'avons pas fait d'enquête. D'ailleurs, nous n'en avons pas fait non plus sur l'accident de Buizingen. Je vous inviterais plutôt à auditionner le responsable de l'autorité nationale de sécurité qui, lui, assure avec ses effectifs et au quotidien la surveillance de différents systèmes.

Votre question était très ponctuelle et portait sur le non-fonctionnement du crocodile à cet endroit-là, et non en général.

Éric Thiébaut (PS): (…) Le non-fonctionnement des systèmes de sécurité en général.

Serge Roland: Dans le cadre de notre mission, nous n'avons pas eu l'occasion en deux mois d'examiner dans quelle mesure les budgets prévus pour les entretiens des systèmes de sécurité ont été utilisés à cette fin.

Michel de Fays: Une question a été posée au sujet de la disponibilité des subsides européens pour l'un des systèmes. Je dois vous dire que, pour la Cour des comptes, si ces subsides ne sont pas possibles pour le TBL1+, cela confirme simplement le fait que ce système n'est pas conforme aux normes européennes. Mais, dans le cadre de notre mission limitée, nous n'avons pas évalué l'impact que ces subsides auraient pu avoir sur les décisions prises.

Des questions assez nombreuses ont été posées à propos de l'indépendance des deux nouveaux organes de sécurité et d'enquête. Si vous nous demandez ce que nous pensons des solutions proposées par le secrétaire d'État relativement à ces questions, nous relevons que le statut plus avantageux des membres du personnel de la SNCB Holding par rapport à celui des fonctionnaires du SPF Mobilité et Transport ne permet pas de bénéficier d'expertises nécessaires à la constitution de l'organe de sécurité sans maintien de leur statut.

À terme, la réunion des diverses compétences requises pour exercer les missions de cet organe nécessitera la création d'un statut commun à l'ensemble du personnel. Pour la Cour des comptes, s'agissant d'organes aussi essentiels en matière de sécurité ferroviaire, la simple apparence d'un manque d'indépendance suffit à ce que des mesures soient prises.

L'idée que ces organes quittent éventuellement le ministère, soient repris dans une agence, un organe à créer, est une des solutions à étudier; nous ne les avons pas étudiées car cet aspect ne fait pas partie de nos suggestions.

Encore une fois, nous ne nous mêlons pas de gestion, ce n'est vraiment pas notre rôle.

Il nous a aussi été demandé comment les sociétés du Groupe SNCB donnaient suite aux recommandations de l'organisme d'enquête.

La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire prévoit que l'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes auxquels les recommandations ont été adressées doivent faire rapport, au moins une fois par an, à l'organisme d'enquête pour le 30 juin de l'année qui suit, sur les mesures prises ou prévues.

Par ailleurs, des dispositions ont été prises par la responsable actuelle de l'organisme d'enquête, en fonction depuis novembre 2009, afin que le suivi des recommandations fasse dorénavant l'objet d'un rapportage spécifique dans le rapport annuel de sécurité des sociétés concernées.

Excusez-moi si je passe d'un sujet à l'autre.

En ce qui concerne le contrôle des marchés publics, question posée par plusieurs intervenants: dans le cadre de notre contribution aux travaux de la commission, et nous rappelons qu'il ne s'agit pas d'un audit classique de la Cour des comptes, nous ne nous sommes pas intéressés à l'aspect marché public.

Par ailleurs, la Cour des comptes siège dans le collège des commissaires aux comptes des trois sociétés. Nous avons des équipes permanentes de contrôle sur place. Un des points d'attention, particulièrement pour la Cour des comptes, puisque cela fait vraiment partie de notre *core business*, c'est le respect de la législation des

marchés publics quand elle s'impose aux sociétés.

Ce contrôle n'est pas exhaustif, ce serait impossible, mais nous couvrons quand même la matière d'une façon pertinente. Je n'ai pas le souvenir que les marchés en cause aient fait l'objet de remarques du collège ou de la Cour des comptes mais nous pouvons vérifier cela dans nos archives.

Ignace Desomer: Ik wil ingaan op bepaalde vragen over de beheerscontracten. Er werd onder meer gevraagd waarom in de beheerscontracten moet worden opgenomen wat de Belgische en de Europese wetgeving al bepalen? Men zou kunnen zeggen dat het wettelijk kader voldoende moet zijn.

Wij hebben na dit onderzoek de stellige indruk dat het management verbeterd kan worden en dat het beter opgevolgd kan worden mochten de Belgische en Europese wettelijke verplichtingen ook in de beheerscontracten staan. Dat zou een middel zijn om meer de nadruk te leggen op accountability, op het moeten afleggen van verantwoording door het management ten aanzien van de regering en het Parlement.

Door al die bepalingen in de beheersovereenkomsten te zetten heeft men natuurlijk nog geen veiligheidscultuur. Daardoor is er nog geen veiligheidsmanagement. Maar het kan helpen, menen wij, zeker voor de Staat, om al die elementen beter op te volgen en om de drie maatschappijen beter ter verantwoording te kunnen roepen, hen te herinneren aan de aangegane engagementen en hen te vragen hoever het daarmee staat.

Wij hebben bij het Rekenhof wel enige ervaring in het begeleiden van grote infrastructuurprojecten. Herinner u bijvoorbeeld projecten van de Vlaamse regering als de BAM met de Lange Wapper, enzovoort. Wij hebben geadviseerd dat men – opdat het Vlaams Parlement een klaar beeld zou krijgen over dat immens ingewikkeld project – zou werken met een basisrapportage. In die basisrapportage gaat men uit van een aantal primaire doelstellingen en van de daarvoor nodige middelen. De kostprijs wordt bepaald. Die evolueert natuurlijk, dat weten wij ook wel. Het risicomanagement, de projectorganisatie, de planning, enzovoort, komt allemaal aan bod in de basisrapportage.

Het Parlement of de regering kan dan nadien aan de hand van voortgangsrapporten opvolgen hoever men staat. Zulke rapportage kan meer gestructureerde informatie geven, menen wij, aan de regering en het Parlement. Ik ben mij zeer goed bewust van de rol die wij spelen. Wij moeten niets insinueren of tussenbeide komen in de opportuniteit. Ik zeg alleen maar dat het structureren van de informatie en het doen afleggen van verantwoording een goede zaak kan zijn.

Ik zie dat mijn collega’s bepaalde vragen in verband met het derde hoofdstuk beter kunnen beantwoorden.

Ella Desmedt: Ik wil ter inleiding zeggen dat wij niet zoveel additionele informatie kunnen geven, want bijna alles wat wij gevonden hebben staat in het rapport. Heel veel vragen kunnen wij dus niet beantwoorden. Bij enkele vragen kan ik een beetje meer duiding geven.

Zo werd er gevraagd of de raad van bestuur op de hoogte was van de gebrekkige interoperabiliteit van TBL1+ en van de mogelijkheid tot Europese subsidies. In het rapport kan worden nagelezen welke overwegingen gehanteerd werden in 2006, toen gekozen werd voor TBL1+ op het Belgisch systeem. Daar merkt men dat er een duidelijke afweging werd gemaakt. Het Europees systeem liet te lang op zich wachten, terwijl ondertussen het Belgisch net beter beveiligd moest worden. De voor- en nadelen van beide werden afgewogen. Daarbij was het wel geweten dat TBL1+ niet interoperabel is en dat er mogelijk problemen zijn met de Europese status. Er werd duidelijk gekozen voor een snelle beveiliging van het Belgisch net met een eigen systeem.

De Europese subsidies zijn gekend. Daarover hebben wij geen grondige analyse gemaakt, maar als men de opeenvolgende budgettaire plannen inkijkt; merkt men hier en daar wel de verwachting dat men subsidies kon aanvragen voor bepaalde elementen van ETCS. Het project heeft toen echter vertraging opgelopen, waardoor dat niet meer aan de orde was. De mogelijkheid op zich is wel gekend. Meer details hebben wij daarover niet onderzocht, dus veel meer kunnen wij daarover niet zeggen.

Er is ook een vraag gesteld over de ombouw van TBL1+ naar ETCS. Of dat al dan niet een zware taak is, is eigenlijk een technische vraag. Uit de evoluties van de planningen van de maatschappijen en de budgetten kunnen wij wel afleiden dat die stap wel werd ingecalculeerd. Zodra men beseft dat later nog een omzetting moet gebeuren, ziet men de tijdshorizon naar

2020 verschuiven en ziet men ook het geraamd totaalbudget stijgen. Meer details hebben wij daarover evenmin, maar ik denk wel dat het op een of andere manier nu al is ingecalculeerd.

Er is een vraag gesteld over het feit dat de keuze voor ETCS eventueel niet in lijn ligt met het beheerscontract. Op pagina 49 in ons rapport staat alle informatie die wij hebben kunnen verkrijgen. Wij hebben daarover geen mondelinge gesprekken gevoerd. Misschien is het interessant om dat wel te doen. Al wat wij konden vinden, staat in het rapport.

Ook is er een vraag gesteld over het gebrek aan personeel. Over welk personeel gaat het? Het gaat over technici, echt de mensen die op het terrein de dingen moeten gaan installeren.

Wij hebben niet verder gekeken of er initiatieven werden genomen om die mensen te zoeken. Daar hebben wij niet verder naar kunnen kijken.

Er was in het begin ook de vraag of de kredieten voor het onderhoud van de bestaande systemen goed zijn gebruikt. Dat hebben wij jammer genoeg ook niet nagekeken. Wij hebben alleen naar de investeringsbudgetten voor de nieuwe zaken gekeken.

Ik zal het hierbij laten.

Ignace Desomer: Een van onze medewerkers zal u nog meer toelichting geven.

Nikola Mirkovic: De nombreuses questions ont porté sur le choix du TBL1+ et de l'ETCS et le degré de compatibilité de ces deux systèmes. Quelques précisions à ce sujet. Il faut faire la distinction entre la composante sol et la composante machine. En ce qui concerne la composante sol, le matériel nécessaire pour le TBL1+ peut être réutilisé pour l'ETCS. Cela doit faire l'objet d'une reprogrammation et donc d'un développement au point de vue du software. À l'heure actuelle, on n'a pas de chiffres sur le coût d'un tel développement et d'une telle modification. On doit bien constater que, pour l'instant, dans le planning, la migration et donc le changement des balises vers l'ETCS est à un horizon assez lointain. Il n'y a pas encore de précision sur les chiffres.

En ce qui concerne la composante machine, le TBL1+ et l'ETCS sont tout à fait incompatibles; il faut donc remplacer l'équipement TBL1+ existant pour équiper une machine avec l'ETCS. Aucune reprogrammation de l'équipement machine n'est possible.

Michel de Fays: Des questions ont été posées concernant des comparaisons internationales. Avons-nous examiné si, dans d'autres pays, les transpositions des directives ont été réalisées plus rapidement, si les choix qu'ils ont fait en matière d'organes indépendants permettent de rassembler de meilleures compétences ou plus de garanties d'indépendance? Je dois vous répondre malheureusement que nous n'avons pu examiner aucune comparaison au niveau international à cet égard.

Serge Roland: Une question a été posée concernant la coordination entre les investissements et le déploiement sur le terrain du système TBL1+. Nous avons effectivement constaté que le service de sécurité avait dû intervenir car Infrabel avait désactivé, sur certaines lignes, des balises TBL1 alors que le matériel roulant de la SNCB n'était pas encore équipé du TBL1+. Les réponses des sociétés concernées nous assurent de différentes mesures qui sont prises: des échanges de plans et des réunions de coordination en matière d'investissement.

Manifestement, l'exécution de ce déploiement ne s'accompagne pas des meilleures garanties de coordination. Il ne suffit pas d'avoir une infrastructure équipée et un matériel roulant performant, encore faut-il que les bons engins de traction circulent sur les lignes équipées du même matériel.

Michel de Fays: M. Bastin avait posé une question concernant le suivi de nos trois rapports. Ceci est le quatrième rapport que nous faisons à la demande du Parlement concernant la SNCB. Le droit d'injonction dont dispose le Parlement fédéral vis-à-vis de la Cour des comptes ne s'est exercé jusqu'à présent qu'à l'égard de la SNCB.

Les sujets étaient tout à fait différents; il est donc difficile d'essayer de trouver une continuité ou une amélioration. Cela dit, au fil de nos examens, nous avons remarqué deux choses qui se sont certainement améliorées. D'une part, je citerais l'organisation et l'implication du ministère, sa capacité et son expertise, même si nous estimons qu'il y a encore des améliorations à apporter. D'autre part, et c'est peut-être paradoxal, nous avions constaté, dans notre précédent rapport, une amélioration du rôle de l'État, de son implication dans la négociation des contrats de gestion. Étant donné que l'aspect sécurité est hors contrat de gestion, cette amélioration n'a pas

d'effet en l'occurrence.

Ignace Desomer: Er was ook nog een vraag van mevrouw Somers over eventuele financiële sancties die zouden kunnen worden getroffen indien bepaalde engagementen niet of onvolledig worden uitgevoerd. Dat is natuurlijk een opportuniteitsvraag. Het Rekenhof kan moeilijk zeggen of u dat moet doen. Als dat echter aan bod moet komen, dan zou dat vanzelfsprekend in de beheerscontracten aan bod moeten komen.

Er was ook nog een vraag in verband met voicecommunicatie. Daar kan de heer Strobbe op antwoorden.

Stijn Strobbe: Het gaat dan over de uitbouw van het GSM-R-netwerk en de voicecommunicatie. Daar waren twee vragen over. Ik zou hiervoor even willen teruggaan naar de oorspronkelijke doelstellingen van het GSM-R-project die werden vastgelegd in januari 2000. Bij de uitbouw van die krachtlijnen werd als hoofdzakelijke doelstelling opgenomen de uitbouw van een digitaal radiosysteem ter vervanging van de bestaande analoge radiosystemen. Dat houdt dan de uitbouw in van een GSM-R-netwerk specifiek voor de spoorwegen. Het gaat om de installatie van de boorduitrustingen en de bouw van meer dan 400 gsm-masten op het Belgisch grondgebied.

De doelstelling ervan is natuurlijk de veiligheid verhogen. Daarnaast had men oorspronkelijk ook al de ondersteuning van ETCS2 voorzien via GSM-R op de hogesnelheidslijnen L3 en L4. De ondersteuning van ETCS2 en ERTMS door GSM-R voor het volledige spoorwegnet was dus niet opgenomen in de oorspronkelijke doelstellingen van het GSM-R-netwerk. Op basis van die oorspronkelijke doelstellingen uit 2000 hebben wij dan ook het onderzoek gedaan. We zijn tot de vaststelling gekomen dat die doelstellingen gehaald zijn. Het leek ons zeker noodzakelijk om erbij te vermelden dat er voor de toekomstige uitbouw van ETCS2 bijkomende aanpassingen nodig zullen zijn aan het GSM-R-netwerk. Welke impact dit dan concreet zal hebben, zowel financieel als technisch, hebben wij echter niet verder onderzocht.

Serge Roland: Il y avait une question sur les suites de l'audit commandé par le gouvernement après l'accident de Pécrot. En 2007, un système de gestion de la sécurité n'était toujours pas mis en place mais depuis lors, avec la transposition de la directive européenne sur la sécurité ferroviaire, les entreprises ferroviaires doivent avoir un système homologué de gestion de la sécurité. Elles en disposent effectivement. Ce système est homologué par l'autorité nationale de sécurité, le SSICF.

Ignace Desomer: Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat wij op de meeste vragen van uw commissie hebben kunnen antwoorden. Indien wij een grove nalatigheid zouden begaan hebben, steek dan onmiddellijk uw hand op en dan proberen wij de vraag op te lossen of een begin van antwoord te geven.

In elk geval, wij zijn verheugd dat wij met het Rekenhof naar het Parlement konden komen om onze audit toe te lichten. Wij steken ook veel op van de vragen die u stelt. Wij kunnen die ook meenemen in volgende onderzoeken. De scope van een onderzoek in zo’n korte periode is uiteraard zeer beperkt, maar wij hebben toch geprobeerd om op een aantal essentiële verzuchtingen van uw voorganger als voorzitter in te gaan. Wij blijven ter beschikking van de commissie voor verdere uitleg of schriftelijke antwoorden.

De **voorzitter**: Mijnheer de voorzitter, ik kijk naar de leden. Wenst er iemand te repliceren?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai bien entendu la réponse de la Cour sur le respect de la législation sur les marchés publics. Il s'indique peut-être de jeter un coup d'œil plus attentif sur la manière dont les marchés publics ont été passés dans la période que nous étudions, en lien avec nos réflexions sur l'audition des partenaires industriels.

Tanguy Veys (VB): Ik begrijp de omzichtigheid van het Rekenhof om niet buiten zijn rol te treden, maar wat betreft de analyse van TBL1+ ben ik de mening toegedaan dat er voldoende elementen zijn om het huidig beleid inzake de TBL1 als tussenstap te ondergraven. Die worden hier ook woordelijk bevestigd.

U zegt dat er geen schriftelijke documenten werden teruggevonden. Het verwondert mij dat het Rekenhof zich daarbij neerlegt. Ik denk dat u in andere dossiers toch wel iets korter op de bal speelt. U zegt dat u niet mondeling hebt gevraagd of dat bevestigd kan worden. Die manier van werken verwondert mij een beetje.

Een laatste vraag die tussen de plooien van de vele antwoorden is gevallen, is de volgende. In het verleden zijn er al studies en analyses gemaakt door het Rekenhof. U verwijst er zelf naar in uw inleiding. In 2001 betrof het de goede besteding

van de rijksgelden door de NMBS, in 2008 de naleving van de beheerscontracten door de NMBS, Infrabel en de NMBS-holding, en nogmaals in 2008 de federale financiering van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, Infrabel en de NMBS-holding.

Ik heb het document zelf niet doorgenomen, maar ik vermoed dat daarin toch wel een aantal analyses en aanbevelingen omtrent het veiligheidsaspect worden bevestigd, die al vroeger aan de politieke top en aan de mensen van de spoorwegtop bekend waren.

Is er op dat moment een repliek geweest? Hebt u in de documenten kunnen terugvinden dat wordt verwezen naar de analyse die u toen hebt gemaakt, dat er werd ingespeeld op de door jullie in kaart gebrachte pijnpunten en er effectief maatregelen werden genomen om daaraan tegemoet te komen?

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, een van mijn vragen in het licht van de verdere liberalisering van de spoorwegen werd niet beantwoord. Daar moet later in de commissie misschien toch nog even op worden ingegaan. Wij stellen vandaag vast dat TBL1+ juridisch niet afdwingbaar is ten opzichte van andere gebruikers van het net. Hoe gaan wij dan om met het feit dat derden-vervoerders zich op onze sporen aanbieden, gelet op de verdere liberalisering van het reizigersvervoer in Europa?

Gelet op de voorliggende planning zal een Europees systeem op niveau en interoperabel op onze sporen worden toegepast, nadat de volledige spoorwegmarkt volledig door de Europese richtlijnen zal zijn vrijgemaakt. Ik vrees dat wij ook op dat vlak de trein zullen missen.

Voor de collega's in de zaal die denken dat wij ons te sterk op het verhaal van TBL1+ toespitsen, wil ik graag de bezorgdheid van mijn fractie uiten dat het absoluut noodzakelijk is tot op de grond van de beslissing te gaan en met onze commissie vast te stellen op welke basis de keuze voor TBL1+ en ETCS is gemaakt, ze daardoor opzij te zetten en te verdagen in de toekomst. Als wij het verleden daarin immers miskennen, maken wij vandaag dezelfde fouten, die ons in de toekomst opnieuw zwaar zullen opbreken. Ik denk dat iedereen in onze commissie het ermee eens dat het belangrijk is om nu te ageren en niet te wachten tot opnieuw een tragisch ongeval ons tot een nieuw onderzoek zal noodzaken.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, op basis van de drie uiteenzettingen die wij tot nu toe hebben gehoord, denk ik dat het duidelijk is dat wij niet anders kunnen beslissen – dat is ook in uitvoering – om TBL1+ zo snel mogelijk uit te rollen. Dat zou tegen 2012 moeten zijn gebeurd. Gelijktijdig mogen wij echter de interoperabiliteit niet uit het oog verliezen. Wij moeten dus gelijktijdig kijken naar systemen die interoperabel zijn.

Bij de beslissing om uiteindelijk toch TBL1+ te verkiezen, was het aspect van de toewijzingsprocedure zeer belangrijk. Die gaf aanleiding tot heel wat vertragingen. Een echt belangrijke kwestie is volgens mij de inzage in de documenten van de marktbevraging. Welke fabrikanten konden Europese systemen leveren?

Wij zijn ook de suggestie genegen om de archieven te onderzoeken van de overheidsopdrachten die met betrekking tot de veiligheidssystemen volgens de wetgeving hebben plaatsgevonden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb een korte reactie op de repliek van de heer Vandeput, omdat ik mij enigszins aangesproken voel.

Ik wil zijn pleidooi om uit te zoeken waarom men in 2006, en eigenlijk al vanaf 2001, voor TBL1+ heeft gekozen, ten volle ondersteunen. Wat ik daarstraks zei, is vooral dat wij de uitrol van TBL1+ vandaag zeker niet ter discussie mogen stellen. Het is de weg naar een snelle beveiliging van ons spoor. Hadden we al langer TBL1+ gehad, dan waren alle ongevallen van de voorbije dertig jaar wellicht vermeden.

Na de antwoorden van het Rekenhof heb ik nog een bijkomende vraag over de herprogrammatie van de eurobakens. Ik begrijp dat men daarover technische noch financiële details kan geven. Het is wel belangrijk om een onderscheid te maken tussen de eurobakens bij ETCS1 of ETCS2. In ETCS1 zal er wellicht een zwaardere herprogrammatie nodig zijn, omdat alle communicatie via die bakens verloopt, terwijl die bakens bij ETCS2 met de gsm-R-technologie enkel referentiepunten zijn. Ik kan mij voorstellen dat het een veel minder zware herprogrammatie vraagt dan ECTS1.

Ignace Desomer: Wij willen op bepaalde replieken van commissieleden reageren.

De heer Balcaen had het over de "marché publique". Dat kunnen wij inderdaad in het kader van onze opdracht nagaan.

De heer Veys zegt dat wij uitspraken doen en dat wij voorzichtige jongens zijn.

Inderdaad, wij auditeren, doen vaststellingen, formuleren conclusies en aanbevelingen waar het kan. Het Rekenhof geeft daar echter geen appreciatie, geen gevoeligheid, geen kwalificatie aan. Is een tekortkoming van de overheid erg of niet erg? Wij zeggen dat bepaalde overeenkomsten of wetgevingen niet gevolgd zijn of dat aan bepaalde vereisten niet voldaan is. We trachten te zoeken waarom. Maar het komt aan jullie, politici, toe om dat te interpreteren. Wij hebben dus alle reden om voorzichtig te zijn. Wij mogen zeker ook niet uit onze rol vallen. Wij mogen zeker niet het Parlement bij de hand nemen en een bepaalde richting uitduwen die wij zouden wensen.

Enkele van mijn collega's zullen nog antwoorden geven op de gestelde vragen.

Michel de Fays: Monsieur le président, je voudrais répondre à la question de M. Veys relative aux rapports antérieurs de la Cour des comptes. Je confirme que ceux-ci ne portaient absolument pas sur les problèmes de sécurité. Il n'y a pas de continuité à rechercher à cet égard.

Serge Roland: Monsieur le président, j'apporterai une petite précision sur la transmission balise TBL1+. Il ne s'agit pas d'un système européen, vous l'avez bien compris. Il ne s'agit pas d'un système national existant et pouvant bénéficier d'une dérogation sur le plan européen. Il est donc considéré par les différents acteurs concernés comme un système d'aide à la conduite des trains.

Concrètement, cela signifie que si une ligne est équipée de balises TBL1+, elle n'est pas encore équipée d'un standard européen et si un autre opérateur que la SNCB souhaite circuler sur ces lignes, on se retrouvera face à un autre système de sécurité de classe B existant, comme le crocodile ou la TBL1 pour autant que les balises soient toujours en place.

Ignace Desomer: Om terug te keren op de vraag van de heer Balcaen. Het is inderdaad zo dat, indien deze commissie dat wenst, wij een aantal contracten zouden kunnen onderzoeken. Het is helemaal ons ding om dat te doen. Het is de core business van het hof. Als u de noodzaak daarvan inziet dan zijn wij vanzelfsprekend bereid om daarop in te gaan. Dat zou er nog aan mankeren, zou ik zeggen.

De **voorzitter**: Heren raadsheren, sta mij toe u op mijn beurt te danken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden en het eerste rapport.

Collega's, wij hebben zeker en vast de laatste woorden van de voorzitter genoteerd, namelijk dat onze commissie blijvend een beroep kan doen op hun medewerking. Ik stel dan ook voor dat de leden hun concrete vragen, waarvoor zij de medewerking van het Rekenhof wensen, richten aan het secretariaat. Ik denk dat dit de gemakkelijkste procedure is, mijnheer de voorzitter. De commissie zal dan opnieuw een brief sturen met daarin onze specifieke vragen.

La réunion publique de commission est levée à 12.40 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.40 uur.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 08 NOVEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 08 NOVEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met:
- de heer Marc Descheemaecker (gedelegeerd bestuurder van de NMBS)
- de heer Luc Lallemand (gedelegeerd bestuurder van Infrabel)
- de heer Jannie Haek (gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding)
over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof, alsook over de antwoorden van de vennootschappen van de NMBS-Groep op de vragen gesteld door de bijzondere commissie van de vorige zittingstijd
Audition de:
- M. Marc Descheemaecker (administrateur délégué de la SNCB)
- M. Luc Lallemand (administrateur délégué d'Infrabel)
- M. Jannie Haek (administrateur délégué de la SNCB-Holding)
sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes, ainsi que sur les réponses apportées par les sociétés du Groupe SNCB aux questions posées par la commission spéciale instituée lors de la précédente législature

De **voorzitter**: Collega's, ik heet u allen welkom in de commissievergadering. Zoals u weet, zijn er tot nu toe drie rapporten die ons tijdens onze werkzaamheden in deze commissie beziggehouden hebben, met name het rapport van de experts, het rapport van het ERA en dat van het Rekenhof. In eerste instantie hebben wij die drie rapporten laten toelichten.

Nu zullen wij aan de verschillende actoren die in die rapporten vermeld worden, vragen om hun visie te geven op een aantal stellingen die in de rapporten naar voren zijn gebracht. Deze commissievergadering is een stap, om uiteindelijk te komen tot een globaal rapport waarin wij, als commissie, een aantal bedenkingen en opmerkingen zullen formuleren. Hopelijk zullen wij op het einde van de werkzaamheden aanbevelingen kunnen formuleren.

Ik stel voor dat u onmiddellijk het woord krijgt voor een reactie op de verschillende rapporten, waarna de leden van de commissie vragen kunnen stellen over uw uiteenzetting.

Wij hadden afgesproken om eerst de orde van de werkzaamheden te bespreken, maar dat leek mij moeilijk, omdat ik verwachtte dat er een redelijke belangstelling voor deze commissievergadering zou zijn. Het is moeilijk om nu de hele zaal te ontruimen. Ik stel voor om de orde van de werkzaamheden woensdag te behandelen. Wij hebben dan een hele voormiddag om de werkzaamheden te bespreken en een technische analyse te maken.

De heer Lallemand heeft het woord.

Luc Lallemand: Monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, comme nous y a invités le président de cette séance, je vous expliquerai brièvement et

clairement la stratégie d'Infrabel en matière de sécurité d'exploitation.

Au cours de cette présentation, je me limiterai aux grands axes, espérant répondre ainsi aux principales questions posées dans les divers rapports dont vous avez pu prendre connaissance à ce jour.

Au passage, au nom du Groupe SNCB, je souhaiterais remercier les experts qui ont travaillé sur le sujet et auprès desquels le Groupe SNCB s'est tenu entièrement disponible.

Vous avez reçu un rapport détaillé afin que chaque question puisse trouver sa réponse ainsi qu'une copie de ma présentation de cet après-midi.

Wat was de toestand op het netwerk in 2005? Het is goed om nog eens te herhalen dat er twee verschillende seingevingsystemen bestonden en bestaan. Enerzijds is er de laterale seininrichting en anderzijds zijn er de seinen in de stuurpost. Bij het ontstaan van Infrabel in 2005 hadden wij die twee types van seininrichting.

De laterale seininrichting is het systeem dat uitsluitend berust op de waakzaamheid van de treinbestuurder, die wordt bijgestaan door hulpsystemen bij de besturing, zoals de fameuze en bekende krokodil.

Op het hogesnelheidsnet rijden de treinen echter zo snel dat de treinbestuurder onmogelijk de laterale seininrichting kan waarnemen. Daarom ontvangt de treinbestuurder de nodige informatie rechtstreeks in de stuurpost. Bij een defect wordt de trein automatisch beïnvloed door het systeem zelf.

Un autre *slide* illustre assez bien la situation dans laquelle nous avons démarré l'entreprise en 2005. Il s'agit d'un extrait d'un graphique repris à la page 37 du troisième rapport des experts auprès de la commission. Ce graphique reproduit le fameux classement ATP (*Automatic Train Protection*) de l'ERA en 2008; il en ressort qu'en 2005 la Belgique était assez mal classée au niveau européen. Cette situation interpellante qui a été mise en exergue dans le rapport de l'ERA nous a amenés à réfléchir de manière fondamentale à la sécurité et à en faire la priorité d'Infrabel.

Lorsque l'entreprise démarre en 2005, nous nous attelons directement à la confection d'un plan stratégique que le gestionnaire d'infrastructure a intitulé BRIO (*Belgian Railway Infrastructure Objectives*). Ce plan fixe les priorités de l'entreprise pour la période 2005-2012; il vous en sera remis un exemplaire.

La sécurité est – et a toujours été – la priorité absolue d'Infrabel face aux nombreux défis qui s'annonçaient. Cette priorité sera rapidement déclinée en termes précis et concrets, avec des tâches à effectuer.

Je vous invite à vous référer à la page 48 de ce plan stratégique qui décrit toutes les priorités d'Infrabel. Vous constaterez que la sécurité figure bien en première place et vous pourrez prendre connaissance de toute une série d'initiatives en matière de culture d'entreprise, de gestion des systèmes de sécurité et de technique. Il y a notamment un important paragraphe sur l'ETCS et la TBL1+.

Je vais essayer de répondre de manière pédagogique aux questions qui ont été soulevées dans les trois rapports d'expertise.

Het is mogelijk om de verschillende initiatieven te klasseren in drie pijlers. De eerste as of pijler is de culturele pijler, de tweede is de beheerspijler en de derde is de technische pijler.

In de eerste as, de culturele pijler, gaat het om het gezamenlijk engagement van het hele bedrijf, van onze medewerkers, maar ook van onze klanten, van de vervoersmaatschappijen en meer algemeen van alle actoren in de sector, zoals DVIS, de Staat en de vakbondsorganisaties, om een veiligheidscultuur te ontwikkelen.

De tweede as, de beheerspijler, gaat erom een veiligheidsbeheersysteem te creëren en te ontwikkelen. Dit betreft meer concreet het idee van feedback tussen de genomen beslissingen en de resultaten op het terrein.

Last but not least, de derde as, de technische pijler, die het voortdurend investeren in infrastructuur en personeel behelst.

La base de tout cela est une culture d'entreprise, base indispensable à la réalisation des décisions de gestion et des décisions techniques. C'est l'expression d'une volonté de penser sécurité en premier lieu, en vue de permettre la concrétisation de nos décisions et des différents systèmes techniques qui doivent être implémentés.

Laten we die eerste pijler meer in detail bekijken. Ik zou graag een paar voorbeelden geven om te illustreren dat wij daar wel mee bezig zijn geweest,

maar dat dat misschien niet genoeg werd uitgelegd in het verleden.

Nous avons développé un nouveau livret de sécurité; celui-ci est remis à tout membre du personnel du groupe SNCB dès son arrivée dans l'entreprise. Il a été revu en profondeur et amélioré afin de donner davantage d'informations et de conseils au personnel.

Une brochure, c'est bien, mais, aussi épaisse soit-elle, ce n'est pas suffisant. Nous avons donc mis en place, depuis 2008, une séance d'accueil pour tous nos collaborateurs quel que soit leur niveau dans l'entreprise. Cela va donc du poseur de voies au CEO. Cette séance d'accueil est particulièrement axée sur la sécurité. Le premier message qui est reçu par nos nouveaux collaborateurs – et vous savez que le groupe SNCB en engage presque 2 000 par an – a trait à la sécurité.

Een ander voorbeeld is ons veiligheidsverslag. Elk jaar publiceren wij een veiligheidsverslag waarin wij rapporteren over onze resultaten inzake exploitatieveiligheid. Zo communiceren wij bijvoorbeeld over de resultaten van onze investeringen in systemen als TBL1+ en ETCS, en over investeringen aan de overwegen. Het veiligheidsverslag wordt breed verspreid, zowel intern als extern.

Un autre exemple est la distribution d'une carte de produits dangereux au personnel de terrain. Notre personnel est informé ainsi que le personnel de toutes les autres entreprises ferroviaires. Le grand opérateur n° 1 reste la SNCB mais, faut-il le rappeler, il existe une série d'autres opérateurs, spécifiquement dans le secteur cargo. Toutes les entreprises ferroviaires reçoivent, de manière spécifique, cette documentation sur les problèmes concrets qu'elles sont appelées à rencontrer dans leur transport. Nous leur avons, par exemple, distribué des fiches sur les risques liés aux substances dangereuses, les mesures à prendre lors d'interventions, entre autres pour le trafic des marchandises.

We voeren ook regelmatig sensibiliseringscampagnes inzake veiligheid, onder meer over het dragen van de persoonlijke beschermingsmiddelen. Veiligheid gaat natuurlijk niet alleen over veiligheid voor de klanten, de treinreizigers, maar ook voor ons personeel. Bij Infrabel is op een *pay roll* van ongeveer 12 500 collega's meer dan de helft constant in een potentieel gevaarlijke situatie. Ook dat luik is zeer belangrijk en wordt *as such* behandeld in de campagnes.

La sécurité est au cœur de toute une série d'autres actions envers notre personnel.

De nombreux articles d'information et de sensibilisation prennent place dans le journal interne du groupe SNCB (*Connect*) et sont également diffusés sur l'intranet.

Nous allons également plus loin avec la volonté de concevoir et diffuser des films didactiques sur les différents métiers de la sécurité au sein d'Infrabel.

Wij hebben ook een veiligheidsbeleidsverklaring opgesteld met als titel veiligheid, milieu en kwaliteit. Elk personeelslid heeft deze verklaring ontvangen. Dit document verduidelijkt onze waarden en doelstellingen inzake veiligheid.

Het gevoerde beleid is erop gericht om ieder exploitatieongeval of -incident te voorkomen. In de periode 2006-2007 heeft elk personeelslid een veiligheidsbeleidsverklaring ontvangen. Een update van deze verklaring werd in 2010 bezorgd aan het voltallige personeel, aan de DVIS, aan de spooroperatoren en aan de leden van het *safety platform*. Ik kom later terug op het concept van het *safety platform*.

Le deuxième axe est celui de la gestion de la sécurité.

Ik heb het dus over veiligheidsbeheer. Bij de oprichting van Infrabel in 2005 hebben wij onmiddellijk een dienst Veiligheid en Reglementering gecreëerd, die zich hoofdzakelijk bezighoudt met de exploitatieveiligheid, de reglementering, de homologaties, het veiligheidsbeheersysteem en het risicobeheer in het algemeen. Die veiligheidsdienst werd gesitueerd in de directie Toegang tot het Net, omdat wij sinds 2003 natuurlijk te kampen hebben met een multioperatormodel.

Ce service, créé en 2005, prend des initiatives très concrètes en matière de politique de la sécurité. Ainsi, dans le cadre de la mise en place d'une culture de *feedback*, les rapports d'enquête et les plans d'action portant sur les accidents graves sont communiqués au comité de direction pour validation et action ainsi qu'aux entités d'Infrabel concernées. Quant aux entreprises ferroviaires, elles reçoivent un feedback tous les trois mois.

Les dépassements de signaux sont également

évoqués chaque semaine au comité de direction. Il y a un *feedback* trimestriel et semestriel très large sur les accidents, les contrôles, les indicateurs de sécurité via le *dashboard* mis en place par le service sécurité.

Une autre initiative est celle de la création d'une *safety platform* depuis octobre 2006. C'est l'endroit où se rencontrent les différentes entreprises ferroviaires, le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et Infrabel, afin d'aborder les différents thèmes relatifs à la sécurité. C'est notamment le lieu pour effectuer le *reporting* d'accidents et/ou des contrôles effectués par Infrabel en matière de sécurité.

Il faut également savoir que tous ces systèmes de sécurité sont certifiés par des organismes indépendants comme la TBL1+, qui a été certifiée par Belgorail.

Het veiligheidsbeheersysteem stelt een inventaris op van alle bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures die voor de instandhouding en, waar mogelijk, voor de verbetering van de veiligheid op het spoornet instaan. Het veiligheidsbeheersysteem is vooral gericht op de veiligheid van het spoorsysteem, op de risico's inzake exploitatieveiligheid waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, op de infrastructuurgebonden risico's die door derden worden veroorzaakt en op de door Infrabel en derden gedeelde risico's.

Une autre initiative à situer dans le système de gestion de la sécurité est que notre personnel est formé continuellement sur un simulateur. Le personnel de cabine de signalisation peut s'y exercer régulièrement à la gestion du trafic via un module adjoint au poste de signalisation informatisé.

Vous retrouverez fréquemment la terminologie suivante dans les rapports ou dans le jargon des chemins de fer: EBB/PLP (elektronische bedieningspost ou poste à logique programmée). Il s'agit de postes de signalisation dont la gestion est entièrement informatisée.

Ce simulateur fonctionne dans cette nouvelle technologie de gestion du trafic.

We hebben ook een veiligheidsvergunning gekregen van de DVIS in 2008. Dankzij dit veiligheidsbeheer verkrijgen we dus dat document dat hier getoond wordt, de veiligheidsvergunning voor het beheer van de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet.

Troisième axe de travail qui constitue l'axe technique.

De technische as is zonder twijfel de meest complexe. Sinds de oprichting van Infrabel, zijn wij onderworpen aan een aantal Europese regels. Om, naar ik moet zeggen geheel terecht, de interoperabiliteit te bevorderen, heeft de Europese Commissie aan haar leden opgelegd dat alle hogesnelheidslijnen en alle goederencorridors uitgerust moeten worden met ETCS. Wij moeten ook ETCS installeren op elke nieuwe spoorlijn en op alle lijnen die van de nieuwe seininrichting worden voorzien.

In België ging het om de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens, en tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Ook de corridor C, een belangrijke goederenas, en de Diabolo, een nieuwe lijn, moeten met ETCS uitgerust worden.

Naast die verplichting had de toenmalige NMBS ook al beslist om ETCS op het gehele spoorwegnet te installeren.

Si l'on s'en tenait ou si l'on s'en était tenu au déploiement de l'ETCS selon les normes européennes tout en ayant une politique volontariste, à savoir aller au-delà des impositions et déployer l'ETCS sur tout le réseau, vous retrouvez sur ce graphique la situation en termes de couverture de risque qu'on aurait connu sur la période 2008 à environ 2020. En effet, vers 2020, le système ETCS atteint 95 % d'efficacité de couverture du trafic du réseau. C'est évidemment un très beau résultat mais qui va stagner en dessous de 50 % de couverture jusque 2016.

Dat is echt doorslaggevend om een en ander goed te begrijpen.

Nous n'avons clairement pas voulu nous contenter de cette perspective et aller plus rapidement que l'ETCS tout en ne posant pas des étapes dans l'équipement technique qui seraient incompatibles avec l'ETCS.

De doelstelling was sneller meer veiligheid verwezenlijken, maar ETCS sneller installeren was doodgewoon onmogelijk. We zullen zien waarom.

We hebben sindsdien de verschillende mogelijkheden bestudeerd, vooral de versnelde implementatie van ETCS. Heel snel is gebleken uit die analyses en uit de ervaringen met de installatie van ETCS op de hogesnelheidslijnen,

dat het onmogelijk was om die ETCS-uitrusting sneller te installeren.

Les principales raisons pour lesquelles il a été impossible d'installer l'ETCS plus rapidement sont de deux ordres. D'une part, il y a toute une série de difficultés techniques que je vais essayer d'exposer de la manière la plus pédagogique possible et, d'autre part, une volonté de bonne gouvernance.

Les difficultés techniques sont nombreuses. Premièrement il faut savoir que le nombre de balises pour l'ETCS est substantiellement plus important que le nombre de balises à installer pour la TBL1+ dans les rails. Par conséquent, installer un très grand nombre de balises prend beaucoup plus de temps.

Deuxièmement, le câblage de ces balises est extrêmement lourd et fastidieux. Il faut en effet raccorder chacune de ces balises à un codeur, qui est lui-même raccordé à une loge – ces cabines grises que vous rencontrez parfois le long des voies; elles contiennent toute une série d'installations électroniques.

Troisièmement, le paramétrage de l'ETCS est particulièrement complexe. Toutes les données géographiques doivent être encodées dans le système puisque c'est le système ETCS lui-même qui va calculer les courbes de freinage qui seront imposées aux trains. Pour pouvoir calculer ces courbes de freinage, il faut que le système dispose des paramètres de la ligne comme, par exemple, l'inclinaison ou la pente d'une ligne.

Ce paramétrage ETCS est donc particulièrement complexe en raison notamment du nombre de données qui doivent être échangées entre les cabines, les signaux et les balises. Les tests sur les lignes à grande vitesse 3 et 4 (de Liège vers la frontière française et d'Anvers vers la frontière néerlandaise) nous ont démontré à quel point il était difficile de paramétrer cet ETCS. On n'a pas dit impossible mais complexe, difficile, ce qui nécessite donc du temps.

Quatrièmement, il faut une main-d'œuvre importante, qualifiée et formée à travailler sur nos installations en service. J'insiste sur ces mots "sur les installations en service". Quand vous êtes dans votre automobile et que vous regardez les travaux de voirie qui sont effectués, la plupart du temps, la voirie est fermée quand on doit remplacer des éléments. En chemins de fer, nous faisons tout avec le trafic qui continue à circuler.

Marc Descheemaecker rappellera tout à l'heure combien ce trafic est dense aujourd'hui sur nos rails (nombre de trains, circulation). Tous les travaux doivent se dérouler avec préservation des installations existantes, avec les trains qui continuent à circuler sans atteindre des degrés de sécurité moins importants pour le trafic existant.

Pour les lignes à grande vitesse qui n'étaient pas encore en service, nous avons fait appel à toute une série de constructeurs tels que Siemens ou Alstom. Mais pour ce qui concerne les lignes qui étaient déjà en service et qui ne sont disponibles que quelques heures par nuit, essentiellement entre 1 et 5 heures du matin, nous ne pouvons travailler qu'avec notre personnel qui est le seul à être formé pour faire face à ce type de situation.

J'en viens à la volonté d'avoir une bonne gouvernance. Tout d'abord, le matériel roulant trop ancien et à durée de vie limitée ne sera vraisemblablement pas équipé en ETCS qui coûte très cher. En effet, il s'agit d'un rapport de 1 à 10. De plus, sur certains matériels roulants, il était pratiquement impossible d'installer l'ETCS à moins de procéder à une reconstruction complète du poste de pilotage. Ensuite, afin d'éviter d'ouvrir deux fois les mêmes chantiers, nous avons voulu coupler l'installation de l'ETCS à la modernisation de nos cabines de signalisation et au câblage que cela nécessite sur le terrain.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais je vous demande d'essayer d'imaginer ce que représente comme défi industriel pour une entreprise comme Infrabel la réduction en 7 ans du nombre de cabines de signalisation pour les faire passer d'environ 365 à 31. Il s'agit d'une véritable révolution industrielle pour l'entreprise.

Pour ce qui concerne le phasage des travaux, il est important de comprendre que, pour des raisons techniques, l'installation de l'ETCS est plus facile et plus rapide lorsque les cabines sont concentrées. En effet, ce faisant, elles seront toutes équipées des technologies les plus récentes. On ne sait pas mener simultanément trente-six chantiers de cette envergure. Un certain phasage des travaux est donc nécessaire.

Si vous établissez une comparaison avec l'étranger – et il est important de le faire –, il faut l'établir sur tous les plans. Aux Pays-Bas et en Allemagne, à l'heure où nous parlons, il y a moins de 20 cabines de signalisation concentrées; en France, il y en a encore environ 1 800. L'équipement des réseaux aujourd'hui en Europe est donc relativement disparate.

Ik ga verder met de derde pijler. Dus sneller, meer veiligheid. We hebben destijds natuurlijk zonder taboes alle mogelijkheden onderzocht. Infrabel heeft in 2005 samen met de NMBS alle mogelijke alternatieven onderzocht, zonder taboes en zonder onze doelstelling uit het oog te verliezen: meer veiligheid en een zo snel mogelijke implementatie.

Er waren inderdaad verscheidene opties mogelijk voor ons.

Allions-nous, par exemple, relancer la TBL1? Il existait, sur le réseau belge, un système national de freinage d'urgence appelé TBL1, qui existe toujours d'ailleurs. Nous sommes donc très logiquement entrés en contact avec le fournisseur de ce système qui nous a répondu qu'il n'était plus en mesure de produire les éléments de ce système. Il faut également savoir qu'à l'époque, ce système était, au sein de la SNCB unitaire, en cours de démantèlement, faute de pièces de rechange. À l'écran, vous avez un extrait de la lettre datant du 25 août 2005 qui confirme l'impossibilité technique de poursuivre avec les composants de la TBL1 à cette époque.

Een andere vraag die werd gesteld in een van de verslagen, luidde of we geen buitenlands systeem konden installeren.

Pourquoi ne pas installer un système national pour éviter de réinventer la roue?

We konden dat evenmin doen. Een buitenlands systeem installeren was op technisch vlak niet compatibel. Daarbij wil ik, zonder opnieuw in te veel technische details te treden, toch een feit meegeven. In België gebruiken we een element dat spoorstroomkring wordt genoemd. In Frankrijk bestaat dat niet in dezelfde technische uitvoering. Het is een belangrijk technisch element van uitrusting van onze sporen. Het technologisch verschil in uitvoering vormt een zodanige technische incompatibiliteit dat het er ons van weerhoudt om hun systeem als zodanig op ons netwerk te kunnen installeren. Een buitenlands systeem aanpassen zou te veel tijd en geld gekost hebben en was geen optie.

Un autre élément important de notre réflexion était la nécessité de développer un système qui serait dans l'esprit européen. Pour rappel, en 2005, nous sommes le seul pays en Europe ferroviaire qui n'est pas équipé d'un système de protection du dépassement du feu rouge. En outre, nous sommes confrontés à ces nouvelles législations sur l'interopérabilité qui imposent que les nouveaux systèmes installés soient conformes à l'esprit des directives européennes en matière d'interopérabilité.

Si, à terme, toute ligne doit être équipée de l'ETCS, mieux vaut les équiper d'un composant ETCS que de choisir des composants qui ne pourraient pas être récupérées dans le système ETCS.

À cet égard, j'ai été étonné de lire dans les rapports d'experts qu'on n'y considère pas que la TBL1+ soit un système compatible avec l'ETCS. J'affirme que la TBL1+ est le premier stade d'implémentation de l'ETCS. En effet, toutes les balises que nous installons dans la voie seront ultérieurement utilisées pour l'ETCS. Chaque fois qu'une balise TBL1+ est installée dans une voie, c'est aussi une balise ETCS qui est installée.

Nous avons donc opté pour le système TBL1+, car il s'agit d'un système qui pourra constituer la première étape de l'implémentation de l'ETCS.

Dit goede bestuur gaat samen met een technisch realisme. Met ETCS is het mogelijk om een nationale functie te gebruiken, het zogenaamde pakket 44. Met andere woorden, in een lange elektronische boodschap van ETCS zit een gedeelte waarin het mogelijk is om een nationale functie te gebruiken. Het was dus voor ons interessant om deze module – pakket 44 – te gebruiken om snel een stopfunctie te ontwikkelen op ons netwerk die tezelfdertijd wel kon beschouwd worden als de eerste fase van implementatie van ETCS. Zo werd er geen twee keer belastinggeld gespendeerd.

En TBL1+, nous avons 75 % de diminution du risque ferroviaire. Je ne pense pas que l'un de nous trois, membres de la direction du Groupe SNCB, ait jamais dit que la TBL1+ est le système idéal; ce n'est pas ce que nous disons. Nous affirmons simplement que, parmi les diverses options possibles en 2005, la moins mauvaise était d'opter pour la TBL1+. La nuance est d'importance.

La TBL1+ couvre donc 75 % du risque ferroviaire. Elle comporte environ 50 % de balises en moins que l'ETCS et 450 % de charge de travail en moins que l'ETCS. Je répète encore que les balises sont les mêmes que pour l'ETCS, ce qui évite tout gaspillage de l'argent public.

L'objectif initial avant la catastrophe de Buizingen était de parvenir à un degré de couverture

d'efficience du réseau de 80 % du réseau pour fin 2013. Cela signifie que nous avions pour objectif à fin 2013 de faire circuler les trains sur des voies équipées de la TBL1+.

Ik herhaal – omdat het vreselijk belangrijk is – dat TBL1+ beschouwd moet worden als de eerste fase van de implementatie van het ETCS-systeem.

Sur le graphique, la partie de la courbe rouge vous montrait l'évolution de la couverture d'efficacité en ETCS pour 2006. Vous pouvez constater en dessous la courbe d'efficacité que l'on obtient en passant par la phase TBL1+. Cette ligne noire représente le niveau d'efficacité de couverture du risque de trafic grâce au développement de la TBL1+. Grâce à ce système, nous dépasserons dès 2010 en équipement infrastructure 50 % de ce risque, alors qu'il aurait fallu attendre des années, horizon 2016-2017-2018 sur le graphique, pour atteindre ce niveau de couverture avec l'ETCS.

Als samenvatting ziet u hier de situatie in 2006, toen wij de beslissing namen TBL1+ naast ETCS in te voeren. Naast de hogesnelheidslijnen, de corridors en de nieuwe lijnen, implementeert Infrabel TBL1+ als een eerste ETCS-structuur op het hele netwerk. Dit is een belangrijke sprong voorwaarts in de besluitvorming inzake meer veiligheid.

La dernière partie de ma présentation consiste à vous montrer les décisions supplémentaires prises à la suite de la catastrophe de Buizingen.

Na de ramp heeft onze voogdijminister, Inge Vervotte, een gelukkig initiatief genomen, te weten het opmaken van een trilateraal plan om de veiligheid te bevorderen. Dit plan, dat destijds hier werd gepresenteerd, wilde de betrokkenheid van alle partijen bij deze belangrijke prioriteit versterken.

Ce plan consiste en réalité en un renforcement de la stratégie d'Infrabel mais n'a pas fondamentalement modifié les axes sur lesquels nous avons travaillé jusqu'à présent. Simplement, nous avons voulu accélérer un certain nombre de mesures qui figuraient déjà dans le plan stratégique BRIO.

Heel snel keren we terug naar de drie pijlers. De eerste pijler betreft de cultuur.

Nous avons créé un site web relatif à la sécurité ferroviaire. Fort logiquement et légitimement, il y a eu une vague d'émotion après la catastrophe de Buizingen et nous avons ressenti la nécessité de mieux expliquer à la population belge et à nos clients ce que nous faisons en matière de sécurité ferroviaire. Ce site s'intitule www.securiteferroviaire.be et explique comment fonctionne le trafic ferroviaire et comment on en assure la sécurité. Notre objectif est de faire preuve de transparence. C'est une matière complexe et nous avons essayé de l'expliquer en termes simples. Nous pensons que la confiance est à ce prix.

D'autres actions de ce type seront encore prévues dans le futur.

Ik kom op een ander initiatief. In het kader van het *safety platform* en in akkoord met de verschillende actieve operatoren op het Belgische spoorwegnet, werken wij aan een ondersteuningscampagne voor de bestuurders. De treinbestuurders zijn en blijven de belangrijkste actoren inzake spoorwegveiligheid. Het zijn mannen en vrouwen met een enorme inzet en zin voor verantwoordelijkheid, die al onze aandacht verdienen. Vandaar het initiatief.

Le deuxième axe concerne la gestion.

Thematische werkgroepen worden opgericht in het *safety platform*. Op 6 mei vond bijvoorbeeld een werkgroep over seinvoorbijrijdingen plaats, die tot doel had de communicatie tussen de seingevers, de operatoren in de seinhuizen en de treinbestuurders te verbeteren.

Een tweede werkgroep zal de volgende dagen samenkomen rond het thema ”vereenvoudiging van sommige procedures in de reglementering”.

Ik kom tot een ander initiatief inzake beleid.

Je citerai encore la mise en place d'un module de formation aux métiers d'Infrabel pour les nouveaux conducteurs et la mise en place d'un module de formation aux métiers de la conduite pour le personnel des cabines de signalisation.

Voor de derde pijler inzake de technologie gebruik ik opnieuw dezelfde *slide* van onze vergadering in maart. Hoe is dat geëvolueerd?

Nous allons atteindre 87 % d'efficacité de couverture du trafic d'ici la fin 2012. Il s'agit d'un gain d'un an par rapport au projet initial et de 7 % de taux de couverture. Enfin, le taux de 99,9 % d'efficacité de couverture sera atteint d'ici la fin 2015.

À l'heure où nous parlons, notre objectif pour l'année 2010, soit un degré d'efficience de 54 %, est tenu par Infrabel au signal près.

Laten we opnieuw de verschillende curves van efficiëntiedekking bekijken. Dankzij de versnelling ziet u op de grafiek de versnelde verhoging van de veiligheid. De zware lijn vertegenwoordigt hier de combinatie ETCS/TBL1+, zoals ze na het ongeval in Buizingen versneld wordt uitgevoerd.

Voici, en résumé, la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. En plus des lignes à grande vitesse (LGV), des corridors marchandises et des nouvelles lignes, nous poursuivons l'installation de l'ETCS sur tout le réseau et nous accélérons la TBL1+.

Tot slot wens ik af te ronden met de drie pijlers van onze strategie. Heel zeker en jammer genoeg moet ik toegeven dat het nulrisico niet bestaat, maar ik denk dat bij de NMBS-Groep alles in het werk wordt gesteld om die risico's maximaal te beperken.

Je vous remercie pour votre attention et je cède immédiatement la parole à mon collègue, Marc Descheemaecker. Notez que nous avons réalisé nos présentations conjointes en excellente collaboration et complémentarité.

Marc Descheemaecker: Monsieur le président, pour des raisons pratiques, je propose de poursuivre avec la présentation de Jannie Haek.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank u voor de uitnodiging.

Ik zal proberen om aan de hand van een paar *slides* een aantal elementen te overlopen die specifiek de NMBS-Holding aanbelangen en die wij menen te kunnen detecteren in de drie rapporten.

Ten eerste, het is belangrijk te onderstrepen dat wij de drie rapporten met aandacht hebben gelezen. Wij hebben ook een en ander uit de rapporten geleerd. Wij zijn trouwens blij dat de auteurs van de verschillende rapporten kunnen verklaren dat de samenwerking met het bedrijf en de groep goed was. Links en rechts was er zelfs een kleine appreciatie voor de manier waarop onze archieven worden bijgehouden en transparant ter beschikking worden gesteld.

Zulks is niet onbelangrijk, ook omdat heel veel rapporten over het historisch verloop der dingen gaan. Het gaat met name over vragen in verband met het veiligheidsbeleid en de besluitvorming ter zake.

Over voornoemd punt mag ik opperen dat naar mijn inschatting – voor alle duidelijkheid, wij hebben dat zelf niet bestudeerd – de besluitvorming, zoals ze in de rapporten is weergegeven en waaraan heel veel pagina's worden gewijd, correct is weergegeven. Alle stukken die de experts meenden te kunnen raadplegen, werden ook door hen geraadpleegd.

Ik wil even een woordje over het volgende zeggen, omdat er in verschillende rapporten, maar vooral in het rapport van het Rekenhof en het rapport van de experts op wordt teruggekomen. Ik beschouw het rapport van de experts trouwens niet ten onrechte ook als een synthese van de drie rapporten.

Il est sans doute intéressant de bien comprendre le processus des plans d'investissement au sein du groupe.

Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, nous travaillons dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012. Il faut bien comprendre que ce plan a été approuvé par les organes de gestion de l'entreprise, le ministre de tutelle, par vous, et par tous les gouvernements et parlements du pays.

Quand le rapport demande si l'on a tenu compte de toutes les opportunités, il faut avoir en tête ce processus. Je pense que c'est le seul plan d'investissement du pays qui soit approuvé par tous les gouvernements et parlements de notre pays, ce qui est compréhensible car il s'agit d'un plan de grande importance.

Tegelijkertijd wordt dat langetermijninvesteringsplan continu geactualiseerd. U moet zich daarvan goed bewust zijn. Dat gebeurt door het plan telkens opnieuw te actualiseren in functie van de reële uitvoering van de investeringen.

Wij hebben hier even het schema gemaakt voor 2008-2012. U zult zien dat er voor elke actualisatie van dat plan voor de resterende periode – actualisatie die elk jaar opnieuw wordt gemaakt – ook elk jaar een investeringsplan wordt gemaakt voor het lopende jaar. Dat investeringsplan leidt tot een investeringsbudget voor datzelfde lopende jaar.

Ik benadruk nogmaals dat dat telkens opnieuw gebeurt binnen de drie ondernemingen afzonderlijk en ook telkens opnieuw

geconsolideerd voor de drie ondernemingen samen.

Dat proces loopt elk jaar opnieuw. Het plan wordt geactualiseerd voor de resterende periode en tegelijkertijd wordt een investeringsbudget gemaakt voor een jaar. Dat investeringsbudget wordt in het lopende jaar nog eens halfjaarlijks geactualiseerd.

Dat gebeurt onder toezicht van de federale overheidsdienst. De werkzaamheden daartoe worden gecoördineerd door het investeringscomité onder voorzitterschap van de NMBS-Holding. Het wordt goedgekeurd door de beheersorganen van de drie ondernemingen, en samen voor het geconsolideerde luik van al die verschillende fasen. Er is daarop extra toezicht van de FOD en de voogdijminister.

Het spreekt voor zich dat elke fase, elke actualisering, steeds past in het initiële plan, in casu 2001-2012, goedgekeurd door alle parlementen en alle regeringen.

Ik hoef u er niet op te wijzen dat wij nu aan het einde van dat plan komen. Dat betekent dat er op dit ogenblik al wordt gewerkt aan de voorbereiding van het volgende meerjareninvesteringsplan. Intussen zijn wij iets meer dan twee jaar verwijderd van het verstrijken van het langetermijninvesteringsplan.

Dat nieuwe plan zal dus ook weer het proces volgen van het bedrijf, de verschillende beheersorganen, de voogdijoverheid, de federale regering, de gewestelijke regeringen, het federaal Parlement en de gewestelijke parlementen.

Deze *slide* is min of meer hetzelfde, maar wij hebben geprobeerd de verschillende besluitvormingen in een proces over het jaar heen op te lijsten. U merkt dat die continu lopen. Bijna elke maand is er een heroverweging van het plan, een rapportering over het plan, een rapportering over de uitvoering van het plan, een actualisering van het plan, een actualisering van de budgetten enzovoort.

Daarbovenop is er specifieke ad-hocrapportering over bijzondere aspecten, zoals investeringen in het kader van het GEN-fonds, prefinancieringen, bepaalde grote projecten of bepaalde laterale thema's.

Wat links en rechts ook aan bod komt, is het volgende. Het Rekenhof formuleert het mooi: er zijn geen indicaties dat er op veiligheid, of meer in het bijzonder ETCS, bespaard zou zijn. Ik denk dat wij er de vorige keer in onze presentatie op gewezen hebben. Ik kan dat opnieuw bevestigen, in het kader van de werkzaamheden van het investeringscomité. Wij hebben een bepaalde investeringsdotatie en daarmee moeten de drie ondernemingen hun investeringen dekken. Het is niet zo dat er daar op een of ander ogenblik, om welke reden ook, een besparing zou geweest zijn op de voorgestelde budgetten van de verschillende projectleiders, teneinde andere projecten te financieren en verschuivingen te plannen. Ik denk dat dit toch heel belangrijk is om te benadrukken, ook alweer in het kader van wat men de bedrijfscultuur van de groep noemt.

Il n'a donc jamais été question, dans le cadre de délibérations en comité d'investissement, de faire des économies au détriment de la sécurité et en faveur d'autres projets.

Er wordt continu aan de actualisering gewerkt. Er wordt continu gewerkt in het kader van langetermijninvesteringen, kortere-termijninvesteringen, investeringsbudgetten, actualisering van die investeringsbudgetten op semesteriële basis. Uiteraard worden de projectleiders die in de verschillende ondernemingen en in de verschillende directies die projecten uitvoeren, geconfronteerd met een zeer complexe wetgeving rond ruimtelijke ordening, homologatieprocedures, leveringstermijnen met leveranciers, bedrijven en dergelijke. Die actualisatie is continu mogelijk.

Links en rechts is er een heel klein beetje kritiek in die rapporten te horen en die kritiek is terecht. Toch is er een positief feit. De ICT-directie van de NMBS-Holding was projectleider voor een specifiek element, met name GSM-R. Men heeft het vlot over 100 %, maar laten we het erop houden dat 99 % van het voice-gedeelte van GSM-R eind 2009 operationeel was. Dat is niet onbelangrijk, beste commissieleden, omdat wij niet mogen vergeten dat de belangrijkste aanbeveling na het accident in Pécrot ging over de communicatie tussen de cabines en de stuurpost, tussen de mensen van de signalisatie en de machinisten. Dat gegeven is sinds eind 2009 helemaal aanwezig en helemaal uitgevoerd.

De andere thema's die de NMBS-Holding aanbelangen, kunnen in twee grote luiken worden opgesplitst: een luik rond de veiligheidswetgeving en het luik van de veiligheidscultuur.

Il ne me semble pas très important de parcourir l'historique de toute la législation sur la politique

de sécurité d'exploitation. Vous êtes sans doute très bien au courant, étant donné que vous l'avez votée vous-mêmes. Toutefois, certaines grandes périodes peuvent être distinguées.

Il y a tout d'abord la période entre le 1er janvier 2005, date à laquelle l'entreprise a été restructurée, et l'entrée en vigueur de la législation du 19 décembre 2006. Au cours de cette période, le Groupe a effectivement continué à travailler dans les mêmes circonstances qu'avant la scission.

Wat wil dat zeggen? Dat betekent dat er een centrale veiligheidsdienst was bij de NMBS-Holding, zeg maar de erfopvolger van de NMBS. Die was bemand met relatief goed opgeleide mensen die tegelijkertijd instonden voor het onderzoek naar incidenten en accidenten en voor de publicatie van jaarverslagen die steeds gepubliceerd werden en door de deskundigen werden geraadpleegd. Ze kunnen trouwens nog verder gedetailleerd worden, indien dat gewenst zou zijn. Er was een gedetailleerd onderzoek van elk incident, met een rapport, en er kwamen aanbevelingen na elk incident op het net. Deze organisatie is blijven bestaan tot op het ogenblik van de inwerkingtreding van de wet van 19 december 2006.

Wat maakten we eigenlijk mee met de nieuwe wetgeving van eind 2006? Ik ga even kort door de bocht, maar de deskundigen zullen dat ongetwijfeld nader actualiseren. Het kwam er eigenlijk op neer dat de interne reglementering van de NMBS werd omgezet in een nationaal geldende reglementering voor de spoorwegwereld. We werden geconfronteerd met de oprichting van de nationale veiligheidsinstantie, de DVIS. Er was de oprichting – die over de jaren heen nog wat tijd gevergd heeft – van het onderzoeksorgaan. Er werden veiligheidsbeheersystemen opgemaakt bij de verschillende ondernemingen. De NMBS-Holding gaf op dat ogenblik ook haar advies. Er kwam een veiligheidsattestering en uiteraard de creatie van een inrichting voor de opleiding van treinbestuurders en treinpersoneel, uiteindelijk een van de belangrijkste veiligheidsmetiers.

Op dat ogenblik bleef er een beperkte bevoegdheid over bij de NMBS-Holding. Er moest advies worden verstrekt aan de DVIS, aan de infrastructuurbeheerder en aan de verschillende spoorwegoperatoren in het raam van de veiligheidsbeheersystemen. Dan bleef de analyse van de niet-ernstige exploitatieongevallen over. Ook bleef het verlenen van bijstand over in het kader van meer ernstige ongevallen die onderzocht worden op het niveau van de onderzoeksinstantie, een activiteit die de NMBS-Holding gedurende de jaren bleef uitvoeren. Ook die rapporten zijn allemaal ter beschikking van de deskundigen. Het is absoluut geen probleem om daarop verder in te gaan in het raam van verdere debatten.

Er moet op gewezen worden dat ook die bevoegdheid afgeschaft werd, in de wetgeving die jullie goedgekeurd hebben, in het kader van de wet van 26 januari 2010. De wet is in werking getreden op 19 februari 2010, vier dagen na het betreurenswaardige ongeval in Buizingen.

Het moet worden gezegd dat er een merkwaardige samenloop van omstandigheden was. Het aantal experten inzake exploitatieveiligheid op het spoor kunnen wij, denk ik, op onze vingers tellen. Die expertise is in dit land niet zo ruim gezaaid. Op dit ogenblik werken sommige van onze personeelsleden, onder het gezag van de onderzoeksinstantie, nog altijd effectief mee aan het onderzoek dat door de onderzoeksinstantie wordt gevoerd.

U merkt dat u over de jaren heen een wetgeving hebt goedgekeurd waarbij het centrale punt van een dienst bevoegd voor exploitatieveiligheid binnen de Groep systematisch werd afgebouwd, waardoor er op dit ogenblik eigenlijk voor bijna honderd procent een transfer gebeurd is naar – terecht in het kader van de richtlijnen – de infrastructuurbeheerder en de operatoren, dan wel de federale overheidsdienst.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik de opmerkingen over de cultuur van de onderneming in het rapport van de experts heb kunnen appreciëren, omdat dat aspect in een dergelijke benadering normaal gezien gemakkelijk wordt vergeten. Wij vervallen heel snel in technische en financiële analyses. Ik denk dat het niet onbelangrijk is om daarbij even stil te staan. Het heeft niet alleen te maken met de hiërarchie, het personeel of het management, maar het is eigen aan de Groep, aan de ondernemingen en aan wat wij als erfgenamen van de oude NMBS hebben meegekregen. Wat was de bedrijfscultuur van de oude NMBS? Hoe evolueert deze door de jaren heen?

Waaraan kunnen wij als NMBS-Holding bijdragen als het gaat over de bedrijfscultuur? In eerste instantie zou ik verwijzen naar CPS. CPS heeft een relatief autonoom karakter binnen de Groep. CPS, de Corporate Prevention Services, is de externe preventieadviseur binnen de Groep, maar

ook de externe preventieadviseur voor de verschillende spoorwegoperatoren in dit land. Zij hebben een zekere autonomie, maar zijn administratief aangehecht bij de NMBS-Holding. Ik denk dat wij het belang daarvan een heel klein beetje hebben mogen leren kennen naar aanleiding van de verschillende rapporten die hier werden besproken in het kader van de vorige werkzaamheden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de relatie tussen werklast voor treinbestuurders en de veiligheidsmaterie. CPS doet zijn job in alle onafhankelijkheid en gaat als een dienstenleverancier binnen de Groep, op vraag van de verschillende onderdelen van de Groep, de audits en analyses doen van de externe arbeidspreventie op de arbeidsvloer.

Ik denk dat wij een zekere bijdrage aan de cultuur van de onderneming kunnen leveren als het gaat over de interne audit. U moet weten dat met uitzondering van de essentiële functies van Infrabel er eigenlijk één interne audit is die uiteraard een grote onafhankelijkheid kent. Er is één dienst Interne Audit, die functioneert voor de drie ondernemingen. Zij hebben uiteraard, ook als het gaat over audits rond risicoanalyses en exploitatieveiligheid, sinds 2002 verschillende audits gerealiseerd. Ook in dat kader is het absoluut geen probleem – ik denk dat de experts dit trouwens hebben gedaan – om daarop verder in te gaan of om die audits verder te laten toelichten door iemand. Zij hebben verschillende audits gedaan rond verschillende thema's in dit kader.

Een aantal initiatieven zijn lopende. Ik wil er nog eens op wijzen dat de kennis en expertise rond spoorwegveiligheid relatief beperkt zijn. De experts ter zake zijn in dit land relatief beperkt en wij zullen ze morgen of overmorgen ook niet 'uitvinden'. Ik merk hier een kleine tendens om onder het mom van "multi-operatoromstandigheden" – ik denk dat wij ons soms heel fel aan het organiseren zijn voor een situatie die eigenlijk niet bestaat – verschillende initiatieven op te starten om ook daar de rol van de interne audit heel fel te beperken als centraal orgaan en om daar een soort van dispariteit te creëren over de verschillende ondernemingen. Ik weet niet of dit altijd even wenselijk is.

Wat *human resources* betreft, weet u ongetwijfeld dat de NMBS-Holding juridisch gezien de werkgever is van alle personeelsleden, statutair en/of contractueel.

Nous fonctionnons par la voie du détachement, système similaire à celui du secteur privé. Il est ici question de la loi sur le détachement ou plutôt sur le non-détachement qui ouvre des possibilités de détachement. La SNCB Holding qui est l'employeur juridique met à disposition des trois entreprises, à savoir, la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB, le personnel, ce dernier se trouvant sous la hiérarchie des directions réciproques.

Bizarrement, le détachement en vigueur chez nous a plutôt comme objectif de faire le contraire de ce qui se fait dans le secteur privé. Dans ce dernier, le système de détachement est plutôt utilisé pour retirer le personnel de certains comités paritaires ou de le priver de certaines conditions de travail. Chez nous, le système de détachement a été introduit pour prévoir une forme d'homogénéité au niveau de la concertation sociale et au niveau des conditions de travail.

Wat zal HR in het kader van die detacheringen bij ons doen? Het zal voorzien in een welbepaalde centrale methodologie, wat bij ons de HR-reglementering in de statutaire context wordt genoemd, en die zal zorgen voor een centraal, sociaal georganiseerd overleg.

Dat betekent tegelijkertijd dat de HR-diensten van de Holding als dienstverlener optreden in het kader van aanwerving en selectie, vergelijkbaar met wat Selor doet inzake selectie voor de verschillende overheidsdiensten, in het kader van opleidingen en ontwikkeling, interne mobiliteit en loopbaan. Er zijn heel veel mogelijkheden van interne mobiliteit, ook tussen de drie ondernemingen.

Wij mogen niet vergeten dat zij tegelijkertijd ook optreden als medische en sociale dienst.

Wij leven bij de spoorwegen in een heel bijzondere situatie. Het bedrijf voorziet daadwerkelijk in een aantal extralegale sociale voordelen, die een doorsnee Belg zoekt bij ziekenfondsen, vakbonden enzovoort. Die zaken worden binnen de Groep, door structuren binnen het bedrijf, ter beschikking gesteld aan de personeelsleden.

Met betrekking tot de aanwerving denken wij dat het heel belangrijk is om daarop terug te komen. Ik denk dat ik jullie enkele maanden geleden een presentatie heb bezorgd over de uitdagingen, de problemen en de oplossingen die wij inzake aanwervingen uitgewerkt hebben.

Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat wij die presentatie actualiseren en opnieuw aan u bezorgen.

U zult merken dat wij ter zake continu inspanningen blijven leveren en dat wij voor heel bijzondere uitdagingen staan. Tegelijkertijd moet ik opmerken dat wij, niettegenstaande wij dit jaar al 178 technici in de elektromechanica hebben aangeworven, met een tekort van technici in elektromechanica blijven zitten.

In dat dossier – dat is in het verleden gebleken en ik denk dat wij daarover transparant en correct tegenover jullie moeten zijn – blijven wij met een probleem zitten. Ik denk dat het niet echt een probleem van aanwerving en selectie is, maar vooral een arbeidsmarktprobleem. Het is belangrijk dat jullie daarvan op de hoogte zijn. Het is geen probleem om daarop achteraf uitgebreider in te gaan.

Zoals ik al gezegd heb, staat HR in voor een aantal regels, een algemene methodologie hoe men een functieprofiel opmaakt, hoe een standaardfunctieprofiel eruitziet of wat het competentiewoordenboek van de onderneming is, zodat iedereen dezelfde definities gebruikt voor competenties. Het is uiteraard in het kader van de detacheringen belangrijk dat de normale hiërarchie de juiste competenties toewijst aan de juiste profielen en dan ook de behoeften bepaalt inzake personeelsmiddelen of human resources.

Een laatste element: preventie en bescherming op het werk. Ook de heer Lallemand heeft er al verscheidene keren op gewezen. Het gaat over veiligheid en exploitatieveiligheid. Dat betekent exploitatieveiligheid voor de reiziger, maar ook voor de resources van het bedrijf en in eerste instantie voor zijn menselijke middelen. U moet weten dat we daar in een situatie zitten die zeer vergelijkbaar is met de situatie die we kennen in het raam van de detachering van personeel in de privésector, waarbij de werkgever/gebruiker verantwoordelijk is voor de toepassing van de wet, maar tegelijkertijd de detacherende werkgever verantwoordelijk is voor het toezicht op de gebruikende werkgever, om na te gaan of die correct zijn verantwoordelijkheden opneemt en correct instaat voor de sociale concertatie inzake deze elementen.

Ik ben aan het einde van de presentatie, maar wil nog een opmerking maken. Ik wil nog even terugkomen op de bedrijfscultuur.

Honnêtement, je trouve que les experts ont très bien travaillé.

Le Groupe est effectivement assez fermé et au long de 175 ans d'histoire, en créant le propre système de transport ferroviaire, a tout créé au sein de la maison et n'a pas dû comparer avec d'autres systèmes, procéder à du *benchmarking* ou fonctionner de manière ouverte sur le monde.

Niettegenstaande het feit dat die opmerking correct is, denk ik dat wij dienaangaande heel veel vooruitgang hebben geboekt. Met z'n drieën, het hoger management van de drie ondernemingen, zijn wij ons zeer bewust van het feit dat de spoorwegen zich in de toekomst niet zullen verdedigen door niet transparant of door stilzwijgend te zijn. Een veel grotere vorm van *accountability*, van verantwoording afleggen, van *benchmarking*, van zich vergelijken met andere bedrijven in dit land en met *peers* in het buitenland, is allemaal veel belangrijker geworden. Dat moet veel intensiever gebeuren. Daarvan zijn wij ons bewust.

Tegelijk is dat een weg die heel wat tijd vergt. Wij mogen niet vergeten dat onze medewerkers heel fel bestuurd, beheerd en beleefd worden door de onderneming. Dat element is moeilijk te vatten, maar iedereen is zich er wel heel erg van bewust.

Ik kom tot het specifiek element van de veiligheidscultuur.

Persoonlijk heb ik nooit de ervaring gehad dat veiligheid niet primordiaal in de genen van de Groep, de drie ondernemingen, aanwezig zou zijn. Als ik lees wat men in de rapporten zegt over de veiligheidscultuur, kan ik zeggen dat wij inderdaad misschien nog een lange weg af te leggen hebben in vergelijking met andere ondernemingen, maar ik heb persoonlijk niet de indruk dat wij een gebrek zouden hebben aan veiligheidscultuur. Medewerkers die de rapporten ook lezen, reageren over het algemeen gechoqueerd. Zoals het in de rapporten staat, zo ervaren wij onze onderneming niet. Medewerkers uit alle geledingen van de ondermening zeggen dat zij veeleer de indruk hebben dat zij veel met veiligheid bezig zijn. Persoonlijk denk ik dat dit de jongste jaren ook niet afgenomen is, integendeel. Graag zou ik nogmaals onderstrepen wat ook de heer Lallemand daarnet heeft gezegd: precies de invoering van TBL1+ is daar een mooi voorbeeld van.

Er staat heel wat over de historische ontwikkeling van het veiligheidsbeleid van de Groep in de rapporten. Daar worden vele vragen over gesteld, waarop ik de antwoorden zelf niet ken en waarschijnlijk ook niet zal vinden. Waarom het zus ging en niet zo, weet ik niet. Ik weet wel één ding:

toen in 2006 werd beslist TBL1+ in te voeren, was dat bedoeld als het invoeren van een soort van eerste versie van ETCS. Dit hing samen met de beslissing minstens een grote stap vooruit te doen inzake het veiligheidsbeleid. Het is ook, misschien voor het eerst in die lange historische ontwikkeling, echt gebeurd. Het is ondertussen in uitvoering.

Ik meen dat er heel veel kritiek kan zijn op de cultuur van het bedrijf, maar ik vind het een beetje jammer dat men onderstreept dat er een gebrek aan veiligheidscultuur zou zijn. Mijn indruk is immers dat deze in alle geledingen van het bedrijf heel fors aanwezig is.

Marc Descheemaecker: Mesdames, messieurs, je vais vous présenter à mon tour bon nombre de transparents. Je vais essayer d'aller relativement vite, vu que vous en avez reçu une copie. Je vais me concentrer sur les quelques planches qui me semblent les plus importantes et qui viennent en réponse ou constituent des remarques des spécialistes et des trois rapports présentés devant cette commission.

Mag ik u wijzen op het feit dat wij geen informatie kunnen geven die nog deel uitmaakt van een gerechtelijk onderzoek. Uiteraard wensen wij vragen te beantwoorden die reeds werden gesteld tijdens de vergaderingen van deze commissie in de voorbije weken en die ook terug te vinden zijn in de verschillende rapporten die voorliggen.

Je vous rappelle aussi, même si certains membres faisaient déjà partie de la première mouture de cette commission, que nous sommes déjà venus vous expliquer à plusieurs reprises le fonctionnement de certains systèmes techniques, que nous avons tenté de comprendre avec vous ce qui s'est passé et que nous avons poursuivi le travail avec les experts pour trouver des réponses à vos questions.

Eerst en vooral geef ik de context van heel het gegeven weer, net zoals de heren Luc Lallemand en Jannie Haek hebben gedaan. Het gaat met name over wetgeving en complexiteit van de omgeving. Het komt mij echter toch mee toe om u het parallellisme tussen TBL1+ en ETCS aan te geven. Dat is een van de sleutelelementen of sleutelvergelijkingen in de verschillende rapporten.

Je vais également essayer de vous informer de l'évolution de ce dossier, de vous dire où on en est dans les investissements, où on se situe par rapport à nos homologues dans d'autres pays et, comme l'ont dit M. Lallemand et M. Haek, je vais essayer de vous convaincre que notre engagement en matière de sécurité est prioritaire sur toutes nos autres préoccupations. Il y a un consensus dans le groupe sur la priorité absolue à accorder à la sécurité des personnes.

Het is heel duidelijk dat wij ons in een heel complexe omgeving bevinden. Dat geldt niet alleen voor onze Groep, maar voor alle nieuwe en andere actoren die met ons samenwerken om tot een functionerend mobiliteitssysteem te komen.

Er is in de voorbije vijf tot tien jaar een vrij exponentiële ontwikkeling geweest. Alleen al het aantal spooroperatoren, waar bijvoorbeeld initiatieven van Infrabel, zoals het *safety platform*, welgekomen zijn, maakt het leven niet makkelijker voor iedereen die met de Belgische spoorwegen bezig is.

Ik kan u ook verzekeren dat in onze basisopdracht, die wij onszelf elke dag voorhouden, veiligheid een belangrijk thema is.

Pour nous, la sécurité est prioritaire. Cependant, des questions sont posées en ce qui concerne la culture de l'entreprise. Par conséquent, il faut répondre, il faut vous convaincre, car nous sommes convaincus de cette mission.

La SNCB compte 21 000 personnes. Au niveau logistique, cela représente plus de 4 000 trains par jour, plus de 1 000 engins de traction (locomotives et autres) et plus de 300 000 places assises dans les trains. Il importe de toujours considérer la dimension de l'entreprise en rapport avec les constats posés.

Heel belangrijk is dat inzake veiligheid altijd drie factoren samenspelen, met name de technologie, de menselijke factor en uiteraard de cultuur die wij samen ontwikkelen. Het gaat dus over het individuele aspect, het groepsaspect en het technologische aspect.

Een van de allerbelangrijkste punten in de hele presentatie is voor mij het volgende.

Ik heb in de rapporten opgemerkt dat niet iedereen het parallellisme tussen de invoering van TBL1+ en ETCS heeft ervaren. Het is duidelijk geen of-ofkeuze. Het is een en-enkeuze.

Ik vergelijk het soms met de veiligheid van een auto. Iedereen is het erover eens dat veiligheidsgordels de veiligheid van een auto verbeteren. Zulks sluit echter niet uit dat een grotere verbetering mogelijk werd door de

invoering enkele jaren later van de airbags, die technologisch gewoon een verdere ontwikkeling waren. Een dergelijke vergelijking gaat niet op voor de treinen. Echter, het parallellisme van een steeds verbeterende veiligheid vindt u ook terug tussen de invoering van TBL1+ en ETCS. Ik hoop het voorgaande ook te kunnen aantonen.

Un peu d'historique, mais les rapports des experts sont bien plus complets, plus élaborés et détaillés.

Pour rappel, l'ETCS est arrivé en tant que norme dans la formulation des décisions de notre organe de gestion dès 1999; un peu à la fois, le planning ETCS apparaissait.

Je vous confronte à des rapports tels qu'ils existent et je vais parfois vous les paraphraser. En 1999, l'ETCS n'existait pas; ce n'était qu'un concept, un système sur papier, comme disent les experts. Nous y avons travaillé et l'avons réalisé au moment où les normes ont été stabilisées.

Wanneer zijn die normen dan naar boven gekomen? In 2005 hebben wij vastgesteld dat de veiligheid nog altijd een achterstand had op de Europese gemiddelden, op de Europese situatie.

De même, avec le lancement et la réalisation de l'ETCS incorporé à un planning réaliste et possible, ainsi que l'a expliqué Luc Lallemand, nous gardions un énorme manque de sécurité sur notre système ferroviaire, qui transportait journellement des voyageurs en plus. Je rappelle qu'entre 2000 et 2010, nous avons connu une croissance d'environ 50 % du transport voyageurs, ce qui inclut davantage de trains, d'où un réseau plus dense.

In 2005, onmiddellijk na de opsplitsing van de historische NMBS, hebben wij inderdaad de beslissing voorbereid om TBL1+ in te voeren. Wij hebben niet beslist om ETCS niet in te voeren.

Soyons clairs. Voilà le parallélisme: nous avons décidé d'instaurer la TBL1+ tout en poursuivant l'ETCS. Par exemple, nous avons investi dans des voitures pilotes M6 et, aujourd'hui, elles disposent du *hardware* ETCS. La fonctionnalité TBL1+ fonctionne donc sur le *hardware* ETCS et les deux systèmes sont donc d'application au sein des mêmes trains.

Volgend op de besluitvorming van Infrabel nam de raad van bestuur in mei 2006 de heel belangrijke beslissing om op heel korte termijn – en in een spoorwegomgeving is dat enkele jaren – zowel ETCS voort te zetten als TBL1+ te realiseren, steeds parallel.

Het gaat om een snelle migratie naar TBL1+ van al het rijdend materieel, ook dat rijdend materiaal dat op termijn niet kan worden uitgerust met ETCS, want niet alle historisch materieel dat vaak 20, 25 tot 30 jaar oud is, kan technisch worden uitgerust met ETCS. Daarom moesten we naar een verbetering van het veiligheidssysteem op de volledige vloot, zonder enige uitzondering.

La question de savoir si le TBL1+ était un bon compromis a été posée. Je vous réfère à cet effet au *reporting* que la commission a reçu. À la lecture du rapport de la Cour des comptes sur la sécurité ferroviaire, nous avons pu constater que le niveau de sécurité des chemins de fer belges était maintenu. La Belgique a aussi démontré que le système TBL1+ n'avait pas d'impact négatif sur l'interopérabilité. L'Europe demande l'interopérabilité pour les nouveaux systèmes. Comme Luc Lallemand l'a déjà dit, le système TBL1+, en préparation de l'ETCS, ne présentait aucun problème d'interopérabilité.

Het Rekenhof stelt in zijn verslaggeving aan deze commissie ook vast dat het systeem TBL1+ een verbetering inhoudt van het bestaande veiligheidssysteem en op het vlak van de grondbakens een voorloper is van het Europees systeem ETCS. De deskundigen, aangesteld door de commissie, stellen terecht vast dat in vergelijking met de Europese landen die ons omringen, België een grote achterstand opgelopen heeft, ik citeer, “op het gebied van de invoering van veiligheidssystemen”. Het is daarom van het grootste belang dat TBL1+ zonder verdere vertragingen wordt geïnstalleerd en in bedrijf genomen, met dien verstande dat TBL1+ op termijn dient te evolueren naar een meer performant systeem: zie ETCS. Dat is exact wat eigenlijk onze aanpak is vanaf 2005: het snel realiseren van TBL1+ en zo snel mogelijk evolueren naar het meer performante systeem ETCS. Ik citeer gewoon uit het rapport van de experts. Zij stellen eveneens in hun aanbevelingen: “Het TBL1+systeem vermindert onmiskenbaar het risico op aanrijdingen tussen treinen.” Elimineert het het risico? Neen. Ook ETCS zal niet 100 % onfeilbaar zijn, maar de relatieve ordegrootte gaat van 95 % voor ETCS naar 75 % voor TBL1+ en significant minder met de huidige systemen. Er was dus eigenlijk geen alternatief, op korte noch lange termijn.

On pourrait aussi se dire: l'ETCS, oui, tout le monde est d'accord …mais lequel? En Europe, il existe différentes sortes d'ETCS. Il ne s'agit pas

d'un produit standardisé, homogénéisé. Il y a plusieurs sous-types d'ETCS. Le projet ETCS qui n'existait que sur papier en 1999 n'a pas été mûr avant le 23 avril 2008, le moment où la Commission européenne a finalement adopté la version 2.3.0 "debugged" comme version définitive.

De heer Pasquarelli, die directeur is bij de Europese Commissie, heeft zelf aan de vorige commissie gezegd dat er nog interpretatieverschillen bestonden over de ERTMS-versie van 2007. Toen waren wij reeds volop bezig met de uitvoering van TBL1+. Hij verklaarde dat er toen nog geen gestabiliseerde versie was zodat, ik citeer, “locomotieven uitgerust met deze versie goed waren om op de Betuwelijn te rijden,” – de Betuwelijn is een goederenlijn die Rotterdam met Duitsland verbindt – “maar niet goed waren om op een andere lijn te rijden, die zogezegd met hetzelfde systeem, met 2.3.0 was uitgerust.”

À ce moment-là, comme je crois l'avoir déjà dit devant cette commission, pour les seuls Pays-Bas et sur moins de 500 kilomètres de ligne, il y avait trois versions différentes d'ETCS. En outre, à l'époque, la même locomotive ne pouvait pas circuler sur deux lignes ETCS équipées différemment. Non seulement il n'y avait pas d'ETCS standardisé et homogène mais dans un même pays, on pouvait trouver différents types d'ETCS.

Nous avons loué des locomotives "Traxx" équipées avec ETCS pour les faire rouler sur la nouvelle ligne reliant Anvers et les Pays-Bas. Ces locomotives qui pouvaient rouler sur la Betuwelijn équipée d'ETCS ne pouvaient pas en faire autant sur notre ligne qui avait pourtant les spécifications standardisées et homologuées.

De heer Pasquarelli gaf zelf aan, voor deze commissie, dat op 23 april 2008 de definitieve specificatie 2.3.0 *debugged* werd goedgekeurd. Dit was het eerste tijdstip waarop een gestandaardiseerde Europese versie werd goedgekeurd. Tot vandaag wordt zij relatief weinig toegepast in heel Europa.

M. Faure, l'expert de la commission en ERTMS confirme qu'en 2000, ce concept n'existait que sur papier.

Certains ont souligné que d'autres pays avaient développé l'ETCS. C'est exact, mais de quel ETCS parle-t-on?

Sur ce document, vous pouvez voir les lignes européennes équipées de l'une ou l'autre version de l'ETCS. Sur cette carte, on peut facilement repérer les nouvelles lignes à grande vitesse qui relient par exemple deux grandes villes d'un même pays. Vous n'avez donc pas besoin d'une version interopérable ou homogénéisée puisque ces trains ne quittent pas le pays.

Par contre, notre système ferroviaire, qui est très ouvert, a besoin des spécifications standardisées qui reposent sur l'interopérabilité.

Dans le rapport sur l'interopérabilité de l'ERA en 2009, on constate que l'ETCS interopérable avec des spécifications standardisées existe sur 170 kilomètres, dont 70 en Belgique. Nous sommes quasiment numéro un en Europe avec la version ETCS interopérable, homogénéisée et standardisée.

Le fait de dire que tous les autres pays ont des longueurs d'avance sur la Belgique est donc inexact. Ils sont peut-être bien en avance avec les anciens systèmes de sécurité, mais pas en ce qui concerne l'ETCS.

Leden van deze commissie in haar vorige samenstelling hebben in Italië en Zwitserland een bezoek gebracht aan de ontwikkeling die bijvoorbeeld gebeurt bij onze Zwitserse collega’s van de SBB. De Zwitserse spoorwegen proberen hun nationaal veiligheidssysteem te integreren in de ETCS-logica. Terwijl wij TBL1+ als nationale norm hebben, is dat bij hen het ZUB-systeem. Dat is eigenlijk iets verder geavanceerd dan TBL1+. Zij willen graag een soort ETCS-norm in een afwijkende, verlaagde vorm – *limited supervision* – integreren in de ETCS interoperabiliteit. De beslissing daarover zal waarschijnlijk vallen in 2012-2013. Dan nog zal dat een aantal technische discussies mogelijk maken. Het is in ieder geval zo dat de echte ETCS, ook in Zwitserland, beperkt is tot een afstand van ongeveer 60 tot 80 km, een beperkt deel dus van het grondgebied.

De *limited supervision* is bij hen vooral ook een budgettaire logica. Zij zullen de ontwikkelingskosten op het grondniveau eigenlijk in zekere mate beperken. Zij hebben op dit moment nog geen volledig zicht op de migratie van de huidige ETCS-uitrusting op de trein. Er zijn altijd twee uitrustingen nodig, zowel op de trein als op de grond, voor deze nieuwe norm. De Zwitsers hebben op dit moment zelf nog geen zicht op die migratie. Indien deze ETCS-logica voor hen zou opgaan, betekent dat het ontstaan van alweer een nieuwe ETCS-norm in een soort light versie. U ziet

dus de onzekerheid over het ganse debat, terwijl wij ons volledig gebaseerd hebben op de door Europa goedgekeurde standaarden.

Ter illustratie geef ik u in de map ook een aantal uitspraken van een aantal specialisten die eigenlijk de these van uw specialisten, de door u aangeduide deskundigen, nogmaals bevestigen. Ik citeer even uit de officiële rapporten van Europa:

"La durée de vie des équipements ferroviaires étant de plus de vingt ans, il est impossible de renouveler instantanément l'ensemble du réseau. Ainsi, estime la Commission, la coexistence d'au moins un système et de l'ETCS à bord et au sol est inévitable."

Dat is ook weer de logica aangaande TBL1+ en het parallellisme met ETCS die wij volgen.

U merkt ook in het document dat de Europese Commissie het nu reeds heeft over de nieuwe versie ETCS 3.00 *to be released by 2013*. In 2013 gaan we verder. Ook dan komt er weer een nieuwe evolutie die een technische en financiële implementatie-impact zal hebben op de totnogtoe genomen beslissingen. Daarom is het ook zo belangrijk dat het volledige netwerk een standaardveiligheidssysteem heeft dat het veiligheidsniveau op het Belgische spoor significant verbetert. Dat is dus opnieuw een pleidooi voor TBL1+.

Avec cette option de parallélisme TBL1+ et ETCS, nous avons fait un choix pragmatique, en excellente coordination avec Infrabel. C'est logique: le train suit l'infrastructure. Un train équipé d'ETCS, de TBL1+ et de tous les autres systèmes possibles ne peut pas fonctionner si le sol n'est pas équipé. Si vous vous chargez de l'équipement du sol et que le train n'est pas équipé, le système ne fonctionne pas non plus. La coordination existe. Nous pouvons constater ensemble que l'évolution de l'équipement embarqué suit pas à pas celle de l'équipement au sol réalisé par Infrabel. En accélérant, on suit la même logique.

Comme M. Lallemand l'a confirmé, les balises TBL1+ peuvent être utilisées pour l'ETCS. Cela implique que c'est la première phase de réalisation de l'ETCS. Vous verrez dans quelques slides que la même logique préside à bord des trains: le nouveau matériel est équipé à bord avec le hardware ETCS et fonctionnera en TBL1+ jusqu'au moment où le sol sera également équipé en ETCS. Il suffira alors d'effectuer une actualisation du programme pour faire rouler nos trains. Le jour où le couloir marchandises dont M. Lallemand a parlé sera équipé d'ETCS, nos locomotives type 13 de la division Fret seront équipées d'ETCS par leurs propres ateliers. Le planning est suivi et l'équipement se trouve dans les ateliers, prêt à être installé.

Eigenlijk is de synthese dat wij in 2006, toen wij in de raad van bestuur formeel de beslissing namen die wij in 2005 hadden voorbereid, inderdaad een vertraging hadden ten opzichte van de andere landen. Dat was heel vervelend, ook al omdat wij een land zijn met vrij veel grensoverschrijdend verkeer.

Bovendien was er een forse stijging van het aantal reizigers en het aantal treinen en wij moesten dus zeker stellen dat de kwaliteit van het gehele apparaat werd gewaarborgd.

Wij hebben toen ook beslist om het veiligheidsniveau op korte termijn aanzienlijk te verhogen, naar een interoperabel Europees ETCS-systeem te gaan, en dat in zo weinig mogelijk stappen, met zo weinig mogelijk overgebruik van investeringsgeld.

Dat betekent ook dat wij de juiste keuze hebben gemaakt met het interoperabel gestandaardiseerd systeem, omdat elke lijn die wij gebruiken, zeker de hogesnelheidslijn, zeker in de Europese corridor en ook het grensoverschrijdende verkeer, aansluit op een Europees genormeerd systeem aan de andere kant van de grens, zoals de hogesnelheidslijn naar Nederland en naar Duitsland en de goederencorridor naar Noord-Italië.

Het was de logica zelve dat wij daar de Europese genormeerde standaard zouden gebruiken. Onze ervaringen waren jammer genoeg niet altijd positief. Dat was niet omdat wij niet de juiste keuze hebben gemaakt, maar omdat de industrie niet altijd kon volgen. Onze Traxx-locomotieven waren perfect geschikt om op de Betuwelijn in Nederland te rijden, zoals ik daarnet heb gezegd, maar de industrie kon ons nog niet de juiste ETCS genormeerde, Europees gestandaardiseerde versie leveren.

Hetzelfde geldt voor onze nieuwe dubbeldektreinen M6, die perfect kunnen rijden op de gestandaardiseerde genormeerde versie ETCS in België, maar bijvoorbeeld niet op de genormeerde lijn in Nederland, omdat zij daar een versie 2.2.2 volgen, die niet door Europa als interoperabel wordt beschouwd.

M. Lallemand a aussi parlé de la réalisation des investissements TBL1+. Je vous confirme que le planning accéléré en TBL1+ est suivi. On a même une dizaine de trains d'avance sur le planning le plus ambitieux que nous avons soumis à la ministre. C'est positif. Le planning accéléré prévoit que les derniers trains seront équipés en TBL1+ début 2013.

En ce qui concerne l'ETCS, chaque cahier des charges prévoit l'ETCS pour tout nouveau matériel. Les 305 nouveaux trains Desiro – c'est la commande la plus importante que la SNCB ait jamais effectuée (1,4 milliard d'euros) – seront équipés de l'ETCS. Les 120 locomotives type 18 sont équipées de l'ETCS. À partir du moment où l'équipement au sol accepte le système ETCS – on suit le planning d'Infrabel –, le *software* est placé à bord. Le *hardware* ETCS accepte la fonctionnalité TBL1+. Donc, notre ambition d'équiper de la TBL1+ 100 % du matériel en gardant l'option ETCS sera réalisée.

J'en viens à présent à un transparent que je considère comme primordial.

U ziet voor 2007-2008 een vrij homogeen blauw diagram: de bestaande veiligheidssystemen. In 2009, vóór Buizingen, kwamen de eerste ETCS- en de eerste TBL1+-treinen op het net. Wij waren toen al bezig met de uitrusting van al onze treinen.

Binnen de 5 jaar zullen wij tot een homogeen park komen. Het veiligheidsniveau zal dan spectaculair de achterstand ten opzichte van Europa hebben ingehaald. Reeds in 2013 zal elke trein van de NMBS die op het Belgisch net onderweg is ofwel met ETCS, ofwel met TBL1+ uitgerust zijn. 100 %! Dit is een heel snelle inhaaloperatie. Ik vermoed dat u 5 jaar als een relatief lange periode ziet, maar er is geen enkel ander land dat zijn hele vloot en infrastructuur zo snel kon aanpassen.

Concreet betekent dit dat wij dat ook wensen voort te zetten. Op dit moment zitten echter drie types materieel in de twee blokjes, lichtblauw en oranje.

Les trois types de matériel sont les suivants: du matériel disposant de l'ETCS, du matériel disposant de la TBL1+, du matériel disposant des deux systèmes. C'est le bloc en bleu. Le bloc en orange cache deux sous-segments différents. Tous les trains seront munis de la TBL1+ et une partie de ces trains pourront être équipés de l'ETCS.

Suivant le plan d'investissement des 10 à 15 ans à venir, tout le nouveau matériel qui remplacera graduellement les trains vieux de 30 à 35 ans munis de la TBL1+ sera équipé du système ETCS et du système TBL1+. De cette façon, nous devrions avoir, entre 2020 et 2030, une flotte homogène équipée de l'ETCS.

Il conviendra évidemment de bien gérer notre parc de matériel. Avec du matériel disposant de certains nouveaux systèmes de sécurité, nous créons des sous-parcs de matériel. Ainsi, certaines locomotives de type 13 seront munies de l'ETCS et pourront rouler sur le couloir marchandises alors que d'autres ne le seront pas et, ce faisant, ne pourront pas rouler sur le couloir précité. Il faudra donc gérer les différents types de matériel dans les années à venir. Par ailleurs, comme le matériel n'est pas réservé à une seule ligne, il faut faire preuve d'une certaine souplesse, d'une certaine flexibilité afin de répondre à l'attente du client.

Selon moi, au regard des différents rapports, un élément est fondamental: je veux parler de la TBL1+ et de l'ETCS, et de la TBL1+ ou de l'ETCS. Pourquoi la TBL1+ s'il était déjà question de l'ETCS?

Mais la question de la sécurité couvre encore bien d'autres éléments. De plus, le facteur humain est également très important.

Si les chemins de fer accordent la priorité à la sécurité, le système choisit les personnes qui sont respectueuses de la sécurité. Ainsi, en ce qui concerne les conducteurs de train, plusieurs milliers de personnes se portent candidates auprès des collègues de la Holding, mais toutes ne sont pas acceptées. Rares sont celles qui réussissent l'ensemble des épreuves ainsi que la formation, car cette dernière est vraiment exemplaire et dispensée par d'excellents instructeurs, formateurs attachés à la réalité du terrain.

Het is duidelijk dat wij proberen de veiligheidscultuur die de heer Haek ook al heeft beschreven, in ere te houden en dat wij ook de confrontatie aangaan met de externe certificatie. Wij zeggen niet dat wij de veiligheid belangrijk vinden en dat wij daarom systemen ontwikkelen, maar wij willen ook dat die systemen de toets van de ISO-normering volledig doorstaan in de vorming, in de realiteit, in de veiligheidssystemen die wij uitbreiden.

Wat de vorming betreft, en deze informatie hebben wij reeds medegedeeld aan de

commissie, staan wij qua aantal dagen vorming mee aan de top, samen met Nederland. Het gaat om een combinatie van praktische en theoretische vorming. Wij zijn beter dan andere oud-monopolisten en uiteraard ook beter dan de *newcomers* die pas recent tot het spoormetier zijn toegetreden.

De permanente vorming is even belangrijk als de basis-beginvorming. Wij hebben geïnvesteerd in verschillende generaties van simulatoren en verschillende modules van opleiding. Het is een soort van *standing invitation*. Certains membres de la commission ont déjà eu l'occasion de voir dans nos ateliers en quoi consiste la formation d'un conducteur sur un simulateur.

Mijnheer de voorzitter, met uw goedkeuring, het is ook een uitnodiging aan de commissieleden om in de komende weken of maanden niet alleen de installatie van TBL1+ of de werking van ETCS aan boord van locomotieven te bekijken, maar ook de – ik zou bijna zeggen vluchtsimulator – treinsimulator in onze verschillende ateliers. U bent van harte welkom om *in real life* mee te maken wat de vorming en de realiteit onze bestuurders leert.

Een belangrijk element, dat ook in het rapport wordt aangegeven, betreft het element van de seinvoorbijrijdingen.

Dans ce contexte, les experts attirent votre attention sur le fait que le nombre de dépassements de signal a augmenté. Néanmoins, il faut tenir compte du fait que le risque moyen par dépassement de signal a diminué en soi. En effet, les dépassements de signal ont surtout augmenté sur des courtes distances. Cela s'explique par une certaine culture sur le plan de la sécurité et par les systèmes installés qui veillent à ce que même un dépassement de 10 cm d'un signal soit noté et visible. Chaque dépassement de signal est un dépassement de trop!

Laat dat duidelijk zijn: elke seinvoorbijrijding is er een te veel. Het is vooral in de korteafstandseinvoorbijrijdingen, voor ze tot een reëel risico leiden, dat de stijging is terug te vinden. Dat zou onmogelijk zijn als wij, vooral Infrabel, niet hadden geïnvesteerd in de vaststelling van seinvoorbijrijdingen. Laten wij wel wezen; tien, vijftien of twintig jaar geleden gebeurde het vaak dat er een korte seinvoorbijrijding was en dat werd gezegd: rijd terug achteruit en er is niets gebeurd. Dat werd zelfs niet in de statistieken opgenomen.

De eigenlijk evolutie van de zwaarte van de seinvoorbijrijding is eigenlijk nog binnen de perken gebleven. Nogmaals, elke seinvoorbijrijding is er een te veel. Het aantal seinvoorbijrijdingen stond in 2009 op 89 bij de NMBS. Er waren 75 seinvoorbijrijdingen op 12 maanden tijd op een totaal van 4 293 treinbestuurders.

Nous avons donc enregistré 75 dépassements de signal par an pour un total de 4 293 conducteurs de trains et plus de 4 000 trains par jour. Tout est relatif, mais chaque dépassement de signal est un dépassement de trop.

Wij voeren een heleboel acties en sensibiliseringscampagnes ten aanzien van onze treinbestuurders. In de vorming wordt nog meer belang gehecht aan de sensibilisering en de vorming. Er is ook een permanente samenwerking met Infrabel, om de zichtbaarheid van de signalen te verbeteren en om permanent aandacht aan de problematiek in kwestie te geven. Tevens is het concept van de *coaching* nader uitgewerkt. Wij begeleiden jonge bestuurders bovendien beter dan voorheen en zullen ze nog beter begeleiden. Wij zullen ook beter in de communicatie met de treinbestuurders investeren. Elke seinvoorbijrijding is er immers een te veel.

La certification est octroyée par un tiers indépendant, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. L'objectivité est donc garantie.

On a également investi - la SNCB dans sa nouvelle mouture, n'existe que depuis le 1er janvier 2005 - dans un Safety Management System. Il en résulte que, dans chaque entité, des cellules *safety* sont responsables de la gestion du Safety Management System en collaboration avec une cellule chapeautant le tout. C'est nécessaire. En effet, n'importe quelle activité industrielle, logistique, de l'importance de la SNCB, requiert des structures performantes qui suivent vraiment la sécurité dans chaque entité de l'organisation.

Les audits sont effectués par des collègues de la Holding. Il s'agit de collaborateurs certifiés. Nous effectuons nos audits internes sur la sécurité. Nous élaborons notre planning de risques et nous travaillons constamment, de manière organisée, sur l'élimination des différents risques. J'ai déjà évoqué la certification dans les ateliers et notamment le matériel qui concerne la sécurité. Nous avons notre centre de formation et l'invitation a été donnée.

Dat brengt mij tot dezelfde conclusie die de heren

Haek en Lallemand al hebben uitgesproken. Veiligheid is een prioriteit voor ons. Laat daar geen enkele onduidelijkheid over bestaan. Wij hebben belangrijke keuzes gemaakt op technologisch vlak die maken dat wij qua veiligheid de bestaande achterstand snel inhalen en dat wij een kwantumsprong maken om, heel snel met ETCS, mee aan de top van het Europees peloton te rijden. Als ik het lapidair stel, met 170 kilometer gestandaardiseerd, gehomogeniseerd en door Europa aanvaard ETCS-systeem, zitten wij met onze 70 kilometer al mee aan de top. Maar dat is zo weinig, en we moeten naar een volledig uitgerust systeem.

Wij hebben op heel veel vlakken al acties ondernomen. Veiligheid stond centraal en blijft centraal staan en is voor ons een prioriteit in alles wat de NMBS doet: in investeringen, maar vooral ook in de menselijke samenwerking en de vorming die de menselijke factor binnen de onderneming krijgt.

Sluit dat alle risico’s uit? Neen. Ook ETCS zal niet alle risico’s uitsluiten. Maar het is onze taak om zo veel mogelijk risico’s uit te sluiten en zo snel mogelijk. De heer Lallemand heeft met zijn grafieken al aangetoond dat we op de korte en de lange termijn volgens mij de juiste keuzes gemaakt hebben om de bestaande achterstand in te halen.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je remercie nos trois intervenants du jour pour la qualité de leurs exposés. Même si quelqu'un doutait de l'utilité de les réentendre cet après-midi dans ce contexte, à présent, nous avons eu la possibilité de mieux approcher les problèmes de sécurité.

En effet, les trois interventions sont restées en lien avec les rapports des experts, ce qui nous a permis d'obtenir une réponse via cette passerelle. C'est un pas en avant important par rapport à ce que nous avions précédemment entendu.

Vous avez répondu à beaucoup de nos questions, mais je reviens sur quelques aspects.

Parmi les options possibles en 2005, M. Lallemand a mentionné que TBL1+ constituait la moins mauvaise pour poursuivre ensuite avec l'ETCS, car elle évitait le gaspillage de l'argent public. Vous vous êtes dit étonné des remarques formulées dans les rapports à ce sujet. Il est exact que ces rapports mettent en exergue des questions sur le choix du TBL1+, indiquant la subsistance de zones d'ombre.

Vous nous avez apporté bien des explications en cette matière. Mais comment expliquer les réserves encore entendues aujourd'hui, quant à l'opposition potentielle entre les systèmes TBL1+ et ETCS? À vous entendre, il reste une continuité dans la présentation.

J'aimerais donc que vous nous expliquiez, et j'espère que vous y parviendrez, l'interprétation différente dans la continuité des deux systèmes alors que demeurent encore toutes ces réserves.

Ensuite, vous avez beaucoup parlé de culture d'entreprise, telle qu'elle était contenue au cœur des trois rapports. C'est bien d'avoir pu nous expliquer comment vous le viviez de l'intérieur.

En fait, la plupart des recommandations des experts, dans leur rapport intermédiaire couvrant la période 1982 à 2002, sont-elles d'après vous d'application? Les faites-vous vôtres: sont-elles réellement d'application, selon ce que nous venons d'entendre?
Quelles sont les propositions, relevées dans les rapports d'experts, déjà mises en place et celles qui peuvent encore servir et être appliquées demain?
Par rapport à ce que vous avez déjà fait, qu'est-ce qui vous semble fondamental et ce qui demeure au cœur de vos préoccupations?

Toujours relativement à la culture d'entreprise, M. Haek a fait remarquer un fait: d'après l'historique de la SNCB sur ces 175 ans et malgré la création de tout ce réseau ferroviaire existant, le Groupe SNCB reste assez fermé; vous l'avez expliqué.
Il me semble particulièrement utile de comprendre ce qui est vécu de l'intérieur. Ainsi, le haut management est conscient qu'aujourd'hui, il importe de regarder vers l'extérieur; c'est ce qui a sans doute manqué auparavant.

En matière de formation, vous avez également mis l'accent sur la sécurité et nous avons entendu les difficultés sur le plan du recrutement.

Je souhaiterais cependant revenir sur les facteurs humains évoqués par M. Descheemaecker. Si une formation longue et continue, parmi les meilleures, est effectivement prévue, le dépassement des feux rouges reste problématique. Vous nous avez dit que la méthode de comptage explique en partie ce nombre de dépassements, étant donné que tout est repris.

Même si l'on peut entendre positivement les remarques que vous avez formulées, quelle est votre réflexion par rapport à ce qui a été dit lors des auditions sur le plan humain, à savoir la gestion du stress, la fatigue, la lourdeur des horaires, l'enchaînement des heures de service? Vous l'avez dit vous-même, un dépassement reste un dépassement de trop! Comment faire mieux demain?

Steven Vandeput (N-VA): Ik wil de sprekers bedanken voor hun zeer uitvoerige uiteenzetting. Hun talrijke verwijzingen naar de rapporten van de experts en van het Rekenhof duiden erop dat zij zich goed op de sessie van vandaag hebben voorbereid. Dat neemt niet weg dat wij nog altijd met een aantal vragen blijven zitten.

Ik heb een vraag voor de heer Descheemaecker aangaande de installatie van TBL1+ in de voertuigen. U zegt dat het effectief een tussenstap is in de overstap naar ETCS. Mijn informatie geeft iets anders aan. Misschien kunt u dat extra verduidelijken. Ik heb het vandaag zo begrepen dat wat in de voertuigen gebeurt volgens u een naadloze overstap naar ETCS mogelijk maakt.

Ik heb een vraag voor de heer Lallemand. Welke maatregelen zijn er na de ramp in Buizingen genomen en welke extra veiligheidsmaatregelen gelden daar nu nog? Ik begrijp dat u geen informatie kan geven over een lopend onderzoek, maar ik neem aan dat u als infrastructuurbeheerder specifiek met betrekking tot die lijn een aantal maatregelen hebt genomen. Zo ja, mag de commissie kennis nemen van die maatregelen?

Ik heb een vraag voor de heer Haek. In het kader van zijn HRM-opdracht voor de verschillende organisaties binnen het bedrijf stellen wij in de verschillende rapporten van de experts en via herhaalde vragen in deze commissie steeds een tekort aan gekwalificeerd personeel vast, zowel voor de versnelde invoering van TBL1+ als voor de definitieve overstap naar ETCS. U hebt geantwoord dat er ongeveer 170 personeelsleden werden aangeworven om dat te doen. Dat neemt niet weg dat ik met een vraag blijf zitten. Wat is nu eigenlijk de behoefte? Welke bijkomende maatregelen worden er genomen om die behoefte alsnog in te vullen, hetzij door eigen cursussen te organiseren, hetzij door wat dan ook?

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je remercie les CEO pour la qualité de leur exposé. En tant que nouveau parlementaire, je tiens à dire à M. Haek que je n'ai pas voté les précédentes législations mais je ne renie pas l'engagement de mes collègues.

J'étais très alarmé à l'issue de la présentation des trois rapports des experts mais aujourd'hui, après vous avoir entendus, j'ai l'impression que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, même si M. Lallemand a dit que le TBL1+ était peut-être le moins mauvais choix. Je suis convaincu, comme mes collègues, que cette commission a pour but d'améliorer les choses.

Après avoir lu ces différents rapports et écouté vos présentations, il n'est vraiment pas facile de comprendre qui est vraiment responsable de la surveillance et de la mise en place des systèmes de sécurité. Comment les entités se coordonnent-elles pour garantir la meilleure sécurité des voyageurs? Il semblerait que chacun des opérateurs ferroviaires, dont la SNCB et le gestionnaire d'infrastructure Infrabel, garantisse la sécurité des installations au sol ou à bord et que tout cela est efficacement coordonné.

À côté de cela, le gouvernement s'occupe du cadre réglementaire. Comme l'a dit M. Haek, l'article 6 de la loi de 2006 précise que le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Les accidents de ces derniers mois et les conclusions des différents rapports nous montrent que cette organisation, somme toute assez complexe, ne semble pas fonctionner correctement. Pour le cdH, la réelle plus-value de cette commission n'est pas de trouver les coupables des erreurs du passé mais bien d'analyser et de comprendre ces erreurs pour se tourner vers l'avenir.

Ma question est donc simple: partagez-vous cette analyse sur les dysfonctionnements de notre système de sécurité? Que doit-on faire? Faut-il changer notre organisation ou faut-il y apporter des modifications pour l'améliorer, la perfectionner?

Ne devrait-il pas y avoir un responsable unique de la sécurité qui coordonnerait tout avec les responsables?

Suite aux catastrophes que nous avons connues, des changements ont-ils été opérés ces derniers mois?

À côté de tout cela, il ne faut pas oublier le personnel, les conducteurs, accompagnateurs de

train mais aussi tous ceux qui travaillent au sol. Les différents syndicats entendus lors des auditions de la précédente commission nous ont sensibilisés sur leurs inquiétudes en termes de sécurité, de formation et sur les conditions de travail. Ils nous ont expliqué un exemple d'une journée de travail et communiqué des statistiques de bien-être au travail. Ils nous ont montré qu'il semblerait que peu de choses aient été réalisées pour améliorer ces conditions.

Pour le cdH, il est crucial, outre la réalisation des investissements pour la sécurité, de miser sur le capital humain des entreprises ferroviaires pour permettre à l'ensemble du personnel de travailler dans de meilleures conditions pour augmenter la sécurité globale.

Pour conclure, je m'interroge sur la coordination entre les sociétés et les autorités en termes de sécurité ces dernières années. Maintenant, concrètement, comment comptez-vous remédier à ces imperfections dans votre société mais également dans l'ensemble de l'organisation pour la prévention des risques d'accidents? Il est en effet crucial d'avancer ensemble dans une même direction pour encourager une culture de la sécurité au niveau des opérateurs ferroviaires, du gestionnaire de réseau mais également dans les organes de l'État.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les trois intervenants pour l'exposé très complet qu'ils nous ont fourni; un exposé qui était à la fois composé de choses déjà dites lors d'auditions précédents et d'éléments nouveaux.

La première chose qui me frappe est la quantité énorme d'informations que vous nous apportez aujourd'hui. Je suis évidemment satisfait. Il nous faudra du temps pour les digérer, avec les experts de la commission. Je n'interviendrai donc pas sur des points très techniques aujourd'hui.

Par ailleurs, j'ai un sentiment un peu plus désagréable car j'estime qu'il y a des informations que vous auriez pu nous communiquer beaucoup plus tôt. En cela, je voudrais prendre l'exemple du système de gestion de sécurité. Vous vous souviendrez que dès le 22 février, lors de la première audition devant la commission de l'Infrastructure, je vous avais interrogés sur le système de gestion de la sécurité.

Vous aviez alors donné très peu d'informations concrètes, voire aucune, sur le système de gestion de sécurité. M. Lallemand en particulier avait dit qu'il enverrait des documents sur ce sujet. J'ai été obligé de poser une nouvelle fois la question lors d'une audition en mars ou en avril. Et là, encore une fois, très peu d'informations sur le système de gestion de la sécurité mis en place par les différentes entités du groupe SNCB. Je remarque que le rapport des experts, celui de l'ERA ou celui de la Cour des comptes proposent enfin un discours construit à ce propos et des documents qui existaient déjà avant sur le système de gestion de la sécurité. J'ai l'impression désagréable, en guise d'introduction à mon intervention, qu'une série d'informations est administrée au compte-gouttes à cette commission et qu'elle pourrait travailler de manière bien plus efficace si ces informations avaient été délivrées au moment adéquat.

Cela dit, au sujet du système de gestion de la sécurité que MM. Descheemaecker et Lallemand ont évoqué, j'aurais voulu savoir s'il existait en tant que tel et s'il avait été approuvé en tant que tel par l'autorité nationale de sécurité, conformément aux directives et à la loi, et à quel moment.

Vous avez multiplié les efforts pendant vos interventions pour nous montrer qu'il existait une vraie culture de la sécurité – thème repris du rapport des experts – dans le groupe SNCB. Je voulais souligner l'un ou l'autre élément qui a attiré mon attention, dans le rapport comme dans notre discussion. Vous mettez en évidence à juste titre l'importance d'une bonne coordination entre les entités du groupe. M. Descheemaecker évoque dans ses *slides* qu'après la coordination entre Infrabel et la SNCB, notamment pour le passage de TBL1 à TBL1+, Infrabel a décidé de maintenir les balises TBL1 là où sont placées les balises TBL1+.

Vous avez vu dans le rapport de la Cour des comptes ce qui peut apparaître *a priori* comme une anecdote: lors d'un contrôle de chantier opéré par l'autorité nationale de sécurité, on a remarqué qu'au moment où Infrabel montait les balises TBL1+, il démontait les balises TBL1 sur certains tronçons.

Or, le matériel roulant était encore très peu équipé en TBL1+ mais bien en TBL1. L'autorité nationale de sécurité a attiré l'attention d'Infrabel sur le fait que sa responsabilité serait engagée en cas d'accident survenant dans une zone où la sécurité a régressé de son fait. Messieurs Lallemand et Descheemaecker, vous avez apporté séparément une réponse à la Cour des comptes. Celle-ci est intégrée dans le rapport de la Cour des comptes. Je ne vais pas la lire en entier mais j'ai été frappé

par le fait que, visiblement, l'information n'était absolument pas passée, alors que vous évoquiez des réunions de coordination mensuelles sur le thème de la sécurité. La réponse d'Infrabel a été: "Force a été de constater que la SNCB ne respectait pas du tout le planning de *roll-out* sur lequel elle s'était engagée. Dès lors, toutes les conditions, qui nous ont amenés à conclure que le niveau de risque n'encourait pas de détérioration, n'étant plus réunies, il a semblé plus prudent de ne plus démanteler les installations TBL1."

À un moment, la décision d'Infrabel a été de démanteler TBL1 en installant TBL1+ et, par la suite, notamment lorsque l'autorité nationale de sécurité vous interpelle, vous vous rendez compte que la SNCB est en retard sur le planning de mise en œuvre de la TBL1 sur le matériel roulant. De ce fait, il a été décidé de faire marche arrière et l'on rejette manifestement la faute sur la SNCB. Quant à la SNCB, elle indique que le remplacement des balises est de la responsabilité d'Infrabel. Cela reflète, selon moi, un problème de coordination entre les différents services de la SNCB. Je me permets de l'évoquer aujourd'hui car les faits datent de 2009. Je ne l'aurais pas fait si cela s'était produit en 1989 ou en 1999. En l'occurrence, on remarque que, fin 2009, les deux entités travaillent encore de manière séparée, malgré les réunions de coordination que vous évoquez. Comment pouvez-vous l'expliquer? J'aurais souhaité avoir plus d'informations de votre part.

J'en viens à un autre exemple de manque de coordination, sans vouloir préjuger de votre réponse. À la suite de l'accident de Mons en novembre 2009 qui a fait une victime, le CCPT a fait des propositions de modification de la signalisation à Infrabel.

Il s'avère qu'à cette proposition faite en décembre 2009 par le CCPT, Infrabel n'apporte une réponse que durant les vacances d'été 2010. Si la réponse apportée par Infrabel ne correspond pas à celle attendue par le CCPT, le plus symptomatique, c'est le délai de dix mois nécessité par Infrabel pour apporter une réponse à une proposition de modification de la signalisation en gare de Mons, là où un accident grave avec le décès d'une personne s'est produit.

Cependant, les franchissements de feux rouges restent interpellants malgré les explications que vous donnez. Dans un système général de sécurité, cet accroissement du dépassement du nombre de signaux vous semble-t-il encore acceptable aujourd'hui?

Par ailleurs, je voulais intervenir par rapport à la modification de la législation. J'ai cru entendre que M. Haek remettait en cause la législation votée par ce parlement, notamment la loi de 2010, selon laquelle la Holding n'était plus amenée à pouvoir enquêter.

À cet égard, je me suis rendu sur le site du SPF Mobilité et j'ai consulté également la base de données de l'ERA au sujet des rapports des plus récents incidents ou accidents pour lesquels des enquêtes ont été menées, soit par l'autorité nationale de sécurité, mais plus vraisemblablement – il s'agit d'enquêtes de 2007-2008-2009 – par la Holding. Jusqu'à l'accident de Mons, cinq ou six accidents se sont produits pour lesquels il n'existe aucun rapport d'enquête. Or, le site mentionne qu'une enquête a été menée, mais le rapport reste introuvable, alors qu'il est prévu dans la législation européenne, introduite dans notre droit belge, que c'est dans l'année au plus tard que, suivant l'accident, le rapport doit être rendu avec les recommandations pour l'avenir.

Comment se fait-il que certaines enquêtes, qui vraisemblablement ont été menées par la Holding – dans le cas contraire, je réserverai ma question jusqu'à l'audition de l'autorité nationale, le SPF Mobilité – n'aient donné lieu à aucun rapport aujourd'hui avec des recommandations en vue d'une meilleure sécurité sur le réseau?

J'en viens à la TBL1+ et l'ETCS. Je n'entrerai pas dans les aspects techniques, mais vous concèderez, monsieur Lallemand, qu'il s'agit du système le moins mauvais.

Il me semble que l'essentiel est de savoir comment on s'y prend aujourd'hui et comment on s'y prendra à l'avenir pour passer de la TBL1+ à l'ETCS. Cela dit, j'ai pu remarquer que c'est la première fois qu'un discours réellement construit sur la manière de migrer de la TBL1+ vers l'ETCS nous est présenté.

Un des éléments essentiels dans les rapports de cette commission portera sur la question de savoir avec quel degré de difficulté cette migration sera effectuée. En effet, différentes écoles existent en la matière. Pour certains, cette migration pourra avoir lieu de façon aisée alors que pour d'autres elle se fera très difficilement avec bien plus de modifications que celles que vous avez évoquées, monsieur Lallemand; je parle de modifications au niveau des balises sur les voies et au niveau du matériel roulant.

À ce stade, ma question est la suivante: le groupe SNCB a-t-il fait procéder à une analyse comparée des coûts de l'installation de l'ETCS? Une telle analyse a-t-elle été faite directement ou au moment où la décision a été prise de passer de la TBL1+ à l'ETCS?

Si on peut concevoir aujourd'hui qu'il était difficile d'arrêter la mise en œuvre de la TBL1+, quid des nouvelles lignes et quid notamment des lignes RER? Quel est le choix qui a été fait? A-t-on décidé d'équiper les voies en TBL1+, en ETCS ou avec un autre système? Pour ce qui concerne le matériel roulant, je crois savoir que c'est le matériel Desiro qui sera utilisé sur le RER. Mais au niveau des voies a-t-on décidé d'installer la TBL1+ ou l'ETCS?

Monsieur le président, je n'interviendrai pas sur les questions d'interopérabilité car elles ont été longuement discutées sous l'ancienne commission. Les points de vue sont différents. La Commission européenne n'a pas forcément tenu les mêmes propos, notamment en matière de stabilité du système.

En tant que membres de la commission, une série de rapports sont mis à notre disposition et nous devons les analyser.

Aujourd'hui, vous avez apporté une réponse à ces rapports, qui ont tendance à contredire pas mal de choses. J'ai entendu une certaine ouverture, une certaine prise en compte chez M. Haek. Je l'ai moins entendue chez MM. Descheemaecker et Lallemand.

Il faudra que notre commission aille au fond de l'argumentation de chacun, notamment au niveau des aspects techniques.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ook ik dank de drie heren voor de uiteenzetting en de nadere uitleg die wij deze namiddag hebben gekregen.

Algemeen gesproken, meen ik te mogen concluderen dat inzake de risicobeheersing en de implementatie van de systemen de uiteenzetting van deze namiddag optimistischer was dan wat ik in de diverse verslagen heb mogen lezen.

Inzake risicoberekening wil ik graag even naar een fragment op pagina 41 uit het rapport van de experts verwijzen. In bedoeld fragment staat vermeld dat volgens de risicoberekening van de experts het residueel risico na de volledige implementatie van TBL1+ in 2014 nog steeds 75 % zal bedragen, en dat tegenover 97 % in 1999. Op basis van voormelde berekeningen kan men niet langer blijven beweren dat het TBL1+-systeem toelaat de toename van het risico op afdoende wijze te beheersen. Ook stelt het rapport dat ETCS zulks wel kan en het risico naar 15 % vermindert.

In de huidige uiteenzetting wordt vermeld dat het risiconiveau na de volledige implementatie van TBL1+ uiteindelijk met 75 % daalt. Ik vraag mij af of bij de risicobeheersing wel met dezelfde aspecten rekening wordt gehouden. De experts houden bijvoorbeeld rekening met de toename van het aantal treinen, van de capaciteit, de bezetting en de gemiddelde snelheid van de treinen.

Hoe kan ik wat hier wordt vermeld, met name een daling van het risiconiveau met 75 % in 2014, in lijn brengen met het residueel risico van 75 %, dat na de implementatie van TBL1+ volgens de experts zou blijven bestaan?

Een en ander kan nog enige verduidelijking gebruiken.

Anderzijds, inzake de implementatie van de systemen implementeren wij TBL1+ in de eerste fase, om vervolgens naar ETCS over te gaan.

Volgens de presentatie zou het voorgaande effectief geen verspilling van belastinggeld mogen betekenen. De geïmplementeerde bakens zijn immers ook voor ETCS-systemen geldig.

Wat de treinen betreft, zal, naar wat ik heb begrepen, enkel een *switch* dienen te gebeuren van de software. Is mijn veronderstelling juist dat wij effectief zeker zijn dat wij het systeem ETCS1 gaan implementeren en dat er dus geen sprake is van het systeem ETCS2? Als ik het systeem begrijp, denk ik dat de bakens hier niet noodzakelijk zijn.

Ik kom op de beperking van cumulatie van een aantal risicofactoren. In het verslag van de experts staat op pagina 46 dat men toch ook wel op zeer korte termijn moet kijken. Men spreekt dan over minder dan een jaar. Aanbevelingen van de experts zijn, onder meer, om geen verouderde treinstellen meer in te zetten tijdens spitsuren op drukke knooppunten rond Brussel en om de bestuurders die deze diensten moeten vervullen zorgvuldig te selecteren. In welke mate passen de NMBS en Infrabel deze risicobeheersing vandaag reeds toe? Is het effectief mogelijk om op drukke

knooppunten geen verouderde treinstellen in te zetten, ook op spitsuren? Bestaat die mogelijkheid momenteel binnen de organisatie?

Inzake de coördinatie van de veiligheid bevelen de experts op pagina 48 aan dat de NMBS-Groep een overkoepelend departement veiligheid zou uitbouwen dat beschikt over de nodige middelen om een sturende, integrerende en coördinerende rol te spelen in het globaal veiligheidsbeleid van Infrabel, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen die van onze Belgische infrastructuur gebruikmaken. Graag kende ik uw mening over deze aanbeveling. Strookt dat wel volledig met de basisfilosofie van de wet van 17 december 2006 betreffende de spoorwegveiligheid, die toch expliciet en ondubbelzinnig de verantwoordelijkheid voor de exploitatieveiligheid vastlegt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders.

In het rapport van ERA wordt duidelijk vermeld dat Infrabel afwijzend stond tegenover een uitbreiding van de toezichthoudende activiteiten van de DVIS. Graag kreeg ik daaromtrent enige verduidelijking. Is Infrabel van mening dat de wet op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen duidelijk genoeg is inzake toezicht, controle en handhaving? Heeft Infrabel eigenlijk een aantal suggesties omtrent de verbetering van de relatie met de DVIS?

In het verslag van het Rekenhof staat een duidelijke aanbeveling dat een aantal zaken inzake spoorwegveiligheid in de beheerscontracten zou moeten worden opgenomen. Wij zien in aanvullende bijlagen dat de NMBS veeleer naar wetgevingen ter zake verwijst. Kunt u iets specifieker uitleggen hoe u tegenover de opname van een aantal veiligheidsdoelstellingen in de beheerscontracten, en eventueel financiële sancties, staat?

In de presentatie van vandaag werd ook meegedeeld dat de implementatie van buitenlandse systemen te duur is, te veel tijd in beslag zou nemen en dat ze niet echt compatibel zijn. Daarvoor verwijst men naar de specifieke situatie van het Belgische spoorwegnet. U verwees naar de spoorstroomkring, in de mate dat dit voor mij technisch begrijpbaar is.

In andere landen werden in het verleden reeds buitenlandse systemen geïmplementeerd. Ik verwijs dan naar Frankrijk. Hebben wij alle mogelijkheden van buitenlandse systemen onderzocht? Is het Belgische systeem echt zo uniek en niet vergelijkbaar met andere landen? Is het niet zo dat er een cultuur heerst dat wij zo specifiek zijn, terwijl dat in de praktijk misschien minder het geval is? Kan het beeld over het unieke van onze eigen spoorwegmarkt op zich geen veiligheidsrisico inhouden?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, merci à nos trois invités du jour. Ils sont parvenus à préciser certaines de leurs interventions passées et ont précisé les informations qu'ils avaient transmises à la Cour des comptes en réponse à son rapport.

Nos experts avaient conclu qu'ils espéraient beaucoup d'ouverture de la part du Groupe SNCB pour leurs recommandations. Il faut reconnaître que certaines réponses y ont été apportées aujourd'hui, mais j'ai le sentiment global que la position du Groupe reste assez défensive par rapport aux recommandations des experts.

Selon moi, on aurait pu saisir l'occasion de cette audition pour répondre à toutes les questions et à toutes les recommandations émises par les experts. Particulièrement quand on parle de culture de la sécurité, il n'a jamais été dit qu'il n'y avait pas de culture, mais il avait été dit qu'il convenait de l'améliorer.

Dans le rapport de nos experts, il est clairement indiqué "qu'il s'imposait d'adopter une approche intégrale et intégrée". Intégrale parce que tous les éléments de l'entreprise ferroviaire comportent une composante sécurité et intégrée parce que les composantes sont liées.

Aujourd'hui, divers éléments de réponse ont été apportés quant à cette culture de sécurité, mais on ne voit toujours pas clairement la coordination qu'il serait possible d'instaurer entre les trois composantes. En effet, à part la *safety platform,* nous ne voyons pas comment fonctionnent la coordination et la coopération entre les trois entreprises du Groupe.

Notre collègue Ronny Balcaen a d'ailleurs rappelé un exemple concret vécu sur le terrain: il faut parfois dix mois avant qu'une recommandation d'un service puisse être concrétisée par un autre.

J'aurais donc aimé savoir comment étaient envisagées les recommandations reprises dans le rapport des experts, notamment en matière de structure de la sécurité, par exemple, par la création d'un département faîtier de la sécurité. Nous n'avons pas obtenu de réponses concrètes à ce point.

De même, chaque entité a son organisation interne, mais nous n'avons pas eu la description détaillée des interactions entre les composantes des trois sociétés.

Il vaudrait la peine de nous apporter davantage de précisions.

Certaines précisions nous ont été proposées depuis quelques semaines à propos des systèmes TBL1+ et ETCS. Néanmoins, je me pose encore des questions: l'ETCS n'était peut-être qu'un concept en 1999, les normes n'étaient sans doute pas stables, mais le rapport de nos experts émet des conclusions différentes.

Il est vrai qu'attendre une version définitive d'un système peut prendre beaucoup de temps. Ce n'est qu'en 2008 que l'ETCS a été reconnu au niveau européen mais cela n'a pas empêché d'autres pays européens d'instaurer ce système. Nos experts ont parlé des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Danemark, de l'Espagne et de la Suisse. Ce système est plus performant non seulement en termes de sécurité mais aussi en termes de gestion de capacité. Dans un réseau ferroviaire complexe comme celui de la Belgique, en structure radiale autour de Bruxelles, je me demande si on n'a pas malgré tout raté une opportunité, même si nous prenons acte que TBL1+ est un système permettant de migrer progressivement vers l'ETCS.

Ma question reste cependant toujours en suspens. J'aurais aimé savoir si vous avez intégré dans la réflexion l'impact de la libéralisation en 2017, lorsque d'autres entreprises pourront circuler sur le réseau. Quelles seront leurs obligations? Quel système pourra être imposé?

Par ailleurs, il me semble qu'il y a une contradiction entre certains graphiques qui montrent que le niveau de sécurité augmente, avec l'analyse de risques reprise dans le rapport des experts, notamment en pages 40 et 41 sur l'évolution des risques. Le réseau n'est pas statique; il se complexifie; le nombre de voyageurs augmente; il y a des objectifs de transport qui sont assignés. A-t-on tenu compte du fait que ce risque augmente? Plus précisément, je me demande s'il n'y a pas contradiction entre le graphique exposé par M. Lallemand dans son axe 3 et l'analyse des risques réalisée par nos experts.

Ceux-ci préconisent en outre de plancher directement sur les systèmes ETCS 1, ETCS 2. A-t-on déjà entamé ces études? Des équipes techniques y travaillent-elles déjà?

Je me pose également la même question que M. Balcaen au sujet du RER. Les experts ont mentionné que lorsque le RER sera finalisé, avec la mise à 4 voies de certaines lignes, le réseau sera encore plus complexe. Quel sera le système de sécurité sur ces lignes? Ne va-t-on pas faire des travaux puis devoir en refaire pour implémenter un système de sécurité performant?

On pourrait également apporter davantage de précisions quant aux garanties en matière de suivi de la planification et de l'exécution. Dans le rapport, il apparaît que certains systèmes implantés n'ont été ni contrôlés ni entretenus. Nous allons devoir digérer toutes ces informations mais a-t-on vraiment toutes les garanties de contrôle et d'entretien des équipements après l'implantation de TBL1+ et la migration vers ETCS?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je serai bref car certaines questions ont déjà été posées par mes collègues. Il sera peut-être considéré comme abusif de ma part de remercier les trois intervenants. Je ne le fais pas seulement pour la forme. D'ailleurs, je ne partage pas le sentiment de M. Balcaen. Je n'ai pas son expérience, puisque je viens d'arriver dans cette commission mais depuis quatre séances, j'ai entendu des responsables et en l'occurrence nos experts dans un premier temps et je ne vous cacherai pas, monsieur le président, mon inquiétude au sortir de ces réunions.

Si ce n'était pas de l'inquiétude, c'était à tout le moins des questions qui m'envahissaient, notamment celle-ci: nos concitoyens qui prennent le train mettent-ils leur vie en péril? J'ai été fortement interpellé par ce que j'avais entendu alors. Je suis d'autant plus satisfait aujourd'hui, sans sombrer non plus dans la béatitude, par les réponses concrètes qui nous ont été données et qui font disparaître des zones d'ombre. On peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein: je suis un optimiste de nature.

Je voudrais revenir, en laissant de côté les questions techniques sur lesquelles mes collègues sont intervenus ou vont le faire, sur l'intervention de M. Lallemand et cette fameuse notion de culture de sécurité. C'est un point relevé par le rapport des experts mais au moment de définir ce qu'est cette culture, de dire comment on

la construit, comment on évalue son efficacité, j'avais moins de réponses. J'ai aujourd'hui des réponses partielles. M. Lallemand a mis en évidence les trois piliers: le pilier culturel, le pilier gestion, le pilier technique.

Pour le pilier culturel en particulier, on sait que le risque zéro n'existe pas, on entend que la sécurité est la priorité absolue de la SNCB, on sait que tous les partenaires se sont engagés à penser à la sécurité, M. Lallemand a fait allusion à des documents très concrets, un document de formation du personnel, à une formation continuée de celui-ci, à un livret de sécurité. Oui, d'accord, beaucoup de choses sont mises en place pour le personnel, me disais-je, et c'est bien normal, puisqu'il assume la gestion du chemin de fer au quotidien, mais qu'en est-il de cette culture de sécurité à l'égard des usagers?

Vous avez répondu très partiellement en précisant qu'après Buizingen, on avait mis en place un site internet. Bien que je ne sois que quinquagénaire, certes averti, je doute que l'ensemble de la population cherche des informations sur le fonctionnement de la SNCB sur internet. Mais, admettons, soyons modernes!

Monsieur Lallemand, vous avez dit que d'autres actions seraient mises en place dans le futur, j'aurais aimé savoir à quelles actions vous pensiez pour continuer à faire participer l'ensemble des utilisateurs.

En ce qui concerne le pilier gestion, vous avez fait allusion au fait que vous mettiez en place un système de *feedback* entre les décisions prises et leurs effets sur le terrain. En écoutant les experts parler d'une entreprise avec ses trois piliers, ses travailleurs, sa hiérarchie, je me disais qu'entre le constat d'un événement, quel qu'il soit, et sa communication aux personnes qui peuvent intervenir, en suivant des chemins compliqués, il pouvait se passer plus de temps que la raison ne le voudrait.

Monsieur Lallemand, vous avez fait allusion à cela très brièvement et j'aurais aimé vous entendre plus en détail sur le sujet. Vous avez dit que vous alliez appliquer une simplification des procédures de gestion, je voudrais en savoir plus.

Enfin, vous avez mis en évidence que la collaboration entre les trois piliers de l'entreprise était possible. L'exposé que vous avez brillamment construit en est la preuve mais on a parfois le sentiment qu'il y a un manque de communication. Quel est votre point de vue sur ces problèmes présumés de collaboration? Existe-t-il des lieux ou des instances de rencontres entre Infrabel et la SNCB? Y a-t-il des réunions régulières, des groupes de travail? Bref, comment organisez-vous la communication et le partage d'information?

À l'instar de mes collègues du cdH et du MR, je voudrais savoir ce que vous pensez d'une structure "sécurité" dans ce pays, qui pourrait gérer la politique de sécurité et chapeauter l'entreprise?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, sta me toe om ook op mijn beurt de heren te bedanken voor hun komst in onze commissie en hun uiteenzetting. Ik denk trouwens dat wie lezing heeft genomen van de drie rapporten van het Rekenhof, van de experts en van ERA, nog met heel wat vragen zat. Ik ben alvast blij dat zij zijn ingegaan op de uitnodiging.

Sta mij toe om al meteen te stellen dat ik misschien toch een beetje ontgoocheld ben over hun antwoord omtrent de drie rapporten die wij reeds hebben gekregen. Ik had gehoopt dat vanuit hun hoek toch wel wat meer kritiek of pijnpunten zouden worden weerlegd.

Een heel belangrijke vraag die wel aan bod is gekomen en die we wellicht ook in de toekomst zullen moeten beantwoorden, betreft de problematiek van TBL1+. Was dat al dan niet een goede keuze als tussenstap naar ETCS? Men omschrijft dat hier – ik weet niet of dat een geslaagde uitspraak is – als de minst slechte beslissing. Dat betekent daarom nog niet dat het een goede beslissing was. Het betekent wellicht ook dat er andere, betere beslissingen waren. Men schetst weliswaar een kader waarbinnen die beslissing toen is genomen en zegt dat in die omstandigheden die beslissing moest worden genomen. De vraag rijst welke de omstandigheden waren waarbinnen men toen die beslissing heeft genomen en in hoeverre het beleid toen verantwoordelijk was voor het feit dat men in een dergelijk moeilijk beslissingskader heeft gekozen voor wat men als de minst slechte beslissing omschrijft.

De drie sprekers en vooral de heren Haek en Descheemaecker hebben zich vooral geconcentreerd op de problematiek van de uitrol van TBL1+ en de overgang naar ETCS. Ik wil er de heren toch op wijzen dat zowel in het rapport van het Rekenhof als dat van de experts zeer strenge uitspraken worden gedaan omtrent dat beleid.

Sta mij toe een aantal korte citaten aan te halen die naar mijn mening vandaag nog niet werden weerlegd, tenzij u ze alsnog kunt bevestigen.

Ik verwijs naar uitspraken van de deskundigen die stellen dat de kans op zware treinongevallen ondanks de installatie van TBL1+ aanwezig blijft. De deskundigen stellen dat meer veiligheid op de spoorwegen maar gedeeltelijk wordt gerealiseerd door de inzet van technologische middelen en dat daarnaast aanwervingsbeleid, personeelsbeleid, permanente vorming van het personeel, de wijze waarop omgegaan wordt met feedback over vroegere ongevallen of incidenten en de achterliggende waarden van de spoormaatschappijen minstens even belangrijk zijn. Ten dele hebben de heren Lallemand en Descheemaecker daar reeds een allusie op gemaakt maar de vraag blijft of dat voldoende is. Ze laten alvast uitschijnen dat dit beleid reeds aanwezig was. Ik vraag mij dan ook af in welke mate een treinramp zich ondanks al die beleidsmaatregelen in Buizingen alsnog heeft kunnen voordoen.

Een andere opmerking van de deskundigen. TBL1+ is een systeem dat gebruikmaakt van ETCS-hardware, maar de software noch de apparatuur aan boord van de voertuigen zijn compatibel met ETCS. De deskundigen zeggen dat TBL1+ nog steeds 75 % risico inhoudt.

Wat de opmerkingen van het Rekenhof in verband met TBL1+ betreft, ook zij zijn niet echt grote fans van het systeem van het beleid. Zij stellen dat op normatief vlak het systeem TBL1+ een precaire status heeft. Op juridisch vlak kan TBL1+ niet aan de spoorwegondernemingen worden opgelegd. De heer Descheemaecker heeft gezegd dat men dit weerlegd heeft of bijkomende informatie heeft gegeven. Misschien kunt u daar nog even dieper op ingaan? Het Rekenhof stelt dat het systeem niet erkend is door de TSI B&S als bestaand systeem of als systeem in ontwikkeling. Het beantwoordt evenmin aan de Europese technische normen. Nog steeds volgens het Rekenhof kan de ontplooiing op grond van het systeem TBL1+ een stap achteruit betekenen op het gebied van de veiligheid. Er kunnen vragen gesteld worden bij de zorgelijke status van het systeem TBL1+ in het licht van de Europese normen.

Ik geef nog twee citaten van het Rekenhof: “Het systeem TBL1+ anticipeert slechts op gedeeltelijk vlak op het Europees systeem ETCS op het vlak van de infrastructuur en doet dit helemaal niet op het vlak van rollend materieel.” Tot slot nog volgend citaat: “Deze technische en juridische aspecten” – dat is enigszins de conclusie van het Rekenhof – “kunnen als gevolg hebben dat er financiële middelen worden gemobiliseerd ten voordele van een tijdelijk systeem. Dit kan nadelig zijn voor de beschikbaarheid van middelen voor de ontplooiing van een systeem dat voldoet aan de Europese normen.” Dat weerlegt toch enigszins de stelling die hier geponeerd werd dat elke euro die momenteel in het systeem wordt geïnvesteerd zeker geen verloren euro is.

De heer Lallemand geeft in zijn uiteenzetting onder meer een aantal voorbeelden van hoe het personeel omgaat met veiligheid en verwijst naar de kaart gevaarlijke stoffen waarover het personeel beschikt. Wat dat betreft, wil ik verwijzen naar een ongeval dat zich nog niet zo lang geleden heeft voorgedaan, namelijk in april 2010. Ik kan mij moeilijk inbeelden dat die hele veiligheidsproblematiek pas nadien op volle toeren is gaan draaien. Het ging om een treinongeval in Deinze, waarbij men pas na drie uren wist wat er zich in de treinwagons bevond. U zult misschien schermen met het gegeven dat het onderzoek nog aan de gang is en u dus niet kunt antwoorden. Ik stel alleen vast dat men bij dat ongeval, ongeacht wat aan de basis daarvan ligt, pas na drie uren wist wat er zich in die trein bevond. Op dat vlak is er dus nog zeker een probleem.

Een tweede punt waarnaar al werd verwezen door de heer Balcaen, betreft het toezicht door de DVIS. Men zwaait hier wel fier met het certificaat, maar blijkbaar biedt dat toch geen garantie wat optreden betreft. Op een bepaald moment werd door de DVIS vastgesteld dat men bij de installatie van het systeem TBL1+ reeds was begonnen met het demonteren of zelfs deactiveren van TBL1. Het ging niet om een toevallige foutieve operatie, maar om verschillende bakens die werden gedemonteerd of gedeactiveerd op onder andere de lijnen tussen Melle en Meulewijk en tussen Sint-Katharina en Lombeek.

Dit was blijkbaar een politiek die achteraf werd bevestigd door Infrabel. De DVIS heeft die problematiek gesignaleerd in een brief van oktober 2009, erop wijzende dat TBL1+ nog niet volledig operationeel was. Dat is vandaag trouwens nog steeds niet het geval. Op het moment van dat schrijven werkten 350 voertuigen nog steeds met TBL1 en nog maar 20 met TBL1+. Dat systeem kon op bepaalde lijnen dus alleen worden gebruikt voor 20 treinen.

Uit het rapport van het Rekenhof blijkt de polemiek tussen Infrabel en de NMBS. Het is een pingpongspel waarbij men probeert de schuld op mekaar af te schuiven, zonder dat duidelijk is wie verantwoordelijk is. De NMBS zegt dat de vervanging van bakens tot de verantwoordelijkheid van Infrabel behoort en dat zij met alles in orde is, terwijl Infrabel stelt dat de NMBS de uitrolplanning, waartoe deze zich had verbonden, niet naleefde.

Men gaat er prat op dat de communicatie heel vlot verloopt, maar desondanks slaagt men er duidelijk niet in te tonen waar de fout ligt. De DVIS heeft trouwens gesignaleerd, en het Rekenhof stelt dat ook met zoveel woorden vast, dat zij geen enkele informatie heeft over de eventuele duur van de daling van het veiligheidsniveau, laat staan dat zij een antwoord daaromtrent heeft gekregen.

Dat is toch een vreemde manier van werken, wanneer DVIS signaleert dat er blijkbaar vanuit Infrabel of vanuit de NMBS niet op wordt gereageerd. Het is pas wanneer het Rekenhof naar beide stapt, dat er per brief op wordt gereageerd, in feite nog aanvullend bij het ontwerpverslag.

Een tweede punt dat naar voren kwam, brengt mij bij de uiteenzetting van de heer Haek in verband met de Holding. Hij gaat er prat op dat de archieven zeer goed werden bevonden door degenen die er een beroep op hebben gedaan. Maar ook uit het verslag van het Rekenhof blijkt dat bepaalde documenten… Ik verwijs naar de beslissing van de raad van bestuur in december 1999. Toen werd toch een zeer cruciale beslissing genomen omtrent de implementatie van ETCS, maar men slaagt er niet in om enig stuk te voorschijn te toveren over de onderhandelingen die toen met de overheid werden gevoerd.

Ook op het volgend punt wordt geprobeerd om de bal in het kamp van de politiek te leggen. Alle beslissingen omtrent het plan 2001-2012 werden door alle politieke niveaus goedgekeurd. Ik denk dat het plan op zich nog voldoende marge liet voor de betrokken partners, zowel de NMBS-Holding als Infrabel. Het liet nog voldoende speelruimte om zelf een aantal beslissingen in te vullen. We stellen vast dat er doorheen de periode 2001-2012 enorm werd geschoven met een aantal beslissingen. Dat is ook een bemerking die het Rekenhof maakt.

Zeer duidelijk is het Rekenhof in verband met het project GSM-R, waar het Rekenhof zelf een aantal punten naar voren brengt. Ik citeer: “De regelmaat waarbij in beide projecten” – het gaat dan over ETCS en GSM-R – “de deadlines werden aangepast en het feit dat er soms op hetzelfde moment in verschillende documenten andere planningen worden gehanteerd, illustreert dat de vooropgestelde planning zeer relatief is en zeker geen instrument van projectsturing of -opvolging.” Het gaat nochtans over een plan dat, zoals u zelf zegt, door alle politieke niveaus werd goedgekeurd. Blijkbaar wordt er nogal gemakkelijk gespeeld met de deadlines of met de timing.

Ik citeer het Rekenhof nogmaals: “Verder blijkt uit de chronologieën ook dat er in beide projecten zeer optimistisch wordt gepland. Hoewel de voorwaarden voor het welslagen van het project bekend zijn, worden de problemen die erbij rijzen, stelselmatig onderschat.” Ook daar steekt men zich weg achter een aantal problemen waarvan het Rekenhof duidelijk zegt dat die problemen al vijf jaar tevoren gekend waren. Blijkbaar komt men pas dan tot die vaststelling.

Toch een belangrijke conclusie bij heel dat plan: “Het Rekenhof beschouwt de investeringsprojecten GSM-R en ETCS, de projectleiding en de projectorganisatie in de bestudeerde periode, voor verbetering vatbaar.” ‘Voor verbetering vatbaar’ is natuurlijk een ruim begrip. In ieder geval is het duidelijk dat ze onvoldoende waren.

Ook naar de budgetten is er al verwezen in verband met ETCS. Ook daarover stelt het Rekenhof: “Zowel voor het project GSM-R als voor het ETCS-project blijken ook de budgetten die worden vastgelegd in de meerjaren- en jaarlijkse investeringsplannen, zeer relatief.”

Ik heb nog een laatste citaat van het Rekenhof, over de projecten: “De installatie van de boorduitrustingen moet worden afgerond tegen eind 2010.Tijdens het onderzoek bleek dat het GSM-R-netwerk zoals het is uitgebouwd enkel voldoende is voor de *voice* communicatie. Voor een veilige datatransmissie in het kader van de ondersteuning van ETCS2 en ERTMS op het volledige spoorwegnet zullen bijkomende investeringen nodig zijn. Ook op andere vlakken zijn bijkomende investeringen nodig, onder andere voor de uitbreiding van het netwerk naar de haven van Antwerpen.”

In plaats van de lof te zwaaien over het GSM-R-netwerk is het Rekenhof toch veeleer kritisch.

Mijnheer Descheemaecker, ik heb ook vragen bij wat u gezegd hebt over de overschrijdingen. Het aantal overschrijdingen van rode lichten is nog

steeds hoog. In uw schema verwijst u naar een veiligheid van 100 %. Die is er blijkbaar altijd geweest, maar een van de redenen waarom onze commissie werd opgericht, is juist omdat die dekking van 100 % misschien op papier wel klopt, maar in de praktijk niet.

Wat de buitenlandse cijfers betreft, ik stel vast dat men soms gemakkelijkheidshalve verwijst naar het buitenland, om te kunnen aantonen hoe slecht men het in het buitenland doet. Men zal natuurlijk altijd wel slechtere leerlingen in de klas vinden. Ik wil u aanraden om u te spiegelen aan de betere leerlingen van de klas. Het is trouwens opvallend dat de informatie waarmee u vandaag naar onze commissie komt, al veel langer beschikbaar was. Daarvan ga ik toch uit. Ik heb een beetje de indruk dat men dat pas vandaag doet, nadat de drie rapporten bekendgemaakt werden, omdat men niet anders meer kon dan toch nog met meer informatie naar voren te komen.

Wat het onderzoeksorgaan betreft, ERA is vernietigend. Ik vind dat wat naar boven is gekomen uit het onderzoek van ERA door Infrabel te weinig wordt weerlegd. Ook daar klinkt de nood aan een overkoepelend, en volgens mij een onafhankelijk, departement inzake het toezicht op de veiligheid. Ik verwijs naar het Nederlandse systeem. Ik zou graag van de sprekers horen wat hun mening daarover is. Bent u voorstander daarvan of werkt u liever het huidige systeem verder uit?

De rapporten zijn al een tijdje bekend. Wat betreft de veiligheid en de analyse die door ERA werd gemaakt, zou ik graag van u vernemen, mijnheer Lallemand, of u zult wachten tot de conclusies van onze bijzondere commissie of dat u nu reeds maatregelen hebt genomen om tegemoet te komen aan de analyse en de pijnpunten die door ERA naar voren werden gebracht? Ik verwijs naar de cultuur en naar wrijvingen tussen DVIS en uw eigen onderzoeksdiensten. Hebt u al maatregelen genomen. Zo ja, welke?

Éric Thiébaut (PS): Monsieur le président, je remercie les intervenants. J'ai assisté à leurs premiers exposés, voici quelques mois et je trouve qu'il y a eu une évolution importante. Par rapport aux premières interventions, on sent qu'il y a eu une grosse réflexion.

Depuis la relance de cette commission, nous avons obtenu différents rapports. Les choses nous sont toujours présentées en insistant sur le fait que les systèmes de sécurité ne sont qu'un point dans la gestion de la notion de la politique de sécurité du rail. Ce n'est qu'un maillon de la chaîne. Monsieur Lallemand, comme mon collègue André Frédéric l'a rappelé, vous parlez des trois axes dans votre gestion de la sécurité: la culture, la gestion en elle-même et l'axe technique.

Par ailleurs, dans le rapport des experts de la commission, on lit que, pendant pratiquement une vingtaine d'années, entre l'accident d'Aalter en 1982 et celui de Pécrot en 2001, il n'y a plus eu d'accident faisant des victimes sur notre réseau ferroviaire. Pourtant, pendant toute cette période, la sécurité a été essentiellement assurée par la signalisation latérale et par les systèmes Memor-Crocodile qui, certes, sont des anciens systèmes mais qui étaient les seuls systèmes présents sur le réseau ferroviaire.

Depuis quelques années, on constate qu'il y plus d'accidents qu'avant, et notamment des accidents graves. En outre, d'après les schémas que vous nous avez présentés déjà lors de votre première visite, il y a davantage de dépassements de feux rouges, même si M. Descheemaecker a mis un bémol, en disant qu'il y en avait probablement aussi beaucoup auparavant mais qu'ils étaient moins bien détectés.

Je me pose la question du suivi au jour le jour de l'état de l'équipement existant du réseau et de son entretien, d'autant plus que, lors du fameux déraillement de train à l'entrée de la gare de Mons qui a fait une victime et auquel M. Balcaen a fait référence, j'avais interrogé M. Étienne Schouppe en commission de l'Infrastructure. À l'époque, il m'avait affirmé que le Crocodile, situé à l'entrée de la gare, n'avait pas fonctionné. Il m'avait également dit que ce Crocodile n'était qu'un système d'aide à la conduite. Cependant, si ce Crocodile avait fonctionné, le conducteur aurait peut-être été averti qu'il rentrait en gare trop vite et il aurait ralenti.

N'étant pas un grand technicien, je me demande dès lors si l'équipement existant ou son entretien ne pose pas problème. Partant de ce constat, je souhaiterais savoir comment ce type de défaillance est détecté aujourd'hui sur notre réseau. Est-ce fréquent? Ce qui s'est produit en gare de Mons avait-il un caractère exceptionnel ou était-ce un simple incident? Pratiquement, comment peut-on pallier ce dysfonctionnement? Quand un Crocodile ne fonctionne pas, qui peut le voir? Qui effectue les contrôles et à quelle fréquence? Cette question est simple mais importante.

En effet, l'installation de nouveaux systèmes de sécurité est importante, mais la maintenance des dispositifs existants est essentielle. Eu égard aux systèmes de sécurité qui seront implémentés d'ici 2015, le *slide* présenté par M. Descheemaecker est rassurant, puisqu'il nous précise qu'un délai de cinq ans s'avère trop long. Or, le rapport des experts évoque une période de vingt ans. Par conséquent, si toutes les recommandations sont concrétisées en cinq ans, c'est très rapide. Et c'est très bien!

La proportion de lignes et de trains équipés en systèmes TBL1+ et ETCS augmentera progressivement et de manière significative de 2010 jusqu'en 2015. De plus, on constate qu'une grande proportion de lignes sera équipée en système TBL1+ et une proportion moins importante en ETCS. À l'avenir, compte-t-on transférer l'ETCS sur tous les TBL1+ pour qu'à terme les lignes et les trains soient à équipés à 100 % en ETCS?

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de drie ceo's om vandaag naar hier gekomen te zijn. Ik was enigszins verrast door het verhaal dat ik vandaag gehoord heb. Wij hebben allemaal de drie rapporten gelezen waarin soms zware kritiek wordt gegeven op bepaalde aspecten van het veiligheidsbeleid. Wat hoorden wij vandaag? Een goednieuwsshow: er is geen probleem met onze veiligheid, veiligheid is altijd belangrijk geweest, de veiligheidscultuur is altijd aanwezig geweest, wij hebben een mooi rapport enzovoort.

Dan moeten onze deskundigen zich wel heel zwaar hebben vergist. Het ergste van al is dat ook het personeel gechoqueerd was na het lezen van deze rapporten.

Ik voel mij hier met andere woorden in een rechtszaal. Aan de ene kant zit een partij die 'wit' zegt en aan de andere kant een partij die 'zwart' zegt. Wij zijn de rechters die oordelen wie gelijk heeft: de ene of de andere of beide een beetje. Zo wordt het een welles-nietesspel. De werkzaamheden van de komende weken zullen dit verder uitklaren.

Ik wens nog een opmerking te maken over het afvoeren van het ETCS-systeem in 2006. In februari 2010 kwamen jullie voor het eerst naar deze commissie. Toen werden *slides* getoond van de beslissingen die de raden van bestuur hadden genomen. Dat was heel gedetailleerd. Het ging met een ongelooflijke vaart vooruit. Toen viel op dat een beslissing van 1999 om in te stappen in het Europese systeem, in 2006 is teruggedraaid. De experts van deze commissie schrijven op pagina 43 in hun rapport dat zij geen rapport hebben teruggevonden dat deze keuze motiveert. Waarom is die beslissing in 2006 genomen? Vandaag proberen jullie uit te leggen waarom het noodzakelijk is.

Mijn vraag is heel eenvoudig: bestond er een grondig uitgewerkt rapport in 2005 of 2006 op basis waarvan toen is beslist om de piste ETCS tijdelijk te verlaten en te investeren in TBL1+?

Ik heb goed geluisterd naar wat er vandaag is gezegd; de buitenlandse technieken bestonden, maar het was moeilijk om die hier toe te passen en het zou heel veel geld en tijd kosten.

Wat stellen wij nu vast? Volgens de tussenconclusies van onze experts is het veiligheidsniveau op twintig jaar tijd niet significant verbeterd. U kan wel zeggen dat het te moeilijk was om te kiezen voor die buitenlandse systemen en dat het veel beter was om te investeren in die Belgische systemen. In ieder geval, de vaststelling is dat de veiligheid op twintig jaar tijd niet significant is gestegen. Hoeveel hebben al die studies die wij hebben uitgeschreven en al die investeringen in de ontwikkeling van eigen modellen dan wel gekost? Dat staat tegenover uw argument dat die buitenlandse systemen veel geld zouden kosten.

Ten tweede – en dit punt sluit daarop een beetje aan – stellen de expert ook een heel pertinente vraag in hun rapport: "Hoe verlopen vandaag de contacten tussen de NMBS-Groep, de politieke wereld en de industrie?" Het is een zeer terechte vraag wanneer wij kijken hoe de laatste 20 tot 30 jaar is omgegaan met het investeringsbeleid. Meer specifiek, bijvoorbeeld op pagina 31, worden vragen gesteld over de vervlechting tussen de NMBS, de opeenvolgende regeringen en ACEC. Wij zagen immers inderdaad dat die contracten steeds naar ACEC gingen.

Trouwens, heel illustratief, in 1997 heeft een interne audit ervoor gezorgd dat een aankoopdossier van TBL2 en -3 werd geblokkeerd, vanwege onaanvaardbare monopoliewinsten opgelegd aan de NMBS. Er is toen wat onderhandeld. Er is onmiddellijk 27,5 % van de prijs afgegaan, dat was toen reeds door Alstom. Er was echter nog steeds een negatief advies in een interne audit.

De vraag die gesteld wordt, is dus zeer relevant. Hoe verlopen vandaag die contacten met de

industriële wereld? Het is een periode die waarschijnlijk niet onder uw verantwoordelijkheid viel, zeker niet wat de jaren '80 betreft. Hoe verloopt dat nu? Is er nog steeds een vervlechting van politiek, NMBS en de industrie, met andere woorden, ACEC en zijn opvolgers?

Ten derde, het gaat over de samenwerking tussen de verschillende entiteiten. Het eerste dat wij lazen in het rapport van onze experts was een verhaal over de manier waarop TBL1 werd ingevoerd. Er waren investeringen op het spoor en investeringen in de krachtmachines, maar die krachtmachines werden dan niet ingezet op die spoorlijnen. Er was dan een spoorlijn uitgerust met TBL1, maar daarop reden andere locomotieven en de locomotieven uitgerust met TBL1 reden op andere sporen.

Is dat vandaag nog steeds mogelijk? Gebeurt dat vandaag ook? Vandaag is er een investeringsprogramma, zowel bij Infrabel als bij de operator, met investeringen in TBL1+. Is het vandaag mogelijk dat een bepaalde lijn volledig is uitgerust met TBL1+ en dat daarop krachtmachines worden ingezet die niet uitgerust zijn met TBL1+, maar die dan wel ingezet worden op lijnen die niet uitgerust zijn?

Hoe zit het met andere woorden met de coördinatie tussen de twee entiteiten? Is er een planning dat zodra een bepaalde lijn is afgewerkt uiteraard ook de locomotieven die uitgerust zijn in eerste instantie op die lijn worden ingezet, zodat het veiligheidssysteem kan werken? Of hebben wij geen lessen geleerd uit het voorbeeld van 20 jaar geleden?

De **voorzitter**: Collega's, even voor de regeling van de werkzaamheden, er zijn nog twee sprekers en zelf wil ik ook nog een aantal vragen stellen. Ik stel voor dat wij daarna een korte schorsing hebben van vijf minuten. Er zijn ook broodjes onderweg, voor degenen die reeds een hongerige maag hebben.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, je rassure l'assemblée, je serai très bref!

Tout d'abord, à l'instar de mes collègues, je voudrais remercier les trois administrateurs délégués pour leur exposé très transparent, très clair et particulièrement intéressant.

Je voudrais compléter les propos tenus par mon collègue Thiébaut. Ainsi, comme vous l'avez rappelé dans votre exposé, le plan d'accélération de TBL1+ est bien suivi, ce dont nous nous réjouissons.

En outre, vous avez particulièrement insisté sur le fait qu'il fallait dès aujourd'hui s'occuper de l'étape suivante, c'est-à-dire l'implémentation de l'ETCS sur le réseau.

Cela dit, j'ai été un peu surpris par ce que j'ai lu dans *Le Soir* du 4 novembre. Je cite: "La SNCB annonce également que pour 2015, 36 % des trains seront équipés du système ETCS, un système de sécurité plus performant qui intègre les fonctions de la TBL1+. La SNCB prévoit 38 millions d'euros d'investissements pour TBL1+ et 28 millions d'euros d'investissements pour ETCS."

J'aurais voulu avoir un peu plus d'informations sur la budgétisation de cette future étape de l'ETCS pour ce qui concerne le réseau ainsi que – cela me semble important – sur le phasage dans le temps pour ce qui est de la transition entre TBL1+ et l'ETCS.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijne heren CEO's, ik was blij dat bij een aantal collega's de twijfel, die twee weken geleden was ontstaan over het nut van de invoering van TBL1+, wat verdwenen is, tot de heer Veys het woord nam, die daarover een andere mening heeft. Ik vind het cru en heel erg dat in een commissie als deze de stelling wordt geponeerd dat TBL1+ een stap achteruit zou zijn op het vlak van veiligheid. Dat vind ik zeer erg, want dit is absoluut niet het geval en als wij die uitrol vandaag stopzetten, dan geeft dat grote risico's voor de veiligheid van ons spoorwegnet.

Ten tweede, wij kunnen natuurlijk het rapport van de deskundigen niet tegenover het verhaal van de NMBS van vandaag zetten. Het rapport van de deskundigen is een tussentijds rapport dat loopt tot 2002 en het is nogal gevaarlijk om de conclusies van de jaren '80 en '90 zomaar op de dag van vandaag over te brengen. Wij moeten het volledige rapport van de experts afwachten om die situatie vandaag te kunnen inschatten en dan kunnen wij die tegenover de uitleg van de spoorwegmaatschappij plaatsen. Een bijkomende bedenking is natuurlijk dat ETCS helemaal niet is afgevoerd. Integendeel, de voorbije jaren is een aantal lijnen met ETCS uitgerust en dat zal ook de komende tijd zo gebeuren.

Ik heb een aantal vragen met betrekking tot de veiligheidssystemen. Ik wil dan even teruggaan naar het krokodilverhaal. Als ik mij goed herinner,

schoof u in de visietekst die u samen met de vakbonden en de minister hebt voorgesteld einde maart, naar voren om de voertuigen of de rijtuigen die vandaag alleen zijn uitgerust met het Krokodilsysteem en niet met het Memorsysteem, en die niet zouden uitgerust worden vanaf 2012 met TBL1+, nog uit te rusten met het Memorsysteem. Dat is een beetje de prehistorie als wij het naast ETCS zetten, maar het is wel een stap vooruit voor de oudere voertuigen die vanaf 2012 uit dienst genomen zullen worden. In hoeverre is dit gebeurd?

Met betrekking tot de invoering van de veiligheidssystemen, het volgende. Een belangrijk punt uit het rapport van de experts, waarmee wij vandaag nog steeds geconfronteerd worden, is de timing van de roll-out van de veiligheidssystemen. Wij zien dat bij de invoering van TBL1 in de jaren '80, van TBL2 en TBL3 in de jaren '90 en eigenlijk ook bij de invoering van TBL1+ vanaf midden jaren 2000. Op het moment dat die beslissing wordt genomen, wordt een timing naar voren geschoven die bijzonder ambitieus is, maar die achteraf nooit gehaald kan worden.

Meer zelfs, in de jaren '80 met TBL1 en in de jaren '90 met TBL2 en TBL3 is die timing zodanig opgeschoven dat op het moment dat men tot een roll-out had moeten komen – waarom dat niet gebeurd is, op enkele uitzonderingen na, zullen wij in de komende weken nog bespreken – men heeft vastgesteld dat het systeem toen reeds was achterhaald en dat men beter kon wachten op een volgend systeem, waardoor er uiteindelijk de voorbije dertig jaar volgens mij veel te weinig is gebeurd voor een volledig veiligheidssysteem op het volledige net.

In die zin is er nu wel een verschil, er is nu ten minste een roll-out van TBL1+, die zeer ambitieus is en bovendien is de timing opgeschoven. Alleen, wij zijn pas kunnen beginnen in september 2009, toen het gehomologeerd is geraakt. Blijkbaar zit er toch steeds een belangrijk aspect van vertraging in de homologatieprocedures. Dat was bij TBL1, dat was bij TBL2 en TBL3 en dat is nu opnieuw gebeurd met TBL1+. Er wordt twee tot drie jaar, afhankelijk van welke data of rapporten wij lezen, verspeeld – dat is natuurlijk een groot woord, want de homologaties zijn strikt noodzakelijk en moeten uiteraard goed gebeuren – aan die homologaties. Dat wordt blijkbaar niet ingecalculeerd bij de oorspronkelijke timing.

Als u een planning gaat opmaken met betrekking tot de brede roll-out van ETCS, is het volgens mij belangrijk dat die planning voldoende strikt is, maar ook voldoende realistisch. Het is immers zeer frustrerend om bijvoorbeeld in 2007 hier in de commissie te moeten horen dat TBL1+ volledig zal uitgerold zijn tegen 2012, om twee jaar later te moeten horen dat het 2014 zal zijn, terwijl men nu opnieuw heeft moeten versnellen naar 2012 om tot aan 87 % te geraken. Het is erg lastig, als men van buitenaf die evolutie wilt volgen, om op die manier te moeten werken.

Ik heb een heel belangrijke kleine vraag, die collega Somers ook al heeft gesteld. Als hier over ETCS wordt gesproken, zowel door de heer Descheemaecker als door de heer Lallemand, gaat het dan over ETCS1 of over ETCS2? Dat is immers een heel belangrijk verschil, vooral inzake het gebruik van de eurobakens. Voor ETCS1 moeten die eurobakens allemaal bekabeld worden en dat wordt een zeer zware investering. Dat was trouwens een van de redenen waarom men in 2006 voor TBL1+ heeft gekozen. Voor ETCS2 is het natuurlijk niet nodig om die allemaal te bekabelen, al zijn die bakens uiteraard wel nodig. Het is echter een enorm verschil in investeringen voor de toekomst. Gaat het dus over ETCS1 of ETCS2?

Ik zou nu wat meer willen ingaan op de seinvoorbijrijdingen. Daaraan werd ook ruim aandacht besteed in de visietekst zoals deze einde maart werd voorgesteld. De heer Descheemaecker had het wel over de stappen die ondertussen al werden gezet, maar een aantal precieze vragen of doelstellingen en aanbevelingen die destijds in de visietekst werden opgenomen, werden hier niet meteen herhaald. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de aanbeveling dat een treinbestuurder tijdens de eerste twee jaar van zijn loopbaan voortaan driemaal per jaar zal worden begeleid door een meer ervaren instructeur. Wordt dit reeds toegepast?

Een volgende aanbeveling in de visietekst was het inrichten van een centraal meldpunt waar treinbestuurders ondervonden moeilijkheden op het vlak van seininrichting kunnen melden, met de vraag in hoeverre deze zullen worden opgevolgd en doorgegeven met betrekking tot de opstelling van dergelijke seinen. Met betrekking tot zichtbaarheid en duidelijkheid bijvoorbeeld kan daar soms wel nuttige informatie uit voortkomen.

Ook het rapport van CPS, dat in maart in *draft* klaar was maar nog niet definitief, is ondertussen misschien wel klaar. Het zou goed zijn eens naar de stand van zaken te peilen. Er werden ook suggesties gedaan met betrekking tot de opleiding en ondersteuning van treinbestuurders, ook

verwijzend naar de enquête van CPS inzake de elementen van werkdruk. Ik herinner mij een heel concreet punt dat de vakbonden hier aanhaalden, met name de keertijden in bepaalde stations. Die keertijden zijn soms blijkbaar erg krap. Als wij de actualiteit even onder de loep mogen nemen, wordt dat ook met de nieuwe dienstregeling niet opgelost, althans als wij bepaalde vakorganisaties mogen geloven die daarvan opnieuw een belangrijk punt maken. In hoeverre worden die elementen van werkdruk meegenomen, die in de visietekst werden opgenomen?

Ik heb nog een paar vragen met betrekking tot de veiligheidscultuur. Als men er een spoorman naar vraagt, zal elke spoorman wel zeggen dat veiligheid een essentieel element is van zijn of haar werk. Dat wil nog niet zeggen dat alles in duidelijke en heldere procedures is vertaald en dat dit op die manier heel goed en correct kan worden opgevolgd. Zeker sinds het opsplitsen van de spoorwegmaatschappij in verschillende bedrijven is het noodzakelijk om dat in heldere procedures uit te werken. Wij moeten in dat verband een aantal pijnpunten vaststellen.

In het rapport van ERA werd gesteld dat een aantal aanbevelingen van DVIS en van het onderzoeksorgaan niet meteen concreet werd opgevolgd door de spoorwegmaatschappij. Ik heb daar niet onmiddellijk een reactie van u op gehoord. Er werd ook in gesteld dat Infrabel weigerachtig staat tegenover de uitbreiding van de toezichthoudende onderzoeken van de DVIS. Misschien een kleine reactie daarop, want ik geloof niet dat u, mijnheer Lallemand, daarop concreet bent ingegaan. Die weigerachtige houding wordt toch concreet vastgesteld in het rapport en dat verdient een duidelijk antwoord.

In de uiteenzetting van de heer Haek werd ook verwezen naar de adviezen van CPS en de dienst preventie en bescherming op het werk. Zij stellen uiteraard heel wat rapporten op, maar de vraag is hoe die concreet worden opgevolgd. Hoe worden aanbevelingen uit die rapporten concreet omgezet in maatregelen? Zij geven slechts een advies, maar wij weten niet wat de precieze procedure is op het vlak van die adviezen. Moet de beslissing om ze niet op te volgen worden gemotiveerd? Het zou goed zijn om daarvan een beeld te krijgen.

Het heel concreet voorbeeld dat ik daarnet ook al heb aangehaald, betreft de zichtbaarheid van seinen. Wanneer bijvoorbeeld een bestuurder vaststelt dat een sein slecht zichtbaar is vanuit zijn locomotief, bestaat er dan een standaardprocedure die ervoor zorgt dat de mensen van Infrabel dat te weten komen en kunnen beslissen dat het sein wordt verplaatst zodat het beter zichtbaar wordt voor alle bestuurders?

Ik heb nog een punt dat daarbij aansluit en dat hier werd aangehaald door bepaalde vakorganisaties. Het is voor treinbestuurders heel moeilijk om de steeds wijzigende reglementering waaraan zij zich moeten houden op te volgen. Het is een heel concrete vraag om het aantal wijzigingen te concentreren tot een of maximaal twee keer per jaar, zodat de bestuurders niet telkens ’s morgens aan hun bakje komen en moeten vaststellen dat er weer een klein regeltje gewijzigd is. Op die manier wordt het immers heel moeilijk om alles goed op te volgen en te vatten. Dat is nog een concrete toevoeging met betrekking tot de veiligheidscultuur, die toch iets ruimer gaat dan enkel de technische veiligheidssystemen.

De **voorzitter**: Collega’s, ik zou nog een aantal vragen willen stellen, alvorens een korte schorsing in te lassen.

In het rapport van ERA viel mij een citaat op, namelijk “a catastrophy is an accident of the organisation”. Op dat moment, in de vorige vergaderingen, hadden wij voornamelijk aandacht – dat geef ik grif toe – voor de technologische aspecten. Veiligheid is een kwestie van veiligheidssystemen en techniek. In onze hoorzittingen werd door vakbonden wel een breder kader geschetst, net zoals in de studies van CPS en andere.

Vandaag wordt in de drie uiteenzettingen duidelijk ingegaan op het aspect veiligheidscultuur, waarin verschillende pijlers naar voren worden geschoven. U toont daarmee dat veiligheidscultuur de voorbije jaren wel degelijk prioritair was. Ik vind dat zeer goed, maar in welke mate wordt de veiligheidscultuur op het terrein gemeten, zodat u aan ons kunt aantonen dat dat top-down is geïmplementeerd.

Een tweede element, mijnheer Lallemand, betreft de discussie over TBL1+. Ik ben het eens met de heer Van den Bergh dat wij de uitrolling zeker en vast moeten vervolledigen, omdat wij anders een vermindering van de veiligheid krijgen, zowel van infrastructuur als van treinwagens. Wij hebben die keuze in het verleden gemaakt. In de commissie en in de rapporten worden vragen bij die keuze gesteld, maar ik denk dat men vandaag de dag niet terug kan.

Ik kijk even terug naar het maken van die keuze. Er werd gezegd dat buitenlandse alternatieven werden bestudeerd. Is het mogelijk om de evaluatie van die buitenlandse voorbeelden aan de commissie te bezorgen? Ik denk dat dat element moet worden uitgeklaard. Ik voel immers dat hierover nog te veel vragen worden gesteld.

Ik heb uit de verschillende hoorzittingen en commissievergaderingen begrepen dat buitenlandse voorbeelden niet zo sterk verschillen van wat wij hier hebben. Hier werd gezegd dat wij een eigen spoorstroomkring hebben, dat specifiek voor ons land zou zijn. Ik ben onvoldoende technisch onderlegd om te weten in welke mate dat in andere landen geldt, maar ik heb mij laten vertellen dat een aantal systemen in het buitenland voor 80 % op dezelfde grondslag is gebaseerd als het systeem vandaag in ons land.

Andere collega's hebben ook al verwezen naar de planning. Op een bepaald moment, in 2006, werd gezegd dat in 2009 80 % van het netwerk met TBL1+ zou zijn uitgerust. Vandaag is er een debat over de versnelde uitrolling, maar uiteindelijk heeft men het nu over 2012 en 2013. Wat is de oorzaak dat een aantal planningen werden verlaat? Was men te optimistisch of waren er andere externe factoren die ertoe hebben geleid dat de oorspronkelijke planning niet kan worden gehaald?

Interessant in een van de rapporten die ik heb gelezen, was een punt dat vandaag al is aangehaald. Het betreft de heronderhandeling bij het vroegere TBL-systeem. Het gaat met name over monopoliewinsten, waarbij er na een onderhandeling 27,5 % prijsvermindering was.

Ik stel de volgende vraag, lerende uit het verleden. In welke mate wordt, wanneer vandaag de dag voor nieuwe systemen een offerteaanvraag wordt uitgeschreven, een studiebureau aangesteld en worden de offertes binnen de vork van begrote elementen geplaatst?

Mijnheer Haek, inzake de budgetoverwegingen stelt u dat er nooit op veiligheid is bespaard. U hebt daartoe de rapporten aangehaald. Alle ingeschreven middelen zijn effectief benut.

Over 2004 staat in het rapport van het Rekenhof dat bij de uitvoering van bijvoorbeeld ETCS werd gesteld dat niet alle lijnen konden worden uitgerust en de NMBS zich derhalve tot 360 krachtvoertuigen diende te beperken.

Keren wij nog verder terug in het verleden – dit is echter een discussie voor volgende uiteenzettingen over de keuze voor de stopzetting van TBL –, dan blijkt evenwel duidelijk dat er ter zake budgettaire overwegingen waren.

Ik kom nu terug op de budgettaire investeringen. U stelt dat de drie maatschappijen de investeringskredieten gecoördineerd voorstellen. Ik neem aan dat er bij het begin van elk plan een bepaald bedrag wordt vastgesteld, dat achteraf wordt geordonnanceerd. Is er een follow-up van de precieze geordonnanceerde kredieten en van het bedrag dat achteraf effectief is benut? Indien voorgaande beschouwing wordt gemaakt, welke impact heeft een en ander dan voor de komende jaren om bijvoorbeeld het ETCS-systeem in te stellen?

Het is belangrijk – wij houden in de commissie natuurlijk een discussie over veiligheid – dat wij goed weten hoeveel procent naar de invoering van een bepaald systeem gaat, zodat wij niet de hele mobiliteit opgeven en er een breder debat wordt gevoerd.

Inzake de arbeidsomstandigheden hebben andere commissieleden al aangehaald dat in de voorgaande commissievergadering werd opgemerkt dat de wisselende uurroosters een probleem vormen. Personeelsleden moeten een aantal keer nachtdienst doen, vervolgens een ochtendshift en dan weer een late shift. Naar aanleiding van het tragische ongeluk werd hier in de commissie naar voren gebracht dat de NMBS een werkgroep zou installeren om dergelijke problemen op korte termijn op te lossen. Hetzelfde geldt voor de beperkte keertijd.

Zijn er ter zake vandaag effectief op het terrein resultaten geboekt, die ons toelaten vast te stellen dat de werkzaamheden van de eerste commissie ertoe hebben geleid dat er op korte termijn een oplossing werd gevonden?

Een laatste element betreft de risicomultiplificatoren. Ter zake wordt in een bepaalde tabel aangetoond dat, doordat de densiteit op het netwerk enorm stijgt, een andere soort van veiligheidshulpsystemen naar voren moet worden geschoven.

Wanneer er bijvoorbeeld een TBL1+ geïnstalleerd is op de grond, maar niet op het motorstel, dan haalt het niet veel uit. Door de densiteit krijgt men een groter risico. Dat is logisch. Hoe meer treinen er zijn, hoe hoger het risico, zeker wat ons net betreft. In de tabellen die het ERA ons gegeven heeft, werd duidelijk gesteld dat het ene land

moeilijk met het andere vergeleken kan worden, omdat er effectief een eigen net is en de densiteit verschilt tussen Polen en België. Wij weten dat ons netwerk zeer dicht is en dat de capaciteit zeer hoog is.

Ik heb van Zwitserland onthouden dat de capaciteit met 25 % gestegen is doordat men daar op 40 % van de lijnen ETCS geïmplementeerd heeft. Zwitserland heeft ETCS niet voor 100 % uitgerold, maar enkel op de drukke lijnen, om daar de capaciteit te verhogen. Worden er vandaag al studies gemaakt om ETCS voornamelijk op drukste lijnen uit te rollen?

Ik heb nog een vraag over de homologatie. In een voorgaande bijeenkomst werd gesteld dat 120 motorstellen en locomotieven geleverd zullen worden met TBL1+, maar blijkbaar is er tot op vandaag een probleem met de levering. Wat is de planning voor de levering van die toestellen? Ik had tijdens de voorgaande bijeenkomsten begrepen dat er een versnelling van de procedures zou komen, maar als ik mijn oor te luisteren leg, dan hoor ik van de mensen op het terrein dat er een probleem blijkt te zijn. Kunt u daarover wat meer inlichtingen geven?

Ik eindig met een open vraag. U hebt nu drie rapporten gekregen. Ik heb iets gemist in de uiteenzetting die u hebt gegeven. Kunt u een top drie geven van aanbevelingen of opmerkingen uit de rapporten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden? Welke zaken kunnen een meerwaarde geven? Als u anderzijds – wij hebben de vrijheid om dat in deze commissie te zeggen – misschien van mening bent dat er in deze rapporten klinkklare nonsens staat, dan mag u dat straks zeker en vast ook aan ons meedelen.

La réunion publique de commission est suspendue de 18.00 heures à 18.24 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 18.00 uur tot 18.24 uur.

De **voorzitter**: Collega's, zoals afgesproken, krijgen de ceo's nu de kans om te repliceren en te antwoorden op de verschillende vragen, waarna het laatste woord aan u is.

De heer Lallemand heeft het woord.

Luc Lallemand: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen om de vragen in de juiste volgorde te beantwoorden.

Je commencerai par l'intervention de Mme Musin qui me demandait comment expliquer les réserves des experts, encore aujourd'hui, sur la TBL1+. Je dois vous dire que, en lisant les rapports, je n'ai personnellement pas ressenti le rapport des experts comme étant réellement une critique sur le choix de la TBL1+.

Je voudrais ajouter – et il s'agit ici d'un élément commun à beaucoup de questions qui ont été posées, notamment sur le ton que nous adoptons ici en commission – que lorsqu'on a connu une catastrophe comme celle de Buizingen et que l'on a eu à déplorer 18 victimes dans cet accident, il est évident que l'on adopte un ton qui se doit humble et réservé. Il est aussi de notre rôle de ne pas entrer dans quelque polémique que ce soit, et qui a notamment malheureusement pu se développer dans certains médias. Nous ne voulons absolument pas entrer dans ce type de débat avec les experts.

Mijnheer Van Hecke heeft gesproken over een goednieuwsshow. Er is geen goed of slecht nieuws. Ik beantwoord gewoon de vragen.

Je n'ai pas lu le rapport de ces experts comme étant une critique sur la TBL1+. Mais il est évident qu'il ne faut pas s'attendre, après ce qui s'est passé le 15 février dernier, à recevoir des félicitations de quiconque. Nous nous inscrivons dans une philosophie où nous voulons collaborer de la manière la plus ouverte possible avec ces experts. Nous n'avons pas l'arrogance de croire que nous n'avons pas de conseil ou de recommandation à recevoir d'autres parties, que nous devons observer ou dont nous devons nous inspirer. C'est en étant très humble et très modeste que nous regardons les différentes recommandations, les différents rapports qui sont fournis. Nous essayons de nous situer dans une démarche d'ouverture, de transparence, de collaboration bien plus que dans une démarche de polémique.

Ce que je retiens des trois rapports d'expertise qui ont été faits concernant la TBL1+ ou des systèmes techniques en général, c'est que, du bout des lèvres – et je comprends cela parfaitement pour les raisons que je viens d'expliquer –, ces choix sont tout de même globalement validés. Je voudrais encore remercier mon collègue Marc, ici présent, et je le cite dans son slide 14.

De heer Descheemaecker heeft een citaat van het Rekenhof aangehaald: "Het systeem TBL1+ kan op technisch vlak weliswaar als een verbetering van een bestaand systeem worden beschouwd en

op het vlak van de grondbakens als een voorloper op het Europees systeem. Op juridisch vlak is het statuut ervan precair."

Ik kom tot een tweede citaat, van de deskundigen aangesteld door de commissie: "In vergelijking met het merendeel van de Europese landen heeft België een grote achterstand opgelopen op het gebied van de invoering van ATP. Het is daarom van het grootste belang dat TBL1+ zonder verdere vertragingen wordt geïnstalleerd en in bedrijf genomen, met dien verstande dat TBL1+ op termijn dient te evolueren naar een meer performant systeem. Het TBL1+-systeem vermindert onmiskenbaar het risico op aanrijdingen tussen treinen."

S'agissant du rapport rédigé par les experts que la précédente commission a nommés, je précise qu'il s'agit d'un rapport intermédiaire. Comme M. Haek l'a rappelé dans sa présentation, toutes nos archives sont consultables et nous espérons pouvoir rencontrer ces experts pour leur fournir un certain nombre d'éléments d'information additionnels. Nous nous situons donc bien dans une démarche collaborative.

Madame Musin, j'en arrive à votre question sur la conformité juridique de ce système. Lors de nos passages dans votre commission, j'ai eu l'occasion de relater le petit risque juridique que nous avons pris à l'époque, lorsque nous avons décidé d'appliquer ce système. Nous avons essayé de couvrir ce risque d'une manière maximale. Étant entendu que la réglementation européenne n'autorisait plus l'implémentation de nouveaux systèmes nationaux, nous avons pu expliquer à la Commission européenne que ce système TBL1+ était bel et bien compatible avec l'ETCS. Depuis que la Commission a été informée que nous installions ce système, elle n'a pas contesté mais il ne fallait pas s'attendre à ce qu'elle approuve explicitement, ce n'est d'ailleurs pas prévu dans la législation. Il n'est prévu nulle part que la Commission approuve explicitement un système.

Nous avons constamment informé les services de la Commission européenne, encore au cours de cet été. Selon les informations dont je dispose aujourd'hui, qui sont encore incomplètes puisque la Commission communique avant tout avec les États membres, elle n'aurait aucun problème juridique avec l'implémentation de la TBL1+.

Je voudrais encore compléter les propos que j'ai tenus lors des deux premières auditions en disant qu'en février 2006, j'ai tenu une réunion à laquelle participaient le numéro 1 de l'ERA, Marcel Verslip, et le coordinateur européen interopérabilité, Karel Vinck. À cette occasion, nous leur avons fait part de notre idée d'implémenter la TBL1+ et nous n'avons pas reçu de critiques essentielles quant au fond du système. La seule chose qui nous a été recommandée – chose que nous avons d'ailleurs fait –, c'était de changer le nom du système. En effet, au départ, la TBL1+ portait le nom d'Euro TBL1. Pour ne pas courir le risque que ce système soit considéré comme un système européen, nous avons suivi la recommandation et nous l'avons rebaptisé en lui donnant le nom de TBL1+.

Les Suisses n'ont pas ce problème. En effet, nos amis suisses, qui ont encore des systèmes nationaux ont migré vers une version que je qualifierai de "préhistorique" de l'ETCS, à savoir l'ETCS *Limited Supervision*. Pour ma part, j'aurais voulu que la TBL1+ porte le nom *Limited Supervision*. Mais il y a une différence entre la Belgique et la Suisse: la Belgique fait partie de l'Union européenne, ce qui n'est pas le cas de la Suisse. Cette dernière dispose donc peut-être d'une plus grande liberté pour baptiser des systèmes qui ne sont pas encore *full* ETCS, donc *full supervision*.

Pour ce qui concerne le point relatif aux réserves des experts concernant la décision quant à la TBL1+, j'estime personnellement qu'il n'y en a pas beaucoup et ce, compte tenu des nuances que j'ai apportées.

Ik kom tot de vraag van de heer Vandeput welke extra maatregelen na de ramp van Buizingen werden genomen. Ik denk dat ik begrepen heb dat het ook specifiek gaat over die lijn. Ik ben daar echter niet zeker van.

Eigenlijk is het laatste deel van mijn presentatie een volledig antwoord op uw vraag. Ik zal dat nog eens samenvatten. Ik heb een presentatie gemaakt waarin de strategie van Infrabel aan bod komt – veiligheid als eerste prioriteit – en wat er is gebeurd in die drie assen. In het laatste deel heb ik uitgelegd, gesegmenteerd in die drie assen, wat wij geprobeerd hebben om beter te doen in het kader van het trilaterale veiligheidsplan dat werd onderhandeld tussen de Staat, de vakbonden en de NMBS-Groep.

Samengevat gaat het om een aantal initiatieven over de communicatie en een aantal initiatieven over de vorming. Het hoofdinitiatief daarin was natuurlijk de versnelling van het uitrollen van TBL1+ met een jaar – 2012 in plaats van 2013 –

en een verhoogd percentage van efficiëntiedekking, zijnde 87 % in plaats van 80 %.

Ik denk dat uw vraag ook specifiek ging over die lijn. Wij hebben geen specifieke veiligheidsaanpak per lijn. De aanpak voor de veiligheid is een globale aanpak voor heel het net.

Natuurlijk zijn er lijnen die veel vlugger worden uitgerust dan andere. Waarom? Omdat wij uit ervaring weten dat er een veel groter risico bestaat op bepaalde spoorwegknooppunten. Vandaar ook dat de lijn ter hoogte van Buizingen, consistent met de vier criteria die wij hanteren om de prioriteitsetting te maken in de uitrusting van TBL1+, wel uitgerust werd met TBL1+ in de loop van 2009 omdat het een zeer ingewikkelde spoorwegknoop is.

Verder is er geen specifieke aanpak lijn per lijn. De nieuwe lijnen worden doodgewoon uitgerust met ETCS. De logica is dat in de ETCS-boodschap die vanaf de antenne naar de locomotief wordt verstuurd een fameus pakket 44 zit. Dit pakket bevat nationale informatie. Wanneer die nieuwe lijnen worden uitgerust met ETCS is de boodschap TBL1+ ook leesbaar, zelfs door rollend materieel dat nog niet is uitgerust met ETCS. Het is natuurlijk de uitdaging die wij samen hebben – operator en infrastructuurbeheerder – om een logica te krijgen die kan functioneren in de twee richtingen.

M. Bastin a posé une question, comme plusieurs de ses collègues, sur la responsabilité unique en matière de sécurité et sur la création d'un "M. Sécurité". Nous n'avons pas d'objection particulière vis-à-vis de cette idée. Nous l'avons déjà exprimé par le passé. Simplement, je voudrais vous soumettre un certain nombre d'éléments de réflexion.

Le groupe SNCB n'est évidemment pas au-dessus des lois. Nous respectons les lois qui sont votées dans ce parlement, et nous avons aussi à respecter toutes les directives européennes en la matière. Jannie Haek l'a très bien rappelé au sujet de l'évolution de la législation sur la sécurité et du rôle qui a été fort légitimement donné de plus en plus à l'État: nous avons respecté la loi sur la sécurité d'exploitation du 19 décembre 2006, qui est elle-même basée sur la directive 2004/49 relative à la sécurité des chemins de fer qui a été modifiée par la directive 2008/110.

Fondamentalement, sans rentrer dans les détails législatifs parce que ce serait un peu long, la coordination dans ce système législatif doit s'effectuer au niveau opérationnel par le gestionnaire d'infrastructure en collaboration avec toutes les entreprises ferroviaires.

J'en profite pour répondre à une question qui a été posée sur les objectifs de sécurité dans le contrat de gestion. Nous sommes pour, évidemment, mais n'oubliez jamais que le contrat de gestion est un contrat entre l'État et les trois entités du Groupe SNCB. Il n'est pas opposable à des tiers opérateurs. Donc, Fret SNCF et Crossrail, qui roulent sur nos rails, ne sont pas tenus par un contrat de gestion. C'est précisément pourquoi, dans l'esprit de la libéralisation européenne, quand vous libéralisez un secteur, vous devez créer en même temps toute une législation sur la sécurité qui relève à ce moment-là de la loi et plus des contrats passés auparavant entre les États et leurs groupes ferroviaires qui représentaient à eux seuls ce secteur. Aujourd'hui, celui-ci n'est plus uniquement représenté par les trois entités du groupe SNCB; six autres opérateurs roulent pour l'instant sur nos rails.

Bien entendu, vous auriez raison de dire: quand on regarde le nombre de trains au kilomètre, cela reste marginal par rapport à la SNCB. C'est juste. Mais, sur le plan des principes et du système législatif mis en vigueur par l'Union européenne, tous les éléments de normes de sécurité se trouvent au niveau légal et ne sont plus définis dans des contrats de gestion.

Cette coordination doit s'effectuer au niveau opérationnel par le gestionnaire d'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires puisque le gestionnaire d'infrastructure a l'obligation d'intégrer dans son système de gestion de la sécurité l'ensemble des risques inhérents à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Je réponds ainsi partiellement à une question de M. Balcaen: le système de gestion de la sécurité d'exploitation et la fameuse culture de sécurité dont on a abondamment parlé aujourd'hui font tous deux partie intégrante de l'agrément de sécurité qu'a reçu Infrabel en 2008.

Si nous n'avions pas fait cela, si nous n'avions pas répondu à toutes les normes européennes et belges en vigueur, il est évident que le SSICF ne nous aurait jamais attribué le fameux agrément de sécurité qu'il nous a attribué pour la première fois en 2008. Pourquoi pour la première fois? Parce que la législation n'existait pas avant.

Deuxièmement, cette coordination est exécutée sous le contrôle de l'autorité de sécurité qui atteste de cette coordination en délivrant au

gestionnaire d'infrastructure son fameux agrément de sécurité prouvant que le système de gestion du gestionnaire d'infrastructure a bien été intégré et qu'il coordonne l'ensemble des risques inhérents à l'utilisation de l'infrastructure et donc au transport par les entreprises ferroviaires dont les convois circulent sur ses rails.

Par conséquent, il existe déjà aujourd'hui – et peut-être ne l'a-t-on pas assez expliqué – une coordination organisée à un niveau opérationnel dans laquelle chaque acteur (le gestionnaire de l'infrastructure, à 99% l'opérateur principal SNCB, mais aussi les autres entreprises ferroviaires empruntant les rails d'Infrabel), en fonction du métier qui lui est propre, a déjà son rôle très précis à jouer dans la sécurité d'exploitation ferroviaire. Nous n'avons jamais demandé au sein du Groupe SNCB une scission entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur: ce sont des dispositions légales qui nous y ont contraints.

Troisièmement, un élément d'analyse de cette proposition, dans le cas où un tel département faîtier de la sécurité serait développé, on imagine mal qu'il puisse être logé ailleurs que dans la SNCB Holding, ce qui serait logique. Or, précisément, les modifications législatives que M. Haek a expliquées tout à l'heure dans sa présentation vont exactement dans le sens opposé. En synthèse, on a retiré un certain nombre de missions assurées par la SNCB Holding.

Je ne dis certainement pas que nous sommes opposés à cette idée: ce n'est pas le cas. Seulement, aujourd'hui, la législation prévoit un système légèrement différent et j'imagine qu'un certain nombre de modifications législatives devraient intervenir. Bien entendu, c'est vous qui votez les lois et je laisserai donc cela à votre appréciation.

Je voudrais m'exprimer sur un dernier élément: la coordination de la sécurité et la collaboration entre les entités du Groupe SNCB et entre celles-ci et le SSICF.

Wat is de verstandhouding geweest met de DVIS of wat is die verstandhouding? Ik geef een paar voorbeelden. De DVIS wordt door Infrabel uitgenodigd voor elk *safety platform*. De DVIS is dus altijd aanwezig bij ons *safety platform*. De DVIS wordt uitgenodigd voor elke werkgroep die over een specifiek onderwerp wordt opgestart. De DVIS krijgt maandelijkse rapporten van Infrabel over alle controles die uitgevoerd zijn. De DVIS en het nationaal onderzoeksorgaan krijgen van elke vaststelling van incidenten en ongevallen binnen de drie dagen een melding met het eerste onderzoek en, indien beschikbaar, de oorzaak. De DVIS krijgt van Infrabel trimestrieel een overzicht van alle ingrijpende wijzigingen die Infrabel in planning heeft en de interoperabiliteitsklasse. Over elke wijziging van reglement wordt overlegd met de diensten van de DVIS. *Last but not least*, de DVIS krijgt jaarlijks ons veiligheidsverslag met daarin alle opvolging van acties die Infrabel in uitvoering heeft.

J'oserais ajouter que tous les procès-verbaux des conseils d'administration et des comités de direction du Groupe SNCB sont en possession de nos cabinets de tutelle ainsi que de la direction de l'administration du transport. Ces quelques exemples montrent qu'il est difficile d'aller plus loin dans la collaboration et dans la transparence, à moins, finalement, de fusionner un certain nombre d'organes, ce qui serait contraire à la législation européenne.

Monsieur Balcaen, je suis surpris du fait que vous me reprochiez de ne pas avoir répondu à vos questions. Je me souviens très bien de ces questions, par ailleurs très intéressantes, posées lors des deux sessions précédentes. Je vous avais promis de vous donner les informations, et elles ont été données, mais en respectant les règles que la commission précédente avait décidées. Ces règles étaient que toutes les réponses écrites sont remises au président de la commission, anciennement M. François Bellot. Je vous confirme que ces réponses ont été fournies par écrit fin avril, soit trois à quatre semaines après le dépôt des questions. Je regrette donc vivement que vous n'ayez pas pu prendre connaissance de ces réponses qui sont au parlement depuis plus de six mois!

De plus, je me sens mal à l'aise quand vous nous reprochez de fournir les informations au compte-gouttes. C'est un sujet très complexe et technique, vous le savez. Vous êtes un des membres les mieux informés de cette commission car vous avez participé aux travaux de l'ancienne commission. Vous savez également que dans un tel débat, on peut toujours tout nous reprocher. On peut nous reprocher de donner trop peu, on peut nous reprocher de donner trop et, dès lors, de noyer l'information et de manquer de transparence. Nous avons simplement décidé de faire ce que vous nous demandez de faire. Vous posez des questions et nous essayons d'y répondre.

Nous avons été invités aujourd'hui avec un ordre

du jour précis, qui était d'essayer de commenter et d'analyser les trois rapports d'expertise. Nous l'avons fait! Si vous le voulez, on peut vous occuper toute la semaine avec notre sujet sur la sécurité, cela ne poserait aucun problème! Je pense que ce n'est pas l'objectif de la commission et les informations ne sont dès lors pas données au compte-gouttes. Quand nous serons partis ce soir, il restera probablement encore 80 % de l'information dans les archives du Groupe SNCB.

Pour la bonne organisation de vos travaux, nous essayons de répondre aux questions posées et sur les sujets sur lesquels vous souhaitez nous entendre. Si vous avez d'autres questions, je me tiens entièrement à votre disposition pour y répondre, oralement ou par écrit.

Je ne suis cependant pas tout à fait d'accord sur le fait que vous disiez que ces informations arrivent au compte-gouttes.

Vous souhaitiez savoir si le système de gestion de la sécurité a été approuvé par les autorités de sécurité. Il me semble que je viens de répondre à cette question de l'un de vos collègues. Le système de gestion de la sécurité est un élément de l'agrément de sécurité qui est octroyé par le SSICF à Infrabel. La réponse est donc oui! Bien entendu! Si ce système n'avait pas été approuvé, nous n'aurions pas, à l'heure où nous parlons, notre agrément de sécurité.

Vous avez posé une question très intéressante, ainsi que d'autres collègues, sur le fait qu'Infrabel démontait la TBL1, alors que nous n'étions pas encore équipés en TBL1+. Il y a, selon moi, deux éléments dans la question que vous posez. Un élément porte, d'une part, sur la coordination intragroupe. J'y répondrai en deuxième lieu. D'autre part, on s'interroge sur les raisons. C'est simplement lié aux difficultés rencontrées sur le terrain. Si vous n'avez plus de pièces de rechange pour un système qui équipe moins de 20 % de votre réseau, on ne sait pas les pondre! Le système TBL1 n'a tout simplement plus pu progresser parce que nous n'avions plus les pièces de rechange. Je vous ai d'ailleurs montré, avec la plus grande transparence, une lettre qui confirmait cela plus récemment. Celle-ci prouve que le système TBL1 a été arrêté en cours de route. Je ne m'expliquerai pas sur le pourquoi ou le comment, étant donné qu'à cette période, je n'exerçais pas de responsabilité dans les chemins de fer. Lorsque plus aucune industrie n'est capable de fournir les pièces de rechange pour un système qui équipe moins de 20 % des voies, vous devez "tirer votre plan" – comme on le dit à Bruxelles – avec les pièces qui sont sur le réseau! Dès lors, nous avons effectivement commencé, à un moment donné, à retirer certaines balises. À nouveau, il faut aussi ajouter que ceci n'a pas été fait sans avoir le fiat des autorités de contrôle. On ne peut pas toucher au système sans devoir introduire, à un moment ou un autre, un dossier auprès des autorités compétentes. Voici un premier élément de réponse à votre question de fond concernant TBL1 *versus* TBL1+.

Il ne faut pas non plus remettre la faute sur la SNCB! Évidemment, non! Ce n'est pas parce que vous faites un constat dans un courrier technique entre deux entités qui ont l'habitude de collaborer jour et nuit, 365 jours sur 365, que pour autant on jette la faute sur l'autre. On ne fait pas cela! Quand vous prenez une décision, il y a une motivation sous-jacente. Il n'était pas question de faute. Nous n'étions pas en train de nous renvoyer la balle, comme on l'insinue. À un moment donné, nous rendons simplement compte qu'une situation de fait est créée. Nous l'analysons et compte tenu des circonstances que nous constatons sur le terrain, nous décidons d'adapter notre position, voire de changer notre fusil d'épaule.

Cela fait partie de la gestion journalière d'une entreprise et des aléas auxquels on est confronté. Je ne pense pas qu'il y ait eu la moindre volonté de nuire. En tout cas, si telle est la lecture, je la démens formellement.

À la suite de l'accident de Mons de 2009, le CCPT a proposé une modification de signalisation. Vous avez constaté qu'il a fallu 9 ou 10 mois pour qu'Infrabel apporte la réponse souhaitée. Il faut savoir que si l'on veut modifier une partie de l'infrastructure, toute une procédure doit être respectée. Je vais en retracer les différentes étapes sans entrer dans les détails techniques.

On doit d'abord procéder à une enquête. Ensuite, il faut formuler une proposition d'amélioration. La troisième étape, celle qui prend probablement le plus de temps, est la production d'une analyse de risques avec une évaluation de l'impact de la modification proposée. Cette analyse de risques est un travail extraordinairement complexe. Il faut éviter qu'en intervenant pour faire mieux, on fasse moins bien dans l'empressement, n'ayant pas pensé à tous les aspects. Finalement, cette analyse de risques et tous les éléments y relatifs doivent mener à une modification le cas échéant dans la réglementation.

On a entendu à juste titre d'autres intervenants s'inquiétant des changements continus dans la

connaissance des lignes ou des réglementations applicables aux conducteurs. Une modification de l'infrastructure n'est pas à prendre à la légère. On analyse les choses en profondeur. Nous avons une procédure légale à suivre. Cela va peut-être vous choquer mais très objectivement, j'estime qu'un délai de 9 à 10 mois n'est pas excessif.

Par ailleurs, à la suite d'une analyse que vous avez réalisée, vous avez posé des questions relatives au trajet de migration de la TBL1+ vers l'ETCS. Vous avez notamment demandé si le groupe avait analysé les coûts comparés. Vous avez même très clairement indiqué les deux scénarios à comparer: migration TBL1+ vers ETCS ou directement ETCS.

Nous avons bien entendu réalisé ces analyses et je pense que la réponse peut être synthétisée de manière extrêmement simple. Quand on raisonne TBL1+ et ETCS, il faut toujours raisonner sur le matériel roulant et sur l'infrastructure.

En ce qui concerne l'infrastructure, toutes les balises TBL1+ installées dans nos rails en Belgique sont des balises ETCS. Je ne le répéterai jamais assez. Cela signifie que l'intégralité des investissements réalisés en sol en TBL1+ sont non seulement récupérables, mais ils constituent surtout la première phase d'implémentation de l'ETCS. Ainsi, rien n'est perdu. Tout cet investissement n'est pas "réutilisé", mais est la première phase d'implémentation de l'ETCS.

S'agissant du matériel roulant, c'est quelque peu différent; je parle sous le contrôle de Marc Descheemaecker. En effet, les montants de l'époque que nous avons retrouvés indiquent qu'un équipement TBL1+ dans un engin existant revient, *grosso modo*, à 10 000 euros alors que l'ETCS, en effectuant une mutation, y compris sur l'ancien matériel roulant – dont Marc Descheemaecker vous a expliqué l'extrême difficulté à équiper –, revient à 250 000 euros.

Cette étude comparative a donc bien été faite. Dans la mesure où la TBL1+ est une première phase d'implémentation de l'ETCS, que tout le nouveau matériel roulant de la SNCB qui arrive est compatible avec ces nouveaux systèmes, nous pouvons considérer qu'il n'y a aucun argent perdu. C'est assez important à prendre en ligne de compte.

En effet, s'agissant d'autres projets, si nous avions dû dépenser de l'argent deux fois, c'est-à-dire investissement dans des systèmes nationaux, non compatibles ETCS, puis un réinvestissement cinq ou dix ans plus tard dans un système ETCS, nous aurions certainement gaspillé des centaines de millions d'euros, devenus indisponibles pour d'autres investissements de sécurité, notamment la concentration des cabines de signalisation.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Somers. Zij had een vraag over wat op pagina 41 staat inzake het residuele risico: 75 % voor TBL1+ tegenover 95 % voor ETCS. Ik stel voor dat ik hierop een schriftelijk antwoord geef aan onder andere de experts, als u het goedvindt, zodat die cijfers verduidelijkt kunnen worden. Ik meen dat beide systemen wel compatibel zijn, maar waarschijnlijk spreken wij over iets anders en moet dit verduidelijkt worden.

U hebt ook een vraag gesteld over ETCS level 1 en ETCS level 2. Zonder in technische details te gaan: ETCS1 is een systeem dat uitsluitend functioneert op basis van de bakens die in de sporen geïnstalleerd zijn. Fysiek betekent het dat de bakens die in de sporen geïnstalleerd zijn een elektronisch signaal sturen naar de locomotief die dit decodeert en het interpreteert voor de machinist. De hardware die wordt gebruikt voor ETCS1 is dus een baken.

Bij ETCS level 2 wordt gebruik gemaakt van GSM-R. De GSM-R-antenne wordt gebruikt om het signaal naar de locomotief te sturen. Men zou ons kunnen vragen waarom we, nu het installeren van GSM-R vlot verloopt, niet onmiddellijk overstappen naar ETCS2. Wel, om technische redenen heeft ETCS2 toch ETCS1 nodig om een aantal seinen met bakens te herkennen. In essentie is het verschil dat ETCS2 gelinkt is aan GSM-R, terwijl ETCS1 uitsluitend gelinkt is aan de bakens in de sporen.

U hebt ook gevraagd dat mogelijk drukke knooppunten bijzondere aandacht zouden krijgen. Dat is inderdaad onze benadering geweest, in die zin dat wij rekening houden met wat wij als infrastructuurbeheerder “efficiëntiedekking” noemen. Dit betekent dat wij eerst de moeilijke knooppunten uitrusten.

Wat is een “moeilijk knooppunt”? Wij hebben vier criteria gebruikt om het niveau van het gevaar te bepalen, en dus ook het niveau van efficiëntiedekking. Een van de criteria is de drukte van het verkeer op een bepaald knooppunt. Verder is er de complexiteit van het knooppunt. Wanneer we de dramatische omstandigheden in Buizingen bekijken, blijkt zeer duidelijk dat dit één van de gevaarlijkste knooppunten was, is en zal

blijven op ons netwerk. Vandaar dat het als vrijwel eerste knooppunt werd uitgerust met TBL1+.

Er is dus duidelijk rekening gehouden met het aspect van drukke knooppunten in de uitrol van TBL1+ in de infrastructuur.

De vraag over het overkoepelend departement veiligheid werd al beantwoord, denk ik.

Er werd een vraag gesteld, gebaseerd op het verslag van het ERA, over de positie van Infrabel ten opzichte van de activiteiten van de DVIS. Dat is inderdaad een belangrijke vraag. Wij hebben de volgende benadering gehad. We werden de jongste vijf jaar constant geconfronteerd – dat is normaal, het is absoluut geen kritiek – met wijzigingen in de wetgeving, in de richtlijnen, in de reglementering. Wanneer de perimeter van de verantwoordelijkheid verandert tussen verscheidene instanties, en als een bepaalde instantie misschien nog niet onmiddellijk uitgerust is om zijn nieuwe rol voor honderd procent te kunnen uitvoeren, welnu, dan vind ik het een plicht om dat toch te doen.

J'ai été personnellement élevé à l'école de la Marine marchande dans laquelle on ne quittait pas son quart si l'officier suivant n'avait pas pris son quart et était conscient de toute la situation de danger qui pouvait se présenter en trafic maritime.

Hier is dat precies dezelfde benadering geweest. Wij hebben inderdaad een aantal dingen gedaan om een zeer tijdelijk gat te kunnen invullen in het systeem. Hadden we dat niet gedaan, dan had men het verwijt kunnen formuleren dat we er toch moeten voor zorgen dat het systeem functioneert en dat de risico's worden gedekt.

U hebt eveneens de vraag gesteld of het mogelijk is om na te denken over sancties inzake veiligheid in het beheerscontract.

Mijn antwoord betreft enkel het luik Infrabel. Wij zijn daar absoluut niet tegen. Integendeel, in de onderhandelingen over het huidige beheerscontract 2008-2012 heb ik zelf in het eerste semester van 2008 aan onze voogdijminister voorgesteld om een sanctiesysteem in te voeren dat vergelijkbaar was met het systeem van de NMBS voor tariefverhoging met betrekking tot de stiptheid. Wij staan daar zeker voor open, in zoverre de gebruikte KPI's in zo'n systeem redelijk en evenwichtig zijn. Principieel zijn wij niet tegen.

Madame De Bue, j'en viens aux questions que vous avez posées. Je crois avoir déjà eu l'occasion de répondre concernant votre question quant à la position du Groupe SNCB que vous trouviez défensive. Je regrette que cette impression se soit dégagée, mais je le répète, il y a une volonté de notre part d'adopter une attitude humble et collaborante. De plus, dans les circonstances que nous avons connues en février 2010, être offensif par rapport à un travail d'expertise aurait été déplacé de notre part.

Nous voulons réellement nous inscrire dans une démarche collaborante et espérons, d'ailleurs, pouvoir rencontrer les experts qui ont été désignés par la Chambre et poursuivre notre travail de documentation et d'explication sur les options sélectionnées.

Vous avez également abordé l'approche intégrale et intégrée de la sécurité car, pour vous, le mode de fonctionnement de la coopération au sein des trois entités du groupe n'était pas clair. J'ai déjà eu l'occasion de répondre à cette question, notamment sur le dialogue extrêmement intensif non seulement entre les trois entités du groupe et le fameux service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer.

S'agissant de la description des interactions entre les composantes des trois sociétés, ce système d'interaction entre les composantes des trois sociétés est établi notamment dans les contrats de gestion, dans le *vennootschapspact*, soit le pacte entre les trois entités du groupe SNCB à leur création et d'autres documents. Une série d'organes de concertation sont prévus, comme par exemple le comité des trois CEO, qui se réunit très régulièrement le mercredi après-midi. Toute une série de réunions spécifiques ont lieu, qu'il s'agisse de la sécurité, de la ponctualité, des finances, de la communication. Chaque manager fonctionne dans une espèce de comité concernant ces matières qui lui sont spécifiques. Il y a, bien entendu, les organes de concertation au sein desquels on se retrouve dans le cadre du dialogue social: comité de pilotage, commission paritaire nationale, sous-commission paritaire nationale. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce système a fait de la concertation intragroupe une préoccupation centrale.

Je voudrais insister sur le fait que, en dehors des organes de concertation, encore plus important que cela, il y a le coup de fil. Nos collaborateurs, nos managers sont constamment en contact les uns avec les autres sans pour autant établir des procès-verbaux ou convoquer des réunions. Le dialogue est permanent entre les différentes

entités.

Cela signifie-t-il que l'on est toujours d'accord sur tout? Non, évidemment! Mais le but de ces organes de concertation et de ce dialogue est de toujours trouver, après avoir pu comparer et confronter les différents points de vue, un point de vue commun, qui sera ensuite suivi.

Si la question est de vouloir démontrer - par des notes internes dont vous auriez eu vent ou par des courriers ou quoi que ce soit de cette nature - que la collaboration n'existe pas, on trouvera toujours des exemples, bien entendu. Je pense que cela fait partie de la vie d'une entreprise d'avoir parfois des points de vue différents. L'essentiel est de se mettre autour de la table et, en fin de compte, de trouver une dynamique commune. Mais vous avez tout de même pu constater que, lorsque nous présentons les résultats sur la TBL1+, nous sommes complètement alignés. Finalement, c'est le résultat qui compte.

Vous avez posé une question très importante et intéressante sur l'intégration de l'impact de la libéralisation en 2017. La SNCB a plusieurs secteurs d'activités. Un premier secteur qui est le secteur cargo, libéralisé depuis 2003 et un deuxième secteur qui est le transport des voyageurs en service international, libéralisé depuis le 1er janvier de cette année. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de nouvel opérateur concurrent à la SNCB en trafic international de voyageurs. En septembre, il y a Eurostar, qui était une société de commercialisation et qui a obtenu sa licence d'opérateur ferroviaire mais cela ne change pas fondamentalement le marché puisque qu'Eurostar travaillait auparavant par l'intermédiaire de la licence SNCB.

Cela ne va pas changer fondamentalement les grands principes de l'approche. En effet, nous avons déjà d'autres opérateurs sur les rails, la méthode est déjà au point. La quasi-totalité des dispositions en matière de sécurité, comme je l'ai expliqué, est reprise dans la législation. On ne fait plus passer des normes ou des législations de sécurité dans les contrats de gestion. Je dirais donc, en *helicopter view*, que tous les outils législatifs sont mis en œuvre pour que, si les instances européennes, à un moment donné, le souhaitent, cette libéralisation s'accompagne de normes et d'un système de sécurité qui en tienne compte.

Quid du RER, question posée par M. Balcaen? Toutes les nouvelles infrastructures sont directement équipées en ETCS. Nous sommes occupés pour l'instant, et vous voyez sans doute ces travaux avancer de manière spectaculaire entre l'aéroport …

Op dit ogenblik gebeurt dit tussen de luchthaven en de middenberm van de E19. Het Diaboloproject wordt onmiddellijk uitgerust met ETCS. De Liefkenshoekspoorverbinding met 8 km tunnel onder de Schelde en 16 km nieuwe sporen tussen de linker- en rechteroever in Antwerpen wordt onmiddellijk uitgerust met ETCS.

Les nouvelles infrastructures sont équipées en ETCS. Je rappelle que l'ETCS comporte ce package 44 qui permet aussi aux informations nationales d'être encore envoyées aux locomotives.

Une question concernait la migration vers l'ETCS: quelles sont les garanties de maintenance?
Ce sont des éléments que nous négocions dans les contrats avec les industriels. S'agissant, par exemple, de la concentration des cabines de signalisation et des nouvelles loges, entièrement préfabriquées, sorties des usines d'Alstom, le contrat comprend un accord de plus de 400 millions d'euros avec Siemens et Alstom, association momentanée dénommée Belgosignal, avec des clauses toutes prévues pour la maintenance.

J'imagine donc que nous pourrons mener une dynamique semblable dans le trajet migratoire vers l'ETCS.

M. Frédéric a insisté sur la culture de sécurité. Il demandait quelles autres actions, notamment de communication, étaient prévues ou déjà exécutées. Je n'ai pas l'intégralité, mais nous pourrons vous la fournir ultérieurement. Je pense cependant à un autre élément, qui ne figurait pas dans ma présentation: la campagne de sécurité aux passages à niveau, diffusée fin de l'année passée et début de cette année, si mes souvenirs sont bons. Cette campagne était assez "choc" pour attirer l'attention sur les dangers du franchissement d'un passage à niveau au rouge.

Diverses actions sont constamment en cours. Nous pourrions vous en faire l'inventaire exhaustif.

Quant à la question sur la collaboration entre les trois piliers, je crois avoir répondu.
Idem pour la question sur "M. ou Mme Sécurité".

Mijnheer Veys, u hebt een citaat aangehaald uit een van de verslagen: "De kans op zware ongevallen blijft zeer groot." Van zulke citaten

moet ik toch een klein beetje afstand nemen.

Si vous prévoyez ou que vous dites que dans les cinquante ans à venir, il risque d'y avoir une catastrophe ferroviaire ou aérienne importante en Europe, il y a quand même une chance que vous puissiez avoir raison. J'ai répété à plusieurs reprises que le risque zéro n'existe pas.

Zulke citaten zijn vrij emotioneel. Ik kan geen verdere commentaar formuleren. Het nulrisico bestaat niet.

Y aura-t-il encore un accident dans les cinquante prochaines années ou dans le siècle qui vient? Je ne peux vous garantir qu'il n'y aura plus d'accident. Nous faisons tout ce que nous pouvons raisonnablement faire, nous faisons tout ce qui est en nos moyens pour l'éviter mais je répète que le risque zéro n'existe pas.

U hebt ook een vraag gesteld over het precaire juridische statuut van TBL1+. Ik meen dat ik die vraag in detail heb beantwoord. Ik vat het nog even samen. De Europese Commissie zal nooit uitdrukkelijk zeggen dat zij daarmee akkoord gaat. In de vier jaar waarin we daarmee bezig zijn, is er echter nooit een initiatief geweest van de Commissie om te zeggen dat we dit niet mochten doen. Integendeel, met de enorme commotie die werd veroorzaakt na Buizingen, onder andere in de media, heeft de Commissie het dossier opnieuw bekeken. Opnieuw is gebleken dat de Commissie blijkbaar – wie ben ik echter om daar in detail op te antwoorden, aangezien de Commissie vooral een relatie heeft met de staat en slechts een onrechtstreekse relatie met het spoorwegbedrijf – niet geneigd is om het juridisch statuut van TBL1+ ter discussie te stellen.

U hebt ook een vraag gesteld over gevaarlijke producten. U bracht dat in relatie met een *slide* die ik getoond heb over gevaarlijke goederen en de manier waarop ze gesignaleerd worden op het net. U maakte de link met een ongeval in april waarbij men niet wist wat er in de wagon zat.

Dat is niet juist. Wij wisten onmiddellijk wat de inhoud van die wagon was. Die informatie werd doorgegeven aan de bevoegde autoriteit. Dat wil ik duidelijk ontkennen.

Over de demontering van TBL1 heb ik al iets gezegd.

U had het over een pingpongspel tussen NMBS en Infrabel. Er is geen pingpongspel. Dat wil ik zeer uitdrukkelijk ontkennen. Er is een dialoog. Af en toe zijn er moeilijkheden. Dat is enorm complex. Er zijn tientallen, honderden ingenieurs mee bezig. Wij zitten op dezelfde golflengte.

Monsieur Thiébaut, vous avez parlé du crocodile de Mons qui n'a pas fonctionné et vous vouliez savoir comment ce type de défaillance était détecté. Dans le cas de Mons, la défaillance a été détectée par le conducteur. Je reste prudent sur ce sujet car nous avons décidé de ne jamais commenter des accidents tant que des enquêtes sont en cours.

Je voudrais néanmoins rappeler que le crocodile est un système d'aide à la conduite. Sur cette ligne, il y a un panneau fixe de limitation de la vitesse et les conducteurs ont un système d'agréation qui fait qu'il y a une reconnaissance de leur expertise de la ligne. Dans la réglementation concernant l'infrastructure, il est prévu qu'un crocodile défectueux doit être réparé endéans une certaine période. Dans le cas de l'accident de Mons, cette période n'a pas été dépassée.

L'entièreté de la réglementation concernant l'infrastructure a donc été respectée et correctement suivie dans ce cas!

Ik kom tot een vraag van de heer Van den Bergh. Hij zei dat Infrabel zich zou verzetten tegen de extensie van de rol van DVIS. Ik heb dat ook gelezen in het ERA-verslag. Dat is niet juist. Wij zijn niet tegen een uitbreiding van de rol van DVIS of van een ander orgaan dat DVIS zou opvolgen. Wij zijn er vast van overtuigd dat het alleen beterschap kan brengen als we beter gecontroleerd worden en als de administratie die ons eigenlijk moet controleren, steeds sterker wordt. Zelf moet ik nog nagaan van waar dat standpunt komt, maar het is zeker geen positie die ik ingenomen zou hebben.

Inzake de zichtbaarheid van de seinen bestaat er inderdaad een standaardprocedure die gebruikt kan worden wanneer een element van infrastructuur verbeterd moet worden. Ik denk dat we die procedure beter schriftelijk aan de commissievoorzitter bezorgen. Het gaat om de procedure die vastgelegd is wanneer we een element van de infrastructuur moeten veranderen, of het nu gaat om een sein of om iets anders.

De heer Van den Bergh maakt terecht een allusie op de te belangrijke veranderingen in de reglementering voor de treinbestuurders. Natuurlijk moeten we een evenwicht vinden tussen te veel veranderen en te weinig. Wanneer er een situatie wordt gedetecteerd die verbeterd

moet worden, dan moeten we die ook verbeteren. Dat geeft natuurlijk aanleiding tot verandering. In bepaalde gevallen kan dat als storend beschouwd worden.

Ik kom tot de vragen van de voorzitter.

Wij zullen aan de commissie onze bevindingen bezorgen van destijds over de studie van buitenlandse systemen, evenals de technische redenen waarom het moeilijk was.

U hebt een zeer belangrijke vraag gesteld over het volgende. We zijn nu geconfronteerd met drie verslagen. Hoe zou de top drie van de aanbevelingen eruitzien?

Welnu, de eerste aanbeveling zou luiden: ga voort met TBL1+, en zo vlug mogelijk. Daarmee zijn we bezig. Met die aanbeveling zijn wij het dus volledig eens; vandaar ook het trilateraal plan van maart.

De tweede aanbeveling: ga ook zo vlug mogelijk voort met de uitrol van ETCS.

Een derde aanbeveling zou waarschijnlijk gaan over het constant verbeteren van al wat de veiligheidscultuur betreft. Dat is een uitdaging van elke dag. Het is niet over negen maanden of vijf jaar gedaan. Dat is een uitdaging van iedere dag, gelet op het feit dat de helft van het personeel in een periode van acht tot tien jaar verdwijnt, wat de zaak dus nog dubbel zo moeilijk maakt. Dat zou heel waarschijnlijk mijn top drie van aanbevelingen zijn.

U had nog een vraag over het feit dat bepaalde observatoren zeggen dat ETCS de capaciteit verhoogt. De ervaring van onze ingenieurs is precies het tegenovergestelde. Om allerlei technische redenen – en ik zal vandaag niet in detail treden – wordt men bijna overal in Europa geconfronteerd met een limiterend effect van de capaciteit wanneer men overstapt naar ETCS.

Vandaar ook dat een aantal netten daarmee toch enorm voorzichtig is. Men heeft hier veel gesproken over Zwitserland en Duitsland. Laten we nooit vergeten dat de strategie ETCS *full supervision*, niet ETCS *limited supervision*, volledig aanleunt bij de Duitse strategie. Die bestaat erin om gewoon te wachten tot de versie 3.1.0 klaar is. In de beste gevallen zeggen de experts vandaag dat dat in 2015 zal zijn.

Comme cela me semble essentiel, mesdames et messieurs, dans les travaux de cette commission, je reviens sur ceci. Pour faire un parallélisme avec le monde informatique, si, en 1981, qui est l'année où nous avons vu apparaître en Europe le premier ordinateur personnel – le ZX81 –, ceux qui refusaient de l'acheter avaient dit: "Nous attendons le Windows Vista", nous aurions perdu vingt-cinq ou trente ans. C'est un petit peu comparable.

Naar mijn mening moeten we niet wachten op 3.1.0 om voort te gaan, maar dat is wel wat bepaalde netten gaan doen.

Er moet inderdaad een engagement aangegaan worden voor ETCS. Men had kunnen opteren om daar pas mee te beginnen wanneer een toekomstige versie klaar is, wat misschien tot 2015 kan duren. Dat is niet onze keuze geweest. Bedankt voor uw aandacht.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen kort te zijn door een aantal vragen van de leden te hergroeperen.

De heer Vandeput had een zeer specifieke vraag over mogelijke tekorten aan gekwalificeerd personeel en de behoeften van de Groep. Sinds ongeveer 2005 functioneert de Groep in zijn totaliteit met ongeveer 37 000 voltijdse equivalenten. Dat wordt nu waarschijnlijk een heel klein beetje doorkruist door het B-Cargo-verhaal. Iedereen wacht momenteel af wat er met B-Cargo gaat gebeuren.

We houden het personeelsbestand redelijk stabiel. Dat is ook grosso modo de strategie die we bepaald hebben. Alle toenames inzake volumes en dergelijke komen voort uit de productiviteitswinst die we grosso modo moeten kunnen boeken. Dat houdt in dat er sinds 2006 continu mensen aangeworven worden. In 2006 waren dat 1 278 personen, 1 595 personen in 2007, 1 716 in 2008 en net geen 1 800 in 2009. Die aanwervingen houden ons personeelsbestand op peil.

Het spreekt voor zich dat er een zeer grote behoefte is aan technische beroepen. Daar wordt dan ook zwaar in geïnvesteerd. Als ik 1 januari 2005 vergelijk met 1 januari 2010, dan is het aantal industrieel ingenieurs in de groep, dat echt de functie van industrieel ingenieur uitoefent en dus geen managementfunctie bekleedt, gestegen van 432 naar 574 personen. Dat vormt een toename van 33 %. Het aantal burgerlijk ingenieurs dat de functie uitvoert, is in diezelfde periode gestegen van 177 naar 250 personen. Dat vormt een toename van 41 %.

Een andere categorie die zeer belangrijk is voor de groep, is die van de technici ELM. In diezelfde periode is het aantal technici ELM dat de functie uitoefent, gestegen van 2 549 naar 2 834 voltijds equivalenten.
Het probleem rond de technici ELM blijft een arbeidsmarktprobleem.

Wij moesten onmiddellijk na de evaluatie van het ongeval in Buizingen en de visienota van de minister, de vakbonden en de NMBS-Groep inschatten wat de inschakeling van TBL1+ zou kosten aan extra human resources, en dan vooral aan technici ELM. Dit jaar moesten wij 293 technici ELM aanwerven. Dat is veel gezien het slaagpercentage ten gevolge van onze hoge eisen. Dat betekent concreet dat een heel hoog percentage afgestudeerden bij ons moet komen solliciteren. Op die 293 hebben wij er op dit moment 214 ook effectief aangeworven. We zullen dus nog even moeten schrapen tegen het einde van het jaar. Mijns inziens is dat een heel goed resultaat. Die human resources nemen ook toe. Er wordt dus zeker niet op human resources bespaard.

Er waren heel wat vragen met betrekking tot de bedrijfscultuur. Zoals ik al zei in de inleidende uiteenzetting, is bedrijfscultuur een heel moeilijke kwestie. In HRM-kringen zegt men soms: “Culture kills the strategy.” Uiteraard is er een strategie om deze groep beter voor te bereiden op de toekomst. Dat is de verantwoordelijkheid van zowel human resources, het people management van de grafische lijn als van elke operationele dienst. Daar komen ook heel wat elementen bij kijken. Van het personeel wordt onder andere verwacht dat ze meer veranderingsbereid zijn, verantwoordelijker, meer *P&L-minded*, klantvriendelijker en bewuster in verband met veiligheid.

Het is een complex gegeven en heel wat instrumenten moeten er toe bijdragen die bedrijfscultuur continu aan te passen, te moderniseren en te verbeteren. Dat gebeurt door het opbouwen van feedbackprocessen, door duidelijke objectieven te stellen, door te meten of objectieven gehaald worden, door KPI’s in te voeren, door een competentiewoordenboek te maken, door functieprofielen duidelijk te omschrijven, door transparant oproepen te doen, door mensen binnen het bedrijf in concurrentie te plaatsen met mensen buiten het bedrijf, door meer vergelijkende studies te maken en dies meer. Dat is een hele batterij aan maatregelen die daartoe bijdragen.

Zoals ik al zei, ben ik het eens met de experts, zeker als men de periode tot en met 2002 bekijkt. Dat is niet alleen eigen aan onze Groep. Dat is eigen aan spoorwegmaatschappijen over de hele wereld. Het zijn relatief gesloten bedrijven. Het vraagt heel wat tijd om die bedrijven vlotter te laten kijken naar wat er gebeurt bij de *peers* in de sector en bij andere bedrijven in het land.

Er waren een aantal opmerkingen over werkdruk en veiligheid. Ik denk dat wij toch een beetje moeten opletten. Niets is zo erg als het ijdel gebruiken van het begrip veiligheid.

U weet dat wij nogal wat stakingsaanzeggingen binnen krijgen. Daarin wordt het woord veiligheid heel vaak gebruikt – dat is niet omdat wij het woord veiligheid niet belangrijk vinden – om een argument te vinden om een ietwat comfortabelere situatie te hebben in een keertijd of een beurtregeling. Als wij veiligheid serieus willen nemen, is niets zo erg dan de waarde van het begrip veiligheid te ondergraven door het ijdel en onterecht te gebruiken in een verkeerde context.

Ik denk dat wij geboekstaafd staan als een onderneming die in goede arbeidsomstandigheden voor haar personeel voorziet. Ik denk niet dat daaraan moet worden getwijfeld. Het is absoluut niet zo dat wij het personeel tot de laatste seconde uitpersen. Al te dikwijls wordt gezegd dat de arbeidsdruk tot onveiligheid aanleiding geeft. Ik vind dat persoonlijk heel vervelend, want het ondergraaft een politiek om aan veiligheidsbeleid te doen.

De voorzitter maakte de opmerking dat wij nooit op veiligheid hebben bespaard. Voor alle duidelijkheid, ik heb dat in het proces van de actualisatie van het investeringsplan, zoals ik dat sedert 1 januari 2005 ken, waarbij het investeringscomité met het oog op 60/40-verdelingen en dotaties handelt, nooit zien gebeuren.

Ik spreek me niet uit over wat daarvoor is gebeurd. Dat zou ik niet weten. Het is zeker ook niet de interpretatie dat alle middelen die werden gegeven, zijn opgebruikt. Ik zeg dat er nooit gearbitreerd en geschrapt is in een vraag van een projectverantwoordelijke rond veiligheid om andere projecten op andere niveaus te stijven in het kader van de arbitrage in dat investeringscomité.

Over GSM-R, zoals u zelf stelt, mag enige nederigheid worden betoond. Het woord is hier

echter al te veel gevallen; zo nederig zijn wij nu ook weer niet.

Niettemin wil ik opmerken dat GSM-R een typevoorbeeld is van de manier waarop het dikwijls foutloopt. Er wordt optimistisch aan een project begonnen. Het project kent vervolgens vertraging en kost meer dan oorspronkelijk gepland, omdat bijvoorbeeld een bouwvergunning minder vlot wordt goedgekeurd.

Laat ons eerlijk zijn. Het gaat ook over een gsm-netwerk en het plaatsen van pylonen, die onderhevig zijn aan bouwvergunningen en aan gezondheidsnormen. De ontplooiing van bedoeld gsm-net kent evenveel problemen als de ontplooiing van gelijk welk ander gsm-net waarvoor masten moeten worden geplaatst.

In ons geval vraagt de oprichting van bedoeld gsm-netwerk soms nieuwe masten. Wij kunnen niet altijd aan *sharing* doen. De masten moeten immers vooral de spoorlijnen dekken, wat, zoals u al zal hebben gemerkt, niet altijd het geval is bij de masten van een normale gsm-operator.

Ik wil ongeacht alle kritiek, die ik probleemloos aanvaard, echter toch even opmerken dat eind 2009 het GSM-R-netwerk ontplooid was. Al bij al was het ontbreken van een dergelijk netwerk de belangrijkste conclusie na het ongeval in Pécrot. Eind 2009 was bedoeld netwerk ook klaar.

Er is ook gevraagd hoe het met de publicaties van sommige onderzoeken – Mons en sedert Mons – zit. De hele overgang naar de situatie van na, indien ik mij niet vergis, de wet van 16 januari 2010, die op 18 februari 2010 in werking is getreden, is relatief moeizaam verlopen. Dat klopt.

Voormelde, moeizame overgang is ook uitlegbaar. Er is een evolutie waarbij de centrale opdrachten inzake exploitatieveiligheid bij de NMBS-Holding stelselmatig worden afgebouwd. Vervolgens wordt het wetsontwerp ingediend. Er kan niet tot een stemming worden overgegaan. Het ontwerp wordt dan maar in een programmawet opgenomen, waarna wij in een leemte vallen. Plots is er dan het ongeval in Buizingen en weet niemand zelfs of de nieuwe wet al dan niet van kracht is. De staatssecretaris en de betrokken diensten van de FOD hadden ons gevraagd of wij nog voldoende personeel ter beschikking konden houden. Wij hebben ook personeel ter beschikking gesteld voor de onderzoeken rond het ongeval in Buizingen.

Het is evenwel onmogelijk voor de NMBS-Holding om zich bij wijze van spreken in een halvelings illegale situatie te begeven. Ik bedoel dat het ter beschikking stellen van middelen voor onderzoeken bij wet niet meer mag, maar dat wij de middelen dan toch ter beschikking stellen. Dat is raar. Dat is twee logica's in een keer volgen, wat niet altijd even eenvoudig is. Het is bovendien niet altijd even eenvoudig om het betrokken personeel te motiveren en aan boord te houden. Het betrokken personeel zoekt uiteraard binnen de NMBS-Groep, wat zijn volste recht is, de mogelijkheid om zich op andere terreinen te ontplooien, op het ogenblik dat het merkt dat de afbouw gebeurt.

Wanneer de vraag is of één bepaald persoon dat moet doen, kan ik maar herhalen wat de heer Lallemand gezegd heeft: dat is niet wat tot nu toe gebeurde. Het is uiteraard aan u daarover te oordelen.

Mijn pleidooi is op te letten. Ik heb soms de indruk dat men onder druk van de Europese Commissie alles meer en meer fragmentarisch organiseert. Voor wij het weten en met al die ontdubbelingen zijn al die competenties misschien dermate verspreid dat zij uiteindelijk niet meer beschikbaar zijn. Ik heb het dan niet speciaal over de competenties inzake exploitatieveiligheid, maar over het spoorweglandschap in het algemeen.

Een ongeval zoals dat in Buizingen wijst uiteraard op het falen van het systeem van ons openbaar vervoer. Met "systeem" bedoel ik niet de organisatie, en ook niet de technische systemen die erachter zitten. Een klant van het collectief openbaar vervoer verwacht toch een betrouwbaar systeem. Ik bedoel: hij wordt vervoerd, hij past zich aan aan de uurregeling, aan de manier waarop het vervoer georganiseerd is. Wanneer het foutloopt, om welke reden dan ook, is dat zeer vervelend, want de klant heeft zijn traject in andermans handen gelegd. Dat is iets heel anders dan wanneer men zich met de auto op de weg begeeft.

Een product als het openbaar vervoer staat of valt met de betrouwbaarheid. Of het gaat om een ongeval, om een catastrofe of om vertragingen, uiteindelijk ondergraven alle incidenten de betrouwbaarheid. Dit wordt uiteraard gepercipieerd als het falen van het systeem. Ik kan het alleen maar eens zijn met die perceptie.

Ik wil nog één element aanhalen. Er is gevraagd hoe het zit met de contacten tussen publiek, overheid, de Groep, en de bedrijfswereld.

Ik meen dat de contacten met de overheid redelijk vlot en ordentelijk verlopen. Wij zijn daarvoor nu eenmaal een beetje – zonder te overdrijven – georganiseerd. Wat de contacten met de bedrijfswereld betreft, mag men niet vergeten dat wij alledrie onderworpen zijn aan de wet op de overheidsopdrachten. Ik mag wel zeggen – ik ben niet helemaal onbekwaam op dat terrein – dat binnen de Groep de wetgeving ter zake relatief goed wordt opgevolgd en nageleefd.

Ook de interne audit ziet heel correct toe op punctuele dossiers vooraleer deze in een proces van besluitvorming komen.

Nog een randbemerking wat dat betreft, voor alle duidelijkheid voor deze commissie. Er bestaat binnen de Groep evenmin als elders iets als economische compensaties en dergelijke. U moet er zich van bewust zijn dat in de periodes die sommige van die rapporten nu hebben behandeld – op die realiteit moet ik u toch wijzen – economische compensaties een realiteit waren. Economische compensaties bestaan vandaag niet meer. Dat maakt ook in de cultuur van het bedrijf een ongelooflijk groot verschil uit.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te herhalen wat ik in het begin heb gezegd. Voor ons zijn deze rapporten welkom. Vooral dat van de experts, want dat van het Rekenhof vind ik inzake de keuze voor TBL1+ wat minder objectief. De experts hebben door het maken van die synthese een heel goed rapport afgeleverd waaruit wij heel veel kunnen leren.

Mocht u nog andere personen van de organisatie willen horen, dan horen wij dat graag.

Marc Descheemaecker: Ik zal proberen even kort te zijn als collega Haek. Ik heb bij verschillende leden van de commissie gemerkt dat ik op twee punten waarschijnlijk niet duidelijk genoeg ben geweest. Ik verontschuldig mij daarvoor. Twee thema's kwamen voor in de interventies van de heer Balcaen, mevrouw Somers, de heer Veys, de heer Thiébaut en de heer Van Hecke. Dat ging over twee elementen, enerzijds de rodelichtenproblematiek of verkeerslichtenproblematiek en anderzijds heel het migratiepatroon TBL1+/ETCS inclusief de kosten.

En ce qui concerne les feux rouges, je crois que tous les chemins de fer du monde entier connaissent ce problème. Votre commission traite cette problématique qui existe en Belgique depuis des dizaines d'années.

TBL1+, ETCS, tous les systèmes de sécurité qui existent en France, aux Pays-Bas, en Allemagne ont entre autres comme objectif d'éviter un accident en cas de faute du conducteur, s'il ne voyait pas le signal, s'il avait un problème. Si tout le monde me demande ce que je fais de la problématique des feux rouges, je réponds que, justement, on fait TBL1+, ETCS pour y remédier. C'est très important. Tout cela est intimement lié. Quelques intervenants ont presque dissocié ces choses dans leurs questions. Or, je le répète, c'est justement pour éviter qu'un dépassement de signal ne provoque un accident qu'on fait tout ce qu'on fait. C'est intimement lié!

Est-ce que demain, après toute la sensibilisation, toute la motivation, toute la formation, toutes les discussions sur le stress au travail, on sera encore confronté à des situations où un conducteur de train ne voit pas le feu rouge? Oui mais alors on sera équipé de systèmes qui savent gérer ce problème. C'est très important.

Ce qui m'amène à nouveau sur le choix de TBL1+ maintenant – apparemment je l'avais très mal expliqué car plusieurs questions portaient sur ce sujet –, sur les coûts répétitifs, l'argent jeté par la fenêtre, sur la migration, sur l'oubli ou l'arrêt de l'ETCS. En ce qui concerne le matériel roulant, Luc Lallemand a déjà expliqué la position TBL1+ comme première phase ETCS.

Quelle est la situation du matériel roulant?

Premièrement, il y a tout le matériel qu'on achète pour l'instant, à commencer par les trains à deux étages M6. Cela porte aussi sur les locomotives type 18. Je répondrai à la question qui a été posée à ce sujet. Cela porte sur les locomotives de type Desiro qui sont orientées entre autres vers le RER. Cela porte sur tout le nouveau matériel qu'on va acheter demain et après-demain. Jusque 2015, on parle de presque 40% de notre flotte.

On a prévu d'installer à bord immédiatement tout le *hardware* nécessaire pour fonctionner en ETCS. Cela veut dire qu'un ordinateur spécifique est placé dans le train avant même de rouler: il est déjà équipé par le constructeur, peu importe que ce soit Alstom, Bombardier ou Siemens. Nous allons activer l'ETCS au moment où les lignes en seront également équipées. Pour ces nouveaux trains et jusqu'au moment où l'ETCS sera opérationnel, on n'activera que la fonctionnalité TBL1+. C'est la phase intermédiaire qui va gérer la situation devant les feux rouges. Cela veut dire

que le *hardware* ETCS permet aussi de faire fonctionner la TBL1+.

Puis, pour répondre à une question de M. Van den Bergh, il y a le "vieux brol". Je crois que Mme De Bue s'est également inquiétée des trains d'un certain âge. On équipe ces trains qui n'ont même pas de fonction Memor d'une sorte de Memor light. En effet, ces trains vont disparaître de notre flotte vers la fin 2012 et seront remplacés. Il est impossible d'équiper d'ETCS du matériel datant d'il y trente ou quarante ans. Ils sont d'une génération de trains où l'ordinateur n'existait pas. Ce matériel, oublions-le: dans très peu de temps, il va disparaître mais dans l'intervalle, avec un budget d'investissement limité, on va améliorer le fonctionnement avec ce Memor light, un petit système qui alerte tout de même le conducteur, autre segment très modeste, très limité, en voie de disparition.

Ensuite, il y a du matériel plus moderne qu'on pourra équiper d'ETCS, par exemple les locomotives de la génération type 13.

Il en existe également d'autres au sein de la flotte, susceptibles d'être équipés de l'ordinateur ETCS. Les cabines sont suffisamment vastes pour recevoir cet ordinateur et tout l'outillage ETCS. Comme Luc Lallemand l'a dit, le coût se situerait entre 250 000 et 300 000 euros selon le type de matériel. Nous allons faire cela selon un planning fixé entre 2014 et 2022. Ce type de matériel est relativement moderne. Il peut encore servir pendant des dizaines d'années avec l'ETCS. Il a déjà ou va recevoir maintenant le TBL1+. C'est le troisième segment de matériel.

Ensuite, il y a le matériel dans lequel on sait investir le TBL1+ mais pas l'ETCS. Pendant dix ans, on va pouvoir fonctionner avec le TBL1+. La dimension d'investissement par locomotive ou par train varie de 15 000 à 30 000 euros. Il y a donc une relation à dix contre un entre ETCS et TBL1+. Les 300 000 euros que l'on va investir dans un train ETCS ne sont évidemment pas de l'argent perdu.

Les 20 000 ou 30 000 euros qu'on investit en TBL1+ dans les locomotives qui ne savent pas prendre l'ETCS, est-ce de l'argent perdu? Non, parce qu'on améliore de manière significative la sécurité pendant des années. Est-ce que l'on va pouvoir réutiliser tout l'outillage que l'on met à bord? Non, pas entièrement. Certains éléments, comme une antenne par-ci par-là, peuvent être réutilisés mais c'est plutôt modeste. De ces 25 000 ou 30 000 euros, on récupérera peut-être de 3 000 à 5 000 euros. Mais l'investissement est plutôt modeste par rapport à l'ETCS.

Dans ce contexte-là, je vais citer les chiffres que M. Madrane a demandés: pour installer le TBL1+ à bord de 1 020 trains, on va investir 38 millions. Pour placer l'ETCS à bord de 60 locomotives de type 13, on va investir 28 millions. Vous voyez là, train par train, le facteur dix contre un. Donc, l'investissement en ETCS est très important et continue évidemment. En TBL1+, il est beaucoup plus modeste mais on gagne plusieurs années de sécurité avec ce système.

C'est ainsi que, dans quelques années, en 2012, le vieux "brol" aura disparu de la flotte et deux systèmes performants de sécurité, ETCS ou TBL1+, continueront à exister. Tous les deux s'attaquent à la problématique de la gestion des feux rouges: l'ETCS de manière proactive et le TBL1+, d'une manière plutôt "policière", améliorant ainsi nettement la sécurité sur le réseau et, par conséquent, la problématique des feux rouges qui a conduit aux accidents, dont celui de Buizingen.

Quant à la question de M. Geerts sur l'état d'avancement des locomotives de type 18, le marché a été remporté par la société Siemens. Je reviens à ce propos sur la nouvelle politique industrielle instaurée par la SNCB et dont j'ai été à l'initiative dès mon arrivée en 2005. Auparavant, il y avait dans le groupe un esprit d'ingénierie apprécié par l'industrie visant à réinventer le train ou la locomotive. En effet, si le développement d'un certain type de train se fait directement en collaboration avec le client – même si vous respectez à 100 % la loi sur les marchés publics – la commande sera automatiquement passée chez ALSTOM, BOMBARDIER ou un autre fabricant, étant donné que vous avez quasiment développé le train ensemble. Nous avons changé notre fusil d'épaule, étant donné que cette stratégie était relativement coûteuse (petites séries, petits développements, frais fixes assez importants).

Il a dès lors été dit aux constructeurs: "On présume que vous savez fabriquer des locomotives. C'est votre métier de base, pas le nôtre! Dans ce contexte, on n'achète que du matériel existant développé par vous, selon un cahier des charges général et qui donne la possibilité à la concurrence de participer." Nous avons ainsi obtenu les locomotives de type 18, les Desiro. Nous avons simplement consulté le marché, en précisant que nous voulions des trains existants d'environ telle taille et de telle puissance. Nous voulions qu'au moins trois, quatre ou cinq

concurrents participent à l'appel d'offres, de manière à obtenir le meilleur prix pour le contribuable. Les prix obtenus ont été nettement plus intéressants que les prix nominatifs d'il y a dix ans!

Les locomotives de type 18 sont plus puissantes et plus performantes et on les paie moins cher que celles de type 13 il y a 10 ans. Ces dernières étaient presque développées pour nous. Aujourd'hui, notre choix s'est porté sur des locomotives de base qui roulent en Hollande, en Allemagne, en Autriche et qui rouleront bientôt en Belgique.

Où en sommes-nous aujourd'hui avec les locomotives de type 18?

We hebben de verantwoordelijkheid voor de levering van voorliggend type locomotief volledig aan de fabrikant gelaten. We hebben aan de fabrikant het vereiste type locomotief doorgegeven, die gehomologeerd, gecertificeerd en getest moet zijn. Dat vormde de verantwoordelijkheid van de fabrikant. Siemens heeft die verantwoordelijkheid genomen, en heeft de marktraadpleging gewonnen met een zeer scherpe prijs. Het vormt nu hun probleem om zo snel mogelijk die producten te leveren. Dan pas worden zij betaald.

Zij hebben bepaalde problemen gekend met de homologatieprocedure. Zij hebben aan bepaalde performantie-eisen van het lastenboek niet onmiddellijk kunnen voldoen. Het gaat daarbij onder meer over de sterkte van de batterijen en de motorperformance. Zij hebben daaraan moeten werken, wat een zekere vertraging heeft opgeleverd. Dat vormt echter niet ons probleem.

In het eerste kwartaal van 2011 verwachten wij dat de homologatieprocedure wordt afgesloten, zodat wij in het tweede trimester de eerste locomotieven type 18 zullen kunnen inzetten in commerciële dienst. Concreet betekent dat dat een volledig gehomologeerd, gecertificeerd en industrieel afgewerkt product aan ons zal geleverd worden. Op dat moment kan de opleiding beginnen. Het tweede trimester van het jaar 2011 zullen de locomotieven dus commercieel in dienst komen. Die afspraken zijn gemaakt met Siemens. Ook de betalingsplanning, uiteraard met publiek geld, volgt die logica. In die zin hebben wij naar mijn mening voor de belastingbetaler ook juist gehandeld.

Er waren nog een aantal individuele vragen en opmerkingen.

Mme Musin avait aussi posé une question sur les feux rouges.

Mijnheer Vandeput, het is belangrijk de verschillende noties te begrijpen. TBL1+ is geen ETCS. Ook in Zwitserland is het ZUB-systeem geen ETCS. Men wil het nationaal systeem laten evolueren naar een lightversie van ETCS, maar het is geen ETCS. Zwitserland heeft bij mijn weten ETCS geïnstalleerd op ongeveer 60 tot 70 kilometer spoorlijn, net zoals België trouwens.

Monsieur Balcaen, tout comme chez Infrabel, les directives sont respectées. Nous avons reçu la certification sur notre système de sécurité conformément aux directives prévues. Et avec les certifications, un *follow-up* sera assuré. Je suis passé plus rapidement sur certains slides lors de la présentation, car les numéros et les dates de certification figurent dans la présentation.

En ce qui concerne le dépassement de feux rouges, le sujet a été abordé, ainsi que celui du RER. Ce qui importe, c'est d'examiner l'image du réseau ferroviaire. Luc Lallemand et Infrabel sont occupés à équiper le réseau avec les systèmes TBL1+ et ETCS. Nous sommes occupés à équiper notre flotte selon les schémas que je vous ai expliqués. Il n'est pas évident d'associer les deux sur un tissu. En effet, si demain une ligne est totalement ou partiellement équipée d'un système, les trains seront-ils également équipés du même système? Je ne peux le garantir. Nous allons essayer d'établir un planning qui respecte ces priorités. Mais, des portions de ligne seront équipées, car elles se situeront au carrefour de plusieurs directions. Toutefois, si par la suite, une ligne non équipée part, par exemple, de Namur, je n'arrêterai pas le train à Namur, car il poursuivra sa trajectoire aussi sur la portion de ligne qui, peut-être, n'est pas équipée. De même, un train non équipé peut se rendre en gare de Namur en parcourant encore quelques kilomètres sur un tronçon qui l'est.

Nous n'atteindrons une couverture de 100 % que lorsque la flotte sera équipée à 100 %. Jusque-là, nous conserverons une sorte d'association qui n'est pas parfaite. Des trains équipés rouleront sur des lignes non équipées et vice-versa. Cet équipement sera progressif jusqu'à ce que la couverture soit complète, mais d'ici-là, nous courons le risque de rencontrer une incompatibilité. La gestion et le problème de la SNCB par le passé étaient également dus aux parcs plutôt limités: quelques dizaines de locomotives de tel type, une vingtaine de tel autre,

des rames d'un autre type, etc. Afin d'améliorer nos prestations industrielles, il convient de standardiser, d'où les grandes séries. La gestion en sera d'autant plus facilitée. Car toujours gérer des sous-parcs, différents systèmes de sécurité, différents types de voltage, différents systèmes de sécurité étrangers, des trains se rendant au Luxembourg, à Maastricht ou Lille, nécessite que nous soyons aussi dotés de systèmes de sécurité des autres pays. La gestion des sous-parcs est extrêmement difficile tout en étant un élément de sécurité en soi. Ce puzzle n'est pas évident.

De vraag van mevrouw Somers over de verspilling van belastinggeld heb ik beantwoord.

Mijnheer Veys, u was ontgoocheld. Ik vind dat jammer. Ik was ook een beetje ontgoocheld, omdat twee of drie vragen, die waarschijnlijk waren bedoeld als kritische vragen, bijna klonken als beledigende vragen. U stelt voor om te gaan kijken hoe ze het in het buitenland doen. Wij doen dat. Persoonlijk beschouw ik de Zwitserse spoorwegen op dit moment als de beste spoorwegen in Europa. Wij nemen die als een permanente benchmark voor communicatie, veiligheidssystemen enzovoort. Daarom weet ik ook vrij goed hoeveel kilometers ETCS zij hebben.

Wij spiegelen ons aan het buitenland. Zowel de Nederlandse als de Zwitserse spoorwegen hebben inderdaad een hoger treingebruik per lopende meter spoor dan de Belgische spoorwegen. Zij hebben een ander circulatiesysteem en hebben geen stersysteem zoals Brussel, maar wij kunnen nog een en ander van hen leren.

In de oefening die Infrabel en de NMBS samen maken om de kwaliteit van onze dienstverlening te verbeteren, benchmarken wij ons aan de Zwitsers en gebruiken wij zelfs de consultants – en dan komt er natuurlijk een consultancyfactuur – die het volledige langetermijntransportplan van de Zwitsers hebben opgesteld. Dat zal waarschijnlijk voor kwalitatieve verbeteringen zorgen.

U hebt ook een vraag gesteld over Deinze. Luc Lallemand heeft er summier op geantwoord. Ik zal in detail antwoorden. Uw informatie is helemaal verkeerd. In Deinze waren twee spoorwagons ontspoord door een wissel. Beide wagons waren leeg.

Binnen twintig minuten had de treinbestuurder alle informatie overhandigd aan de plaatselijke brandweer. Het spijtige is dat de noodplanning in Oost-Vlaanderen, onder leiding van de gouverneur, een beroep had gedaan op twee of zelfs drie brandweerkorpsen en dat er eigenlijk een communicatieprobleem was tussen de brandweerkorpsen.

Bovendien werd er door Infrabel nogmaals een bevestiging gestuurd van de inhoud van die wagons aan een van de drie brandweerkorpsen. Ik kan u veel vertellen, maar in een tegenstelbare vergadering, in aanwezigheid van de gouverneur, de plaatselijke politie en de brandweerkorpsen, heeft een eerstaanwezend inspecteur het proces-verbaal getoond waarin werd gesteld dat het inderdaad zo is verlopen.

Ik weet dat u waarschijnlijk in de krant hebt gelezen dat de gouverneur een uitspraak heeft gedaan, maar in die vergadering heeft hij zelf vastgesteld dat hij misschien iets te voorbarig was.

Ik herhaal wat de heer Luc Lallemand heeft gezegd over “een stap terug op het vlak van de veiligheid”. Als het Rekenhof dat inderdaad zo bedoelt – maar ik vrees dat die zin een beetje uit zijn context wordt gehaald –, staat dat in schril contrast met de aanbevelingen van de drie experts die zeggen dat TBL1+ onverwijld moet worden uitgerold op het volledige netwerk.

Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de ene expert aanraadt om dat zo snel mogelijk te doen en daarmee nog verder te gaan, omdat het de veiligheid op het net verbetert, terwijl de andere zegt dat we daarmee een stap terug zullen zetten op het niveau van de veiligheid. Volgens mij is die zin enigszins uit zijn context gerukt, of misschien moet hij anders gekwalificeerd worden.

Mijnheer Veys, wat het Nederlands veiligheidssysteem aangaat, veronderstel ik dat u het bestaand rodelichtensysteem van de Nederlanders bedoelt. Dat systeem is met het Duits en het Frans systeem vergelijkbaar. Het voorziet in een behandeling aan de rode lichten en het beheert de seinoverschrijding. Ik veronderstel dat u daarop doelt?

Tanguy Veys (VB): Ik bedoel het controleorgaan.

Marc Descheemaecker: Welnu, de Nederlandse Spoorwegen zijn in een iets andere context dan de Belgische opgegaan. Volgens mij staat er een controleorgaan onder Verkeer en Waterstaat. In Nederland zijn er verschillende spooroperatoren, die los van de infrastructuurbeheerder staan. Bij Verkeer en Waterstaat is het controleorgaan ondergebracht. Door de wetgevende beslissingen

van het verleden, is dat een andere structuur dan de Belgische. Dat is uiteraard wetgevend werk.

De heer Van Hecke is niet meer aanwezig, maar ik heb geantwoord op zijn suggestie dat de contacten met de industrie nu toch wel anders verlopen dan vroeger. Ik sluit mij volledig aan bij wat Jannie Haek heeft gezegd. Ik denk ook dat ACEC … Ik weet niet hoe lang zij al verdwenen zijn. Dat is twintig, vijfentwintig tot dertig jaar geleden. Toen waren het nog andere tijden. Ik stel nu vast dat ik geregeld bekritiseerd word, ook soms politiek, omdat wij heel sterk en heel transparant de wet op de overheidsopdrachten laten spelen. Het idee van “eigen fabrieken eerst” is een beetje conflictueus met de toepassing van de wet op de overheidsopdrachten. Op een bepaald moment werd ik zwaar bekritiseerd, omdat wij een opdracht naar Siemens hebben laten gaan voor de treinstellen van de Desiro’s, en niet naar Bombardier, bijvoorbeeld. Het zij zo. Men kan lijden in dit leven.

Ik kom tot de vraag van de voorzitter. Hij vroeg achter welke drie aanbevelingen uit het rapport ik sta. Dat was de makkelijkste vraag van de avond. Mijnheer de voorzitter, ik wil u danken voor die vraag, want die heeft mij geholpen om mijn *mindset* te doen.

De volgende aanbevelingen van de drie experts maak ik tot de mijne. Ten eerste wens ik de onverwijlde en volledige uitvoering van TBL1+, en binnen de geplande tijdsperiode. Het klopt inderdaad dat de NMBS-Groep niet altijd de beste reputatie heeft om een tijdsplanning aan te houden en volledig tot het einde van de planning te gaan. TBL2 en TBL1 zijn daar voorbeelden van.

Daarom is het ook mijn persoonlijke engagement dat TBL1+ zonder enig tijdsverlies en met maximaal de bestaande tijdsplanning wordt gerealiseerd. Dat betekent concreet dat de volledige vloot TBL1+-systemen zal hebben in het eerste trimester van 2013. Dat is de ambitieuze planning, die wij voor onszelf hebben opgenomen.

Een tweede aanbeveling die ik graag tot de mijne maak, is dan het verder migreren naar ETCS. Ik stel vast dat Infrabel dezelfde ambitie heeft uitgesproken.

De derde aanbeveling betreft het veiligheidbeheersysteem, dat nu gecertificeerd is.

Nous continuerons à développer le système certifié en 2007. Le *Safety Management System* doit être encore plus intégré dans les mentalités et les structures. Il importe aussi que nous fassions du *benchmarking* avec les autres entreprises et opérateurs ferroviaires. Même là, nous pouvons encore améliorer les choses.

La sécurité est universelle. Et nous pouvons encore intégrer des *best practices* dans notre réflexion.

Je vous remercie.

De **voorzitter**: Ik geef de aanwezige leden de kans om te repliceren in dezelfde volgorde als de interventies.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, messieurs les CEO, je voudrais tout d'abord vous remercier pour votre collaboration, votre esprit d'ouverture ainsi que pour la précision de vos réponses.

Depuis 14.15 heures, vous tenez des propos rassurants. Il est vrai qu'en tant que membres du CEO, vous n'allez pas "noircir" vos sociétés. Toujours est-il qu'en tant que commissaire, je suis plus rassuré maintenant qu'en début de séance, ce dont je vous remercie.

Il est vrai qu'il y avait déjà un point positif: l'accélération de la mise en place de l'équipement. Mais je reste un peu sur ma faim pour ce qui est de la coordination en matière de sécurité dans les différentes entités. Nous reverrons, dans les prochains jours, les acteurs de terrain qui – je l'espère – tiendront des propos aussi rassurants que les vôtres.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très bref.

Je voudrais également remercier les trois intervenants pour les réponses qu'ils ont apportées.

Monsieur Lallemand, je prends acte de l'information selon laquelle vous avez transmis des données à la commission quant aux systèmes de gestion de sécurité. Nous allons procéder à des vérifications en la matière. En effet, j'ai interpellé certains collègues qui, eux non plus, n'ont pas connaissance de ce document. Ce dernier est peut-être resté "coincé". Mais s'il s'avère qu'il a bien été transmis aux membres de la commission, je ne manquerai pas de le faire savoir.

Pour le reste, je ne souhaite pas intervenir à

nouveau sur l'une ou l'autre question.

Cela dit, il est vrai que certains propos peuvent paraître choquants, déstabilisants ou impertinents. Mais je voudrais simplement rappeler que notre mission est de faire des recommandations pour l'avenir. Pour ce, il est nécessaire de bien comprendre les décisions qui ont été prises depuis 1982. En tant que membres de la commission, nous sommes obligés de confronter toute une série de points de vue. Vous avez les vôtres qui ne correspondent pas exactement à ceux qui sont exprimés dans une série de rapports qui ont été mis à notre disposition. Il est donc tout à fait normal que nous procédions à une confrontation des différents points de vue.

Depuis que cette commission a été mise sur pied, nous avons entendu toute une série de personnes qui critiquent la mise en place de la TBL1 et qui s'interrogent sur le passage à l'ETCS. Il est donc tout à fait normal que nous allions parfois loin dans les détails.

Pour ma part, j'estime que la discussion que nous avons eue aujourd'hui a été très enrichissante car elle a permis d'aller beaucoup plus loin en termes d'explication. Je ne dis pas que nous avons obtenu réponse à tout. Mais, en tout cas, nous pourrons confronter les informations supplémentaires que vous nous avez données avec les propos qui seront tenus par les différents experts.

Je tiens donc une nouvelle fois à vous remercier pour les réponses que vous nous avez données.

De **voorzitter**: Politici en CEO's mogen niet te snel gechoqueerd zijn, anders kunnen zij hun job geen jaren volhouden. Van politici is dat niet zeker.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, à mon tour de remercier les intervenants pour les précisions apportées, particulièrement pour leur volonté d'ouverture – le mot est apparu plusieurs fois dans les interventions –au niveau des recommandations qui seront faites à l'égard de ces rapports. C'est bien de l'avoir rappelé.

Monsieur Lallemand, je marque un certain étonnement vis-à-vis de la remarque concernant le système de gestion de capacité de l'ETCS. En effet, partout où nous nous sommes rendus, en Suisse par exemple, nous avons auditionné divers experts qui, tous, nous ont vanté les mérites de ce système en termes de gestion de capacité. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir. Il s'agit bien de tous les niveaux de l'ETCS, pas uniquement le *full* supervision.

J'ai pris bonne note de vos recommandations, qui vont dans le bon sens, que vous estimez prioritaires.

Il faut aussi remercier M. Descheemaecker pour sa franchise concernant le planning. C'est un vrai souci de bien coordonner l'équipement de la flotte et les lignes. C'est honnête d'avoir avoué qu'il ferait le maximum, sans pour autant que ce soit dans les temps impartis. Peut-être conviendrait-il de chercher les moyens d'arriver à ce planning - comprenant une coordination quasiment parfaite - , dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne le plan d'investissement accéléré, mon souci se porte sur la politique de recrutement. M. Haek indique que le gros problème réside dans les catégories difficiles à recruter, dont les ELM. Est-ce un facteur de risque de dépassement de délai du planning?

À part cela, j'ai apprécié votre intervention à propos du système de management de la sécurité, tout en précisant cependant qu'un tel système n'est pas tout à fait identique à une culture de sécurité. Il s'agit du grand défi pour l'avenir du Groupe: la sécurité du réseau. J'ai cependant bien ressenti votre ouverture envers ce thème, que nous aurons encore l'occasion d'explorer dans la suite des travaux de la commission.

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie les trois intervenants pour la qualité, le caractère complet et surtout la transparence de leurs propos. Mon groupe et moi-même sommes parfaitement informés, et suffisamment pour aujourd'hui.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren om een poging te doen om een deskundig antwoord te geven op de vele vragen die werden gesteld. Ik denk dat zij daarin voor het merendeel zeker zijn geslaagd.

Misschien toch nog de kanttekening dat in antwoord op een aantal citaten die ik onder meer van het Rekenhof heb aangehaald, de heer Lallemand stelt dat een passage nogal emotioneel werd gesteld. Ik kan maar citeren wat er letterlijk in het verslag staat. De heer Descheemaecker zei dat een aantal van mijn vragen nogal beledigend overkwamen. Ik ben alvast blij dat het zo slechts overkwam en dat hij alsnog een poging heeft gedaan om op de vragen zelf te antwoorden. De

heer Haek zei dat het verslag van het Rekenhof over TBL1+ minder objectief is. Ik neem aan dat het Rekenhof, zoals het zelf ook steeds aangeeft, een analyse maakt waarbij al de emotionele elementen eruit worden gegooid en men zich beperkt tot de strikte essentie. Ik heb het over verschillende citaten waarin TBL1+ ter discussie wordt gesteld.

In verband met een veiligheidsdepartement, het volgende. Mijnheer Descheemaecker heeft daarop al geantwoord, net als de heer Lallemand. De heer Lallemand verwees vooral naar het wettelijke kader. Wij zijn hier om het wettelijke kader te bevragen en te kijken of het voldoet. Ik denk dat u bevoorrechte partners bent om te weten welke richting het het beste uitgaat. Ik blijf bij mijn stelling die ik daarstraks heb naar voren gebracht. Als wij kijken naar de evaluatie van de European Railway Agency, dan komen daar toch heel veel pijnpunten naar voren, zowel voor de eigen diensten als voor de externe controledienst. Op dat vlak blijf ik nog altijd op mijn honger.

Het is toch verbijsterend dat men voor TBL1 tot de conclusie komt dat op een gegeven moment die toestellen werden ontmanteld of niet meer werden hersteld bij gebrek aan wisselstukken. Men is dan maar TBL1+ beginnen installeren, ook al wist men op dat moment dat er zeer weinig treinen waren die met dat systeem waren uitgerust. Plots zijn er wel terug wisselstukken, want in een antwoord aan het Rekenhof zegt men dat die opnieuw zullen worden hersteld en geïnstalleerd zodat eind 2010 alles terug operationeel is. Ofwel zijn er wisselstukken, ofwel zijn die er niet. Dit is toch een bevreemdende houding.

Gaat er geen enkele euro verloren? In dat verband verwijs ik naar de stelling van het Rekenhof die dat wel in twijfel trekt.

Mijnheer Lallemand, u zegt dat het Rekenhof zegt dat het niet door Europa is erkend. U zegt dat Europa u nooit heeft teruggefloten.

Het Rekenhof zegt al dat het niet erkend is. Enerzijds, ik denk niet dat u beleid voert vanuit de optiek dat u maar handelt zolang u niet wordt teruggefloten. Men had deze afweging op voorhand moeten maken, voor men het hele proces in gang trok. Anderzijds houdt Europa zich misschien wat in omdat er op dit moment geen alternatief is voor de Belgische spoorwegen. Wat is het nut van u terug te fluiten? U kunt alleen maar zeggen dat u niet anders kunt en dat de implementatie volop aan de gang is.

Het is een feit dat er op dit moment kritiek kan zijn op die operatie.

Het ongeval in Deinze is redelijk verhelderend. Ik heb voor de zekerheid het citaat van de gouverneur opgezocht. Ik citeer: “Er bestond zelfs in het bijzijn van de NMBS grote onzekerheid over de begeleidende papieren die handelden over de inhoud van de wagons. Ook stond niet vast of de wagons leeg waren. Pas na drie lange uren stond de juistheid van de papieren vast.”

Ik stel vast dat de gouverneur een federaal ambtenaar is die door een aantal diensten wordt omringd. Hij vond het nodig om gedurende drie uur het provinciaal rampenplan af te kondigen. In deze treft geen van de actoren hier aan tafel schuld, maar het roept toch vragen op over de communicatie. Het werd in de pers ook nooit rechtgezet. Voor die ene keer dat Infrabel een goede pers kon halen, werd deze kans door de gouverneur niet benut. En hij haalt nochtans graag de pers.

De DVIS merkte in oktober 2009 op dat een aantal TBL1-bakens werd gedemonteerd of gedeactiveerd. Ik heb toen opgemerkt dat de DVIS nooit een reactie had ontvangen van Infrabel of van de NMBS. U zegt dat er nooit sprake is geweest van een fout noch van een pingpongspel. Welnu, de antwoorden van de NMBS staan erbij. Ik kan maar lezen wat er staat. Het woord “fout” staat er niet in, maar Infrabel zegt letterlijk: “Er moet echter worden vastgesteld dat de NMBS de uitrolplanning waartoe zij zich verbonden had helemaal niet naleefde.” Dat wordt als een cruciaal argument gegeven in de discussie over het waarom van die ontmanteling. Ook de NMBS geeft op haar beurt haar visie. Zelfs wanneer het ontwerpverslag van het Rekenhof komt, is men zich bewust van die tegenspraak. Beiden zijn in de pen gekropen om nogmaals hun versie te geven.

Ik blijf er dus bij, misschien zonder letterlijk het woord fout, dat het toch meer een pingpongspel is.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor de uitgebreide antwoorden. Een van de punten die ik daaruit meeneem, is dat het ETCS-systeem volgens bepaalde inschattingen niet capaciteitverhogend zou zijn. Dat is in tegenspraak met hetgeen ons zowel in Zwitserland als door de constructeur is verteld. In Zwitserland was dit zelfs een van de redenen om tussen Bern en Zürich ETCS te gaan implementeren, net om de capaciteit op het drukste stuk spoorlijn van Zwitserland te

verhogen. Dat vind ik dus frappant. Misschien is er een verschil tussen ETCS 1 en ETCS 2.

Een vraag waarop ik geen duidelijkheid heb gekregen, is in hoeverre de planning in verband met ETCS betrekking heeft op het level 1 of het level 2. Dat heeft toch belangrijke implicaties. We zijn nu die eurobakens aan het plaatsen en de GSM-R is uitgebouwd met betrekking tot *voice*, nog niet met betrekking tot data. De stap naar level 2 van ETCS lijkt dan logischer dan eerst nog naar level 1 te gaan. Ik heb daarstraks niet echt concreet antwoord gekregen op die vraag. Inzake de migratie van TBL1+ naar ETCS lijkt het mij toch belangrijk te weten in hoeverre er onderscheid wordt gemaakt tussen die twee Europese veiligheidssystemen in de opmaak van de uitrol van dat systeem.

Wat de werkdruk en de arbeidsomstandigheden betreft, was het misschien een beetje ongelukkig van mij, mijnheer Haek, om te refereren aan het sociaal conflict dat lopende is met betrekking tot die keertijden. Ik wou echter vooral in het algemeen vragen in hoeverre de aanbevelingen die in de visietekst van maart naar voren werden geschoven – het gaat dan onder andere over het bespreken van bepaalde pijnpunten met de bestuurders en het opvolgen van de studie van CPS en de adviezen van de commissies voor preventie en bescherming – vandaag reeds worden toegepast, een half jaar na het voorleggen van die visietekst.

Mijnheer de voorzitter, tot daar een aantal bedenkingen.

Marc Descheemaecker: Mijnheer de voorzitter, ik ben inderdaad een vraag van de heer Van den Bergh vergeten te beantwoorden. Het is inderdaad zo dat verschillende elementen die in de studie van CPS waren opgenomen mee in de visietekst zijn verwerkt. Op regelmatige basis wordt met de erkende organisaties in het pilotagecomité de stand van zaken bekeken inzake het doorvoeren van bepaalde aanbevelingen. U hebt het voorbeeld zelf gegeven, het gaat dan onder andere om het beter begeleiden van jonge treinbestuurders door ervaren instructeurs. Daar is een regelmatige *review* van bezig. Een groot deel van die actiepunten is al in uitrol.

Dat is onder meer het geval inzake de rechtstreekse communicatie met de treinbestuurders, die vaak alleen op hun trein zitten. Wij maken nu een soort van feedbackdocument. Onze raad van bestuur heeft recent een marktraadpleging volgens de wetgeving op de openbare aanbestedingen goedgekeurd om digitale informatiedragers voor de treinbestuurders mogelijk te maken, in de plaats van dat ze altijd documenten met instructies, nieuwe wijzigingen en regels krijgen. Mijn verontschuldigingen dat ik niet op die vraag heb geantwoord.

De **voorzitter**: Dank u voor die bijkomende informatie.

Mijnheer Lallemand, u zegt dat de enige opmerking tijdens het overleg met de Europese Commissie ging over de naamgeving van EUROTBL naar TBL1+. Ik ben blij met die verduidelijking, want in het rapport van het Rekenhof staat dat het antwoord van de Europese Commissie niet in hun bezit was. Vandaar dat in deze commissie en tijdens de hoorzitting met het Rekenhof er onduidelijkheid was over de appreciatie van de Europese Commissie omtrent de keuze van TBL1+. Vandaar dat vele leden dit gevraagd hebben. Het is goed dat u deze verduidelijking hier hebt gegeven.

Een tweede element. Zoals collega Van den Bergh zegt, werd tijdens het bezoek aan Zwitserland en aan constructeurs gezegd dat een van de meerwaarden van de investering in ETCS niet alleen de veiligheid is, maar ook dat men daardoor de capaciteit kan vergroten. Zo is er onrechtstreeks dubbele winst: zowel veiligheid als meer capaciteit, voornamelijk op de drukke lijnen. Merkwaardig is dan dat hier vandaag wordt gezegd dat door de implementatie van ETCS level 2 er minder capaciteit op het net zou komen. Er is toch een verschil tussen de informatie die ik tot op heden heb gekregen en wat ik hier vandaag hoor.

Een derde element is het lastenboek, bijvoorbeeld bij de bestelling van de T18's. Het klopt dat men eigenlijk vertrekt van een *off the shelf* type dat men effectief moet aanpassen aan het eigen netwerk. In het lastenboek staat dat men dat levert en homologeert met onze veiligheidssystemen. Dat is dan TBL1+ of andere systemen voor het buitenland, waarbij de constructeur effectief de mogelijkheid heeft om dat in te bouwen binnen een geldende termijn.

Marc Descheemaecker: Dat gebeurt al aan de basis, tenzij er later een *refit* is om in een Luxemburgs of Frans veiligheidssysteem te komen. Het basisproduct is *off the shelf*, maar dan volgens de specificaties van de marktgerichtheid. Na de marktconsultatie is er geen *reengineering* met de uitgekozen fabrikant. Dat werd al van in het begin gedefinieerd op het vlak van capaciteit,

power, prijs enzovoort.

Jef Van den Bergh (CD&V): Nog een puntje. Ik had al gezegd dat mij twee zaken waren opgevallen. Dat was enerzijds de capaciteit. Anderzijds sprak de heer Descheemaecker ook over het type 13 dat nu daadwerkelijk zou worden uitgerust met ETCS. In de visietekst was nog geen sprake van een akkoord met DVIS. Ik kan daaruit concluderen dat dit ondertussen wel het geval is. Dat is op zich al goed nieuws.

Marc Descheemaecker: Die krachtvoertuigen gaan rijden op de corridor die door Infrabel wordt uitgerust met ETCS.

De **voorzitter**: Wenst iemand van u nog een antwoord te geven of kunnen wij hier de commissievergadering afsluiten?

Het is tijd om af te ronden. Collega's, ik dank jullie voor jullie inbreng. Ik dank ook de uitgenodigde heren, die hier een lange commissievergadering hebben moeten bijwonen. En ik dank ook alle personeelsleden, die hier een lange commissiezitting hebben moeten bijwonen.

Wij zullen onze werkzaamheden voortzetten en hopelijk een goed en gedegen rapport afleveren.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.33 uur.
La réunion publique de commission est levée à 20.33 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met:
- mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de:
- Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Goede middag. Ik heet mevrouw Vervotte en de heer Schouppe welkom in onze commissie. Ik zal voor hen dezelfde inleiding houden als voor de andere sprekers.

Er zijn drie rapporten opgesteld die de basis vormen van de werkzaamheden van deze commissie: het tussentijdse rapport van de experts, het rapport van ERA, en het rapport van het Rekenhof. Wij vragen nu verschillende mensen naar hun reactie op deze rapporten.

U kunt eventueel aanvullingen doen of opmerkingen maken. U kunt zeggen waarmee u het eens bent of waarmee u het niet eens bent. Na uw betoog kunnen de leden van de commissie vragen stellen waarop u kunt antwoorden.

Om de werkzaamheden niet verder te vertragen, geef ik u als eerste het woord, mijnheer de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, geachte dames en heren van deze commissie, vandaag kom ik voor het eerst naar deze bijzondere commissie. U zult begrijpen dat ik bij deze gelegenheid op de eerste plaats gedachten formuleer die uitgaan naar de slachtoffers van het verschrikkelijke drama, naar hun families en naar hun naasten.

Wij waren allen zeer geschokt door de beelden van het ongeluk die ons via de media hebben bereikt. Toch geven die beelden zonder twijfel slechts een deel van de gruwel weer waarmee passagiers en personeel van de twee treinen te maken kregen. Zij geven evenmin het leed weer van diegenen die een dierbare – ouder, vriend of kind – hebben verloren, van diegenen die een gewonde in de familie betreurden, en die met de blijvende nasleep ervan zullen worden geconfronteerd.

Ik meen te mogen onderstrepen dat de burgers van dit land de ware toedracht moeten vernemen. De politici hebben de plicht om naar de waarheid te zoeken en om die bekend te maken. Ik zal dan ook straks zonder omwegen op uw vragen antwoorden.

Mijnheer de voorzitter, de bijzondere commissie waarvan u de leiding hebt, probeert na te gaan welke beslissingen er werden genomen op het vlak van de assistentie aan de besturing en aan

de spoorveiligheid. Ik twijfel er niet aan dat uw vragen precies zullen zijn en dat er zal getracht worden om alles te begrijpen en correct in te schatten wat met de veiligheidssystemen, zowel voor het spoor als voor het rijdend materieel, te maken heeft.

Vandaag gaat mijn uiteenzetting niet over technische of operationele aspecten; dat behandelen wij in december. Dit mag evenwel niet tot de conclusie leiden dat de bestuurder, seingever, treinwachter en alle personeel dat zich dagelijks inzet voor de spoorveiligheid, geen voorwerp van bezorgdheid zou zijn. Neen, ik ben er voortdurend mee bezig. Ik weet immers uit ervaring dat de machine alleen niet alles kan oplossen en dat het menselijk kunnen deel uitmaakt van de globale risicofactor in bepaalde omstandigheden. Een goed globaal veiligheidssysteem steunt op het samengaan van die twee elementen, de mens en de machine.

Vandaag wil ik in de eerste plaats de maatregelen uiteenzetten die ik op het vlak van de spoorveiligheid heb genomen sinds ik op 20 maart 2008 staatssecretaris voor Mobiliteit ben geworden. Ik ben vaak naar de Kamer gekomen om mijn projecten voor te stellen en te verdedigen. U bent mij daarbij veelal gevolgd, vaak zonder beperkingen, soms zelfs met algemeenheid van stemmen.

U weet, net als ik, dat de veiligheidsdoelstellingen meestal worden bepaald door Europa. Dit gezegd zijnde, hebben wij nog een zekere mogelijkheid om nationaal concrete initiatieven te nemen. Pas wanneer ik in de maand december terugkom voor de bespreking van de periode in mijn professionele loopbaan waarin ik verantwoordelijkheid droeg bij de NMBS, krijgt u een volledig beeld van mijn handelen, zowel vroeger als tijdens de jongste jaren.

Dit gezegd zijnde, wil ik beklemtonen dat veiligheid altijd het credo van de spoorwegverantwoordelijken is geweest.

Mesdames, messieurs les commissaires, avant de formuler mes commentaires sur les trois rapports, je ne puis passer sous silence certains propos visant à faire croire qu'il n'y aurait eu ni culture de la sécurité, ni politique de sécurité au sein de la SNCB historique et qu'il n'en existerait pas non plus au sein du monde ferroviaire actuel. Si j'avais entendu dire que la culture et la politique de sécurité étaient perfectibles à la SNCB et qu'elles le sont au sein de l'actuel Groupe SNCB, j'accepterais cette appréciation. Je ne connais, en effet, pas d'organisation qui puisse affirmer remplir totalement les objectifs qui lui sont assignés et qui puisse prétendre avoir mis en place une organisation sans faille possible, la plus efficace ou la plus efficiente qui soit. Je ne connais aucune organisation humaine qui puisse affirmer être arrivée au stade ultime de son développement. Il serait risqué de prétendre qu'une telle organisation existe actuellement ou aurait existé par le passé.

Si je reprends l'exemple de la sécurité routière – secteur qui me tient aussi particulièrement à cœur – peut-on dire que, quand l'objectif fixé de ne pas dépasser 750 tués par an sur les routes est atteint, il n'y a pour autant rien à faire? La réponse est non! On se fixe alors de nouveaux objectifs que l'on remet sur le métier. On ne peut pas dire que, puisque ces objectifs futurs ne sont pas encore atteints, il n'y a pas de culture de la sécurité routière et pas de politique de sécurité routière. Affirmer ou laisser sous-entendre qu'il n'existe pas, dans le domaine ferroviaire, de politique ou de culture de la sécurité n'est pas correct et s'avère injuste à l'égard des sociétés ferroviaires et de leur personnel.

Je le répète: je ne puis passer sous silence des propos qui sont de nature à jeter l'opprobre sur des dizaines de milliers de travailleurs qui, aujourd'hui comme hier, exécutent correctement leur travail, dans des conditions parfois difficiles. Des propos qui sont de nature à faire croire à nos concitoyens qu'ils courent un risque élevé chaque fois qu'ils montent dans un train. La recherche constante du plus haut niveau de sécurité possible est l'objectif numéro un de toute entreprise ferroviaire et de tout gestionnaire d'infrastructure.

Vous me répondrez qu'il suffit de démontrer que la culture existe pour mettre à mal ce qui a été dit. C'est exact. Mais démontrer qu'une culture existe est quelque chose de complexe, parce qu'il ne s'agit pas uniquement d'une culture de procédures, de règlements, de structures, de programmes, de *reporting*, de monitoring, d'audits (internes ou externes), une hiérarchie des organes de gestion, un système de sanction ou de récompense.

Une culture de la sécurité, une culture du risque, c'est aussi un état d'esprit, un esprit de corps, une tradition et une vocation. Reconnaissons-le, il est difficile de déposer des preuves sur la table. Ma longue expérience de cheminot, mes nombreux contacts avec le monde ferroviaire à l'étranger et mon expérience de 30 mois comme secrétaire d'État à la Mobilité me permettent de dire que la

culture de la sécurité existe réellement, mais qu'il faut constamment en améliorer les performances. Il faut cependant sans cesse se remettre en cause; il faut donner plus de moyens là où c'est nécessaire; il faut moderniser les structures lorsque cela s'impose; il faut tenir compte du nouveau panorama dessiné par l'Europe et mis en place sur le plan législatif par l'État.

Pour ce qui est du *hardware* constituant la culture de sécurité, qu'il me soit permis de relever le cahier des charges du personnel de sécurité publié par arrêté ministériel du 9 juin 2009; le règlement général - fascicule 501 - qui reprend tous les profils des personnels de sécurité et qui constitue la base pour le recrutement, la formation de base et la formation continue; les rapports annuels sur la sécurité d'exploitation destinés aux organes de gestion, au comité de direction et au conseil d'administration; le suivi médical préventif du personnel de sécurité, etc.

Mesdames et messieurs, il me paraît utile, avant de poursuivre mon exposé, de préciser brièvement les rôles des responsables et les responsabilités génériques des acteurs du système ferroviaire découlant de la transposition en Belgique des directives européennes 95/18, 95/19, 2001/14 et 2004/49. Pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire, une entreprise doit posséder une licence et un certificat de sécurité. Elle doit ensuite conclure un contrat d'utilisation avec le gestionnaire de l'infrastructure pour préciser les droits et obligations de chaque partie. Elle doit introduire une demande de capacité d'infrastructure auprès du gestionnaire de l'infrastructure et lui payer une redevance d'utilisation.

La licence atteste de la capacité financière, de la capacité professionnelle, de la couverture en responsabilité civile et de l'honorabilité des personnes chargées de la gestion journalière. La licence est délivrée par le ministre de la Mobilité.

Le certificat de sécurité est en fait constitué de deux parties: la partie A relative au système de gestion de la sécurité, la partie B relative au personnel et au matériel. Le certificat est délivré par l'autorité de sécurité. S'agissant du gestionnaire de l'infrastructure, le certificat est remplacé par un agrément de sécurité délivré par l'autorité de sécurité. Cet agrément ne comprend pas de partie B.

Pour contrôler le respect des règles de sécurité, des règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, des règles d'allocation de capacité et de calcul des redevances, divers organismes ont été mis en place par l'État belge: une autorité de sécurité pour les règles de sécurité, un organisme d'enquête en cas d'accident et d'incident ferroviaire et un régulateur ferroviaire pour les questions relatives à l'accès au réseau ferroviaire.

Mesdames, messieurs, avant de vous les exposer, je dois rappeler le contexte législatif et réglementaire existant à mon entrée en fonction, les évolutions voulues par l'Europe, celles qui sont en préparation de la refonte du premier paquet ferroviaire et les mises en demeure de la Commission à propos de certaines dispositions de la réglementation belge jugées non conformes par la Commission.

Mesdames, messieurs, membres de la commission, je vous rappelle que globalement, la législation belge reposait en matière d'utilisation de l'infrastructure, de sécurité de l'exploitation ferroviaire et d'interopérabilité respectivement sur la loi du 4 décembre 2006, sur la loi du 19 décembre 2006 et sur l'arrêté royal du 28 décembre 2006. Ces textes de base ont été complétés par une série d'arrêtés royaux d'exécution principalement ceux du 16 janvier 2007 pour l'organisme d'enquête et pour l'autorité de sécurité.

Je dois également citer l'arrêté royal du 24 décembre 2004 fixant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB Holding au SPF Mobilité et Transports, et celui du 21 janvier 2007 portant agrément de la SNCB en tant qu'organisme chargé de fournir des services de formation aux conducteurs de trains et au personnel de bord.

Avec les directives 2007/59 sur la certification des conducteurs de trains, 2008/57 et 2009/131 sur l'interopérabilité, 2009/149 et 2008/110 sur les entités en charge de la maintenance, les indicateurs communs de sécurité et les méthodes communes de sécurité, sans oublier la directive 2007/58 sur l'ouverture du trafic international à la concurrence, le cadre législatif européen se modifie substantiellement et impose de ce fait de profonds changements dans les domaines touchant, par exemple, aux conducteurs de trains, à l'interopérabilité, aux indicateurs communs de sécurité, au trafic international, *etc.*

Tous ces changements ont un impact sur l'organisation générale des systèmes ferroviaires en Europe et, par conséquent, en Belgique. D'autres modifications sont en préparation avec la

discussion de la refonte du premier paquet ferroviaire, refonte qui touchera trois domaines sensibles, à savoir: l'amélioration de l'accès au marché, le financement de l'infrastructure et la redevance d'infrastructure et la supervision du marché. À n'en pas douter, lorsque cette refonte sera traduite en directives, puis en législation belge, elle aura des conséquences sur cette organisation générale dont je viens de parler.

La Commission a mis l'État belge en demeure à plusieurs reprises, notamment quant à l'infraction 2007/4347, concernant l'absence d'indépendance et de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête, la 2007/4347 complémentaire contre les procédures relatives à la formation des conducteurs et la 2008/2093 qui concernait entre autres le régulateur ferroviaire.

C'est dans ce contexte que différentes lois, différents arrêtés royaux et ministériels ont déjà été pris sous la précédente législature et sous celle-ci dans le domaine de mes responsabilités de secrétaire d'État à la Mobilité. Avant d'en dresser la liste complète, je voudrais en mettre deux tout particulièrement en évidence, à savoir l'arrêté ministériel du 20 juin 2008 et l'arrêté royal du 13 novembre 2009.

Mesdames et messieurs, l'arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant approbation du cahier des charges du matériel roulant en ce qui concerne le réseau conventionnel fixe la liste des systèmes de signalisation devant être embarqués à bord du matériel roulant, à savoir: le système Memor, la TBL1, la TBL1+, la TBL2 comprenant aussi une fonction Memor. Cet arrêté précise également qu'à partir du 1er janvier 2015, le matériel roulant non équipé de TBL1+ pourra subir des limitations de vitesse sur décision du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel. Il importe de souligner cet arrêté, car pour la première fois, un responsable politique fixait une norme temporelle pour la TBL1+.

Cet arrêté, qui a été par la suite remplacé par l'arrêté royal du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons, visait à donner un coup d'accélérateur à la mise en place de la TBL1+ pour l'entreprise ferroviaire historique qui produit à elle seule plus de 95 % du trafic ferroviaire sur le réseau d'Infrabel.
L'arrêté royal du 13 novembre 2009 adopte le cadre réglementaire national de sécurité applicable aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure. Il fixe notamment la liste des paramètres qui vont permettre de calculer le niveau de sécurité atteint par une entreprise ferroviaire et par le gestionnaire de l'infrastructure.

Il permet également au ministre d'imposer aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure un objectif particulier de sécurité consistant en l'obligation d'atteindre pour un indicateur donné une valeur de référence déterminée. Pour rendre ce mécanisme plus efficace, dans ma note de politique générale de fin 2009, j'ai annoncé un projet de loi en vue de sanctionner par des amendes administratives les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure qui ne respecteraient pas leurs obligations en matière de sécurité.

Je fonde mon analyse sur le fait qu'actuellement, pour faire respecter les prescriptions en matière de sécurité, l'unique instrument utilisable par l'autorité de sécurité est le retrait du certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires ou de l'agrément de sécurité pour les gestionnaires de l'infrastructure. Une telle sanction pouvant parfois être jugée disproportionnée, il est dès lors difficile de l'utiliser. Une grille de sanctions plus nuancées constitue une solution meilleure et plus efficace.

Monsieur le président, un projet de loi est en préparation qui se base *mutatis mutandis* sur les principes du projet d'arrêté royal portant sanction administrative en exécution du règlement 2007/1371 sur les droits et obligations des passagers. J'espère que le parlement me soutiendra malgré de possibles réticences du secteur ferroviaire qui pourrait ne pas voir d'un bon œil des sanctions pécuniaires qui puniraient les manquements constatés et prouvés à la sécurité ferroviaire.

Welke zijn nu de belangrijkste wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die sinds 19 maart 2008 werden genomen? Mijnheer de voorzitter, gelet op de gewijzigde samenstelling van de commissie als gevolg van de verkiezingen van juni 2010 geef ik even een overzicht van het aantal wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die sedert mijn aantreden tijdens de vorige legislatuur werden genomen op het vlak van de veiligheid van de spoorwegen.

Op 23 mei 2008 werd het koninklijk besluit genomen tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur. Dat koninklijk besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 18 juni 2008 en het minimumbedrag werd

vastgelegd op 50 miljoen euro.

Op 20 juni 2008 is er het ministerieel besluit tot aanneming van het bestek voor het rollend materieel. Dat besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 28 augustus 2008, met daarin onder andere de verplichting te beschikken over GSM-R op al het materieel vanaf 1 januari 2011 en de invoering van TBL1+. Indien er geen ETCS of TBL1+ in gebruik is, kan Infrabel mits motivatie snelheidsbeperkingen opleggen.

Op 30 oktober 2008 werd het ministerieel besluit genomen betreffende de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag tot machtiging voor de ingebruikneming van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem. Dat ministerieel besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 27 november 2008. Het betreft praktische modaliteiten voor het indienen van een vraag voor toelating tot ingebruikneming bij de veiligheidsinstantie.

Op 30 oktober 2008 werd het ministerieel besluit genomen betreffende de regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag voor de instanties belast met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen, wanneer de gehanteerde nationale voorschriften van toepassing zijn bij afwezigheid van technische specificaties voor interoperabiliteit, de fameuze TSI's, of in geval van afwijkingen hiervan in het kader van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem.

Dat alles werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 27 november 2008. Ik kan u signaleren dat voor het ogenblik enkel Belgorail erkend is als aangewezen instantie. Er zijn, voor zover mij bekend, nooit andere kandidaten geweest.

Op 30 oktober 2008 werd een ministerieel besluit genomen betreffende de modaliteiten voor het indienen van de erkenningsaanvraag van de instanties belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele onderdelen of met het inleiden van de EG-keuringsprocedure, betrekking hebbende op de subsystemen in het kader van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem. Dat besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 27 november 2008. Voor het ogenblik is enkel Belgorail erkend als aangemelde instantie. Voor zover mij bekend, is er ook hier nooit een andere kandidaat geweest.

Op 7 november 2008 werd het koninklijk besluit genomen houdende de regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele, grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 10 november 2008. Dat koninklijk besluit is een omzetting van de richtlijn 2005/47 betreffende de rusttijden voor grensoverschrijdende diensten.

Op 22 december 2008 werd in de programmawet, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 29 december 2008, in de artikelen 25 tot 30 de wijziging aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, de toevoeging van bijkomende opdrachten en bevoegdheden voor de veiligheidsinstantie en de wettelijke basis voor de vergoeding van prestaties geprogrammeerd.

Op 26 april 2009 was er het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 14 mei 2009, met de afschaffing van de verplichting over een simulator te beschikken en de beperking van de minimumopleidingsduur van 250 tot 190 dagen voor een volledige opleiding en van 175 tot 135 dagen voor de opleiding van rangeerbestuurder.

Op 6 mei 2009 werd de tekst goedgekeurd in de wet houdende diverse bepalingen, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 19 mei 2009, waarbij het voor de aanvraag van een veiligheidscertificaat A niet langer nodig is om voorafgaandelijk het advies te vragen van B-Holding.

Op 19 mei 2009 was er het koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, met publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van 9 juni 2009. Dat is de omzetting van de richtlijn 2007/58, die reeds een aanpassing was van de richtlijn 91/440 en 2001/14, waarbij onder andere de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor internationaal spoorwegverkeer werd geregeld vanaf 1 januari 2010.

Op 9 juni 2009 was er het ministerieel besluit tot aanneming van het bestek van het veiligheidspersoneel. De publicatie was in het *Belgisch Staatsblad* van 13 augustus 2009, met onder andere de beperking van de toegestane hoeveelheid alcohol in het bloed tot 0,2 promille.

Op 13 november 2009 was er het koninklijk besluit tot vaststelling van het regelgevend kader van de nationale veiligheidsvoorschriften, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 2 december 2009. Het bepaalt de wijze waarop de veiligheidsindicatoren worden berekend, de wijzigingen die een toepassing van de veiligheidsmethodes vereisen, alsook de veiligheidsdoelstellingen.

Op 14 november 2009 was er het koninklijk besluit houdende de erkenning van de naamloze vennootschap Trainsport als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld “De erkenning van de school van Trainsport”.

Op 14 november 2009 was er het koninklijk besluit houdende de erkenning van de naamloze vennootschap Crossrail Benelux als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld “De erkenning van de school van Crossrail”.

Op 14 november 2009 was er het ministerieel besluit houdende de verkorting van de duur van de opleidingen die door de naamloze vennootschap Trainsport zullen worden verstrekt in het raam van haar erkenning als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld “Toekenning aan Trainsport van de verkorting van de opleidingsduur”.

De programmawet van 23 december 2009 werd in het *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2009 gepubliceerd, betreffende de oprichting van de organieke fondsen voor de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen, alsook de overdracht van een aantal taken van de B-Holding naar het onderzoeksorgaan.

Tot slot, de invoering van de retributies voor de werking van de vernoemde organieke fondsen.

Op 10 januari 2010 was er het KB met publicatie in het *Belgisch Staatsblad* op 1 februari 2010, tot toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan sommige agenten van de spoorweginfrastructuurbeheerder die belast worden met de controle op de naleving van diverse wetten en reglementen inzake spoorvervoer.

Op 26 januari 2010 was er de wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft. Deze wet werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010.

Het gaat over de omzetting van de richtlijn 2007/59 van de treinbestuurders en van de richtlijn 2008/110 die de aanpassingen van de veiligheidsrichtlijn en de invoering van de eenheid belast met het onderhoud bevat.

Op 26 januari 2010 was er de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari. Het gaat over de omzetting van de richtlijn 2008/57 over de interoperabiliteit.

Op 26 januari 2010 was er eveneens de wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft. De publicatie is gedaan in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010. Het gaat over een beroep tegen beslissingen van het toezichthoudend orgaan en van de veiligheidsinstantie en de bijgaande wijziging aan het Gerechtelijk Wetboek.

Op 26 januari 2010 werd een derde wet goedgekeurd tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat betreft de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie. De publicatie gebeurde in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010. Het

gaat over de werking van het hof van beroep van Brussel bij de behandeling van het beroep tegen een beslissing van het toezichthoudend orgaan of van de veiligheidsinstantie.

Op 17 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruikmaken van het Belgische spoorwegnet met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan.

Op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruikmaken van het Belgische spoorwegnet met het oog op de dekking van de kosten van DVIS.

Eveneens op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot omzetting van de richtlijn 2009/149 van 27 november 2009 die de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de gemeenschappelijke berekening van de kosten van ongevallen vastlegt.

Op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot wijziging van het KB van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

Op 30 juli 2010 wordt het ministerieel besluit uitgevaardigd tot de aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw, mijne heren, naast al die wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die ik heb opgesomd, zijn er nog een dertigtal koninklijk besluiten genomen tot afschaffing van overwegen en meer dan tachtig ministeriële besluiten tot vaststelling en aanpassing van de veiligheidsinstallaties van overwegen.

Mesdames et messieurs, je me permets de mettre un accent tout particulier sur les mesures prises dans le domaine des passages à niveau. En effet, l'expérience montre qu'il reste encore trop souvent des zones à risque et des endroits sensibles en termes de sécurité ferroviaire. Supprimer des passages à niveau, renforcer et améliorer leur signalisation, placer des caméras de surveillance, voilà des mesures importantes qui permettent d'élever le niveau de sécurité ferroviaire. À cet égard, je renvoie également au plan "Passages à niveau 2008-2015" du gestionnaire de l'infrastructure.

Des arrêtés royaux ou ministériels sont en passe d'être soit signés, soit présentés en Conseil des ministres, soit en préparation. Je songe ici aux deux arrêtés ministériels relatifs à la reconnaissance des organismes notifiés et désignés, à l'arrêté royal relatif aux entités en charge de la maintenance et à l'arrêté royal relatif à la mise sur le marché de composantes d'interopérabilité.

Monsieur le président, je souhaite maintenant donner mon point de vue, donner mes commentaires, mais aussi soumettre mes propositions concernant les trois rapports que la commission a examinés avec leurs auteurs durant ces dernières semaines. Je répondrai aujourd'hui pour la période présente, durant laquelle j'exerce la fonction de secrétaire d'État à la Mobilité. J'estime en effet, comme je l'ai indiqué à la Cour des comptes lorsqu'elle m'a demandé de réagir à son projet de rapport, qu'il n'est pas approprié d'émettre, en ma qualité de secrétaire d'État à la Mobilité, des commentaires relatifs à une période pendant laquelle j'exerçais des responsabilités en qualité de directeur général puis d'administrateur délégué.

Les rapports de l'ERA et de la Cour des comptes veulent mettre en lumière quelques faiblesses en ce qui concerne le fonctionnement de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. L'ERA rappelle aussi une mise en demeure de la Commission européenne qui reproche à l'État belge un manque d'indépendance de ces deux organes du fait que le directeur du SSICF et que le directeur général du SPF dont est tributaire le SSICF ont encore un lien contractuel avec le groupe ferroviaire belge.

Ces deux rapports soulignent notamment le fait que le SSICF est composé presque exclusivement de personnes issues du groupe ferroviaire national, ce qui affaiblit l'indépendance de celui-là vis-à-vis de celui-ci.

L'organisme d'enquête dépend trop étroitement du groupe ferroviaire pour mener ses enquêtes. Les moyens mis à la disposition du SSICF sont insuffisants pour mener à bien toutes les missions qui lui sont confiées par la loi. Le gestionnaire de l'infrastructure organise des contrôles liés à la sécurité ferroviaire en parallèle des contrôles opérés par le SSICF.

Mesdames, messieurs, ces textes trouvent leur

origine dans les choix politiques qui font l'objet de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation, loi qui transpose la directive 2004/49 du 29 avril 2004, et des arrêtés royaux d'exécution de cette loi, notamment l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant les règles relatives aux accidents ferroviaires, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création de l'organisme d'enquête et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création de l'autorité de sécurité (le SSICF) ainsi que l'arrêté royal du 24 décembre 2004 fixant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB Holding au SPF Mobilité et Transports.

Cette loi et ces arrêtés royaux relèvent des choix politiques faits à cette époque. Vous me permettrez sans doute de ne formuler aucun commentaire sur ces choix, ne connaissant pas les motivations de leurs auteurs à cette époque. Mesdames, messieurs, nous sommes amenés pour l'heure à agir au départ de leurs choix politiques et dans certains cas, à les revoir en fonction des appréciations de la Commission européenne.

Je commencerai par la question des contrôles opérés par le gestionnaire de l'infrastructure et par l'autorité de sécurité. L'ERA a souligné dans son rapport au point 6.3.1.2.1 qu'il existe un risque que le contrôle opéré par le gestionnaire de l'infrastructure mine le travail de contrôle que l'autorité de sécurité, le SSICF, doit exécuter du fait de sa nature d'autorité de contrôle. Je ne crois pas, contrairement à ce que l'ERA a écrit, que ce risque existe encore aujourd'hui en Belgique et je m'en explique.

L'article 27 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure permet au gestionnaire de l'infrastructure d'effectuer des contrôles lorsque le matériel roulant ou le personnel de sécurité constituent un risque pour la sécurité ferroviaire.

Par cette disposition, le législateur a voulu permettre à celui qui est en première ligne quant à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de prendre des mesures que je qualifierai de curatives pour empêcher la survenance d'actes qui mettraient en danger la sécurité ferroviaire.

Ce type de contrôle peut être comparé à ce qui se passe sur la route, lorsqu'un agent qualifié constatant le comportement dangereux d'un conducteur l'arrête pour effectuer des contrôles. Ce type de contrôle curatif est à distinguer des contrôles préventifs que le SSICF peut et doit mener tout au long de l'année sur le réseau pour s'assurer que le matériel roulant et le personnel de sécurité, par exemple les conducteurs de train, sont en règle.

Ceci dit, je puis comprendre qu'il y ait pu avoir eu confusion entre le curatif et le préventif car l'ancien cahier des charges du matériel roulant, publié par l'arrêté ministériel du 20 juin 2008, permettait au gestionnaire de l'infrastructure d'effectuer des contrôles de type préventif sur le matériel roulant. Toutefois, depuis la publication du nouveau cahier des charges du matériel roulant par l'arrêté ministériel du 30 juin 2010, cette possibilité a été retirée au gestionnaire de l'infrastructure. Ce retrait ne résulte pas d'une méfiance quelconque vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure. Non, ce retrait se fonde sur le fait qu'il m'apparaît plus efficace d'attribuer la responsabilité de tous les contrôles préventifs au seul SSICF, le gestionnaire de l'infrastructure conservant – il va de soi et c'est important pour la sécurité ferroviaire – la possibilité d'exécuter le contrôle curatif, lorsqu'il y a un risque pour la sécurité ferroviaire.

Un cas semblable existait en ce qui concerne des contrôles que le gestionnaire de l'infrastructure pouvait effectuer vis-à-vis du personnel de sécurité. Cette compétence a été retirée au gestionnaire de l'infrastructure par l'arrêté ministériel du 9 juin 2009, portant approbation du cahier des charges du personnel de sécurité. Je pense qu'ainsi, les rôles du SSICF et du gestionnaire de l'infrastructure sont clairement répartis. Cela implique évidemment que ces deux acteurs remplissent correctement et complètement les missions qui leur sont confiées par la loi.

Cette séparation claire des responsabilités qui existe maintenant n'empêche pas, selon moi, que le SSICF puisse décider en toute liberté et indépendance de confier, sous sa responsabilité, au gestionnaire de l'infrastructure, l'exécution d'un certain nombre de contrôles préventifs en exécution de l'arrêté ministériel portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons. Pour ce faire, il peut déjà s'appuyer sur une disposition du contrat de gestion d'Infrabel. Je cite l'article 7, alinéa 2: "À cette fin, et dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité ferroviaire, le SSICF met en place, après consultation d'Infrabel, une procédure visant à organiser les contrôles relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Infrabel est à la disposition du SSICF pour collaborer à l'exécution de ces contrôles."

En réalité, avec un effectif de 40 personnes, le SSICF ne pourra pas couvrir en permanence l'ensemble du réseau ferré belge. En revanche, le gestionnaire de l'infrastructure est lui présent en permanence sur son réseau et dispose de moyens humains plus importants que le SSICF. Il faut laisser à l'autorité de sécurité le choix des méthodes qui, comme l'a souligné l'ERA, apporte plus de valeur ajoutée aux contrôles qu'elle doit effectuer de par la loi.

Je vais maintenant aborder la question de l'absence de formalisation des processus au sein du SSICF.

L'ERA souligne l'absence de formalisation ou de standardisation des processus fondamentaux. Je souscris entièrement à ce que dit l'ERA. Aucune entreprise, aucune organisation ne peut donner l'assurance raisonnable d'une maîtrise de ses activités sans formalisation de ses processus fondamentaux. À titre personnel, j'estime que le SSICF et l'organisme d'enquête devraient se faire certifier ISO. Ce serait pour ces deux organes un exercice de réflexion sur les améliorations à apporter par eux-mêmes à leur propre fonctionnement.

Pour le ministre de tutelle et le parlement, ce serait un moyen neutre – c'est-à-dire, ne remettant pas en cause leur indépendance – de s'assurer qu'ils sont dans un processus continu d'amélioration de la qualité et de la performance de leurs activités.

L'ERA a souligné au point 6.3.1.2.1 de son rapport la suppression du rôle qui lui avait été attribué par mon prédécesseur à la SNCB Holding dans le domaine de l'évaluation du système de gestion de la sécurité. Cette suppression, que j'ai soumise au parlement – qui m'a d'ailleurs suivi – vise à clarifier les rôles et les missions de chacun. Le système de gestion de la sécurité relève de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le contrôle de l'effectivité et de l'efficience du système relève de l'autorité de sécurité.

Je note, à propos de cette décision, le commentaire de l'ERA au point 6.3.1.2.1: "Les dispositions de l'article 18 de la loi qui prévoit un rôle pour la SNCB Holding, chargée de rendre un avis sur le système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire dans le processus de certification de sécurité, ce qui crée à tout le moins une impression de dépendance, ont été modifiées de façon positive depuis la révision de la législation début 2010."

Les experts, à la page 51 de leur rapport, remettent en cause cette clarification en recommandant au groupe SNCB de créer un département faîtier de la sécurité, destiné à jouer un rôle d'orientation, d'intégration et de coordination dans la politique globale de la sécurité d'Infrabel, de la SNCB et des autres entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure ferroviaire belge. Permettez-moi d'observer que cette proposition des experts est en contradiction avec l'esprit et la lettre des directives européennes en matière de sécurité ferroviaire.

En effet, l'article 18 de la loi du 19 décembre 2006 confie à Infrabel un rôle de coordination en matière de sécurité vis-à-vis des entreprises ferroviaires qui utilisent son réseau. Cette mission de coordination fait partie de son système de gestion de la sécurité qui est examiné par l'autorité de sécurité dans le cadre de la procédure de délivrance de l'agrément de sécurité. L'autorité de sécurité a également un rôle de coordination dans le processus d'élaboration de certaines règles nationales telles le cahier des charges du personnel de sécurité, le cahier des charges de l'infrastructure et les règles relatives au matériel roulant.

On le voit, la coordination en matière de sécurité se place bien en Belgique au niveau adéquat par rapport aux directives européennes. En outre, confier à une organisation du groupe ferroviaire national un rôle de coordination vis-à-vis des entreprises ferroviaires privées et concurrentes serait sans nul doute un motif de mise en demeure de la part de la Commission européenne.

L'ERA s'est longuement exprimée à propos de ressources de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Je tiens à rappeler que deux fonds budgétaires ont été constitués par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'un pour l'autorité de sécurité et l'autre pour l'organisme d'enquête. Ces fonds assurent une indépendance financière à ces deux organismes.

Les mécanismes d'alimentation de ces deux fonds sont décrits dans la même loi-programme et les deux arrêtés royaux datés du 13 juin 2010 et du 17 juin 2010 permettent en 2010 d'accroître les effectifs de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Le fonds budgétaire permet à l'organisme d'enquête de porter son effectif à sept collaborateurs, lesquels pourront s'adjoindre des experts externes à qui des missions pourront être

confiées. Quant à l'effectif de l'autorité de sécurité, il peut être porté à 29 personnes en 2010. L'esprit de la réforme entreprise est d'arriver par paliers à un effectif de quelque 38 à 40 collaborateurs.

Concrètement, dans les prochaines semaines, je présenterai en Conseil des ministres l'arrêté royal visant à augmenter les moyens budgétaires pour 2011 de l'autorité de sécurité afin de permettre le financement d'un effectif de 35 personnes en 2011. Je proposerai un budget de 4 470 000 euros pour 2011.

Je compte sur l'approbation de cette proposition, car je pense que tout le monde est convaincu des moyens financiers dont doit bénéficier l'autorité de sécurité pour mener correctement et complètement à bien toutes les missions confiées par l'État belge. Aujourd'hui, l'effectif du SSICF est de 28 personnes, soit 27,4 équivalents temps plein. L'effectif augmente et le SPF Mobilité et Transports a un plan de personnel pour 2011 qui prévoit 35,4 équivalents temps plein.

Je présenterai également un autre arrêté royal pour le financement en 2011 de l'organisme d'enquête dont l'effectif restera fixé à 7 personnes. Les moyens nécessaires lui seront accordés afin de lui permettre de mettre en place les banques de données relatives aux accidents et incidents ferroviaires, prévues par la loi. Pour 2011, je proposerai un budget de 950 000 euros.

Il appartient à l'autorité politique de doter ces deux organes des moyens budgétaires dont ils ont besoin pour remplir les missions qui leur sont confiées. C'est ce que j'ai fait en concertation avec le SSICF et l'organisme d'enquête.

J'attends d'eux, en contrepartie, qu'ils s'organisent dans tous les domaines de leurs responsabilités pour remplir avec efficience et complétude leurs missions. Ils sont donc aussi responsables de la formation de leur personnel et de la transmission du savoir.

À ma demande et pour faire suite à une mise en demeure de la Commission européenne, des démarches ont été entamées avec le SPF Personnel et Organisation afin de régler le problème complexe du statut des membres du SSICF détachés du Groupe SNCB.

Ce personnel détaché est la colonne vertébrale de l'autorité de sécurité. Il fait sa force, mais paradoxalement il constitue aussi sa faiblesse. Sa force, car il est expérimenté; sa faiblesse, car il peut, moyennant un préavis de trois mois, quitter l'autorité de sécurité et retourner au sein du Groupe SNCB.

Aujourd'hui, la concertation entamée avec le SPF Fonction publique n'est pas encore achevée, de sorte qu'une solution définitive n'est pas encore trouvée. À propos de ces deux organes, je me suis aussi posé la question de savoir quelle serait la meilleure architecture organisationnelle dans le cadre d'un objectif de recherche de l'indépendance requise par l'Europe. Un audit a été commandé en 2009 et réalisé par Roland Berger. L'option la plus praticable retenue a été de placer le SSICF sous relation fonctionnelle du président du comité de direction du SPF Mobilité et Transports et de préparer une modification de la loi pour mettre cet organe sous la responsabilité hiérarchique du ministre de la Mobilité. Il en va de même pour l'organisme d'enquête.

La situation de l'organisme d'enquête est préoccupante à mes yeux, quand bien même les moyens budgétaires existent maintenant pour atteindre l'objectif de sept personnes au lieu de deux, comme prévu dans l'arrêté royal du 16 janvier 2007. En plus de son effectif, l'organisme d'enquête peut faire appel à des experts externes. Pour ce faire, une liste de vingt-huit experts externes indépendants a été établie par un organisme spécialisé, Belgorail, avec lequel le SPF Mobilité et Transports a conclu un marché public. Actuellement, un expert externe travaille depuis de l'accident de Buizingen pour l'organisme d'enquête.

Auparavant, la loi confiait à la SNCB Holding la réalisation des enquêtes sur les accidents, même les accidents causés par des entreprises ferroviaires privées. Comme le souligne justement le rapport de l'ERA aux points 6.3.2.2.1 de son rapport: "Cette façon de travailler crée, à tout le moins, l'impression que les enquêtes ne sont pas réalisées de façon indépendante du Groupe SNCB."

La nouvelle loi que j'ai proposée au parlement et qui a été votée à l'unanimité, tant à la Chambre qu'au Sénat, en janvier 2010 a supprimé toute intervention de la SNCB Holding dans les enquêtes sur les accidents. Le rapport de l'ERA ajoute également: "Toutefois, la décision nécessaire de ne plus s'appuyer sur la SNCB Holding pour les enquêtes sur les accidents entraîne une phase transitoire pour l'organisme d'enquête dans laquelle le nombre des effectifs disponibles est problématique, pour ne pas dire insuffisant." Pour organiser cette période transitoire, j'ai demandé à l'administrateur délégué

de la SNCB Holding que la SNCB Holding continue à poursuivre ses obligations en parfaite synergie avec la cellule d'enquête du SPF et à consacrer les mêmes moyens qu'aujourd'hui à cette mission."

Sixième considération. L'ERA a souligné, au point 6.3.1.2.1 de son rapport, que la procédure d'infraction lancée par la Commission au motif que le responsable de l'autorité de sécurité est un membre détaché de la SNCB Holding est de nature à mettre en cause l'indépendance de cette autorité de sécurité.

La loi portant des dispositions diverses que le gouvernement compte déposer devant le Parlement contiendra une modification de l'article 11 de la loi du 19 décembre 2006 prévoyant que la direction de l'autorité de sécurité n'aura plus aucun lien avec la SNCB Holding, au plus tard trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi portant des dispositions diverses.

Septième considération. Le point 6.2.1.3 du rapport de l'ERA expose l'impossibilité perçue par l'autorité de sécurité de faire appliquer ces décisions compte tenu de la seule possibilité de révoquer l'agrément ou le certificat de sécurité. C'est ce que l'ERA appelle "l'option nucléaire". Je répète ce que j'ai indiqué au début de mon intervention, et déjà en commission de l'Infrastructure le 19 octobre dernier, à savoir ma volonté de présenter une grille de sanctions administratives appropriées dont la base légale nécessite toutefois une modification de la loi du 19 décembre 2006.

Huitième considération. Le rapport de l'ERA aborde également au point 6.2.1.3 la question des mandats d'officier de police judiciaire. Les articles 58 de la loi du 19 décembre 2006 et 68 de la loi du 6 décembre 2006 permettent de conférer au personnel de l'autorité de sécurité le mandat d'officier de police judiciaire. Selon moi, la question n'est pas de savoir si l'autorité de sécurité a la formation suffisante pour exercer le pouvoir qui lui a été conféré mais bien de savoir si ce pouvoir devait lui être conféré. Quant à l'option du législateur de prévoir la possibilité de conférer aux agents du SSICF le mandat d'officier de police judiciaire, rien aujourd'hui ne me permet de conclure qu'il faudrait la supprimer.

Je crois que le législateur a simplement voulu doter l'autorité de sécurité d'une arme puissante, mais à n'utiliser qu'en cas d'extrême nécessité si d'aventure certains voulaient l'empêcher de mener à bien ses missions.

Enfin, quant au mandat d'officier de police judiciaire décerné à un très petit nombre de personnel dépendant du gestionnaire de l'infrastructure – trente-quatre personnes au total, pour un effectif de plus de 11 500 personnes –, le choix du législateur relève de la même logique.

Je suis d'accord avec le constat de l'ERA lorsqu'elle écrit au point 6.5.1.3 que le SSICF n'assume pas la pleine responsabilité des tâches de surveillance qui lui incombent. L'autorité de sécurité est un jeune organisme qui ne dispose pas encore d'un effectif complet. Je ne lui jette donc pas la pierre. Toutefois, lorsque les efforts budgétaires proposés seront entièrement mis à sa disposition d'ici 2012, il serait inadmissible qu'un nouvel audit de l'ERA en 2013 aboutisse à cette même constatation. L'autorité politique s'attend à ce que le SSICF lui donne l'assurance que la sécurité ferroviaire soit raisonnablement réalisable et constamment améliorée, comme le souligne le rapport de l'ERA au point 6.4.

J'en viens à une considération sur le rapport de la Cour des comptes. Celle-ci fait remarquer que la plupart des dispositions concernant la sécurité ferroviaire n'ont plus été reproduites dans le dernier contrat de gestion, au motif qu'elle fait l'objet de dispositions légales et réglementaires spécifiques depuis la loi du 18 décembre 2006. Il en résulte, selon la Cour des comptes, qu'il subsiste dans ce contrat peu d'objectifs ou de mesures explicites en matière de sécurité ferroviaire. La Cour des comptes recommande, dès lors, d'utiliser les prochains contrats de gestion comme un instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire.

J'ai répondu favorablement à cette recommandation de la Cour des comptes lors de la séance de la commission de l'Infrastructure du 19 octobre 2010. J'ai dit qu'en accord avec ma collègue chargée des Entreprises publiques, les propositions de la Cour des comptes visant à renforcer la prise en considération de la sécurité d'exploitation dans les contrats de gestion des sociétés du groupe SNCB seraient examinées lors des prochaines étapes contractuelles en veillant à éviter toute redondance avec la réglementation ainsi que l'imposition d'obligations qui seraient spécifiques à la SNCB dans le cadre des secteurs libéralisés tels que les transports des marchandises ou de voyageurs en service international.

Vervolgens zou ik wat aandacht willen geven aan

het probleem van de seinoverschrijdingen bij de NMBS, dat wordt aangekaart in de 3 verslagen. Het probleem van de seinoverschrijdingen en het negeren van rode stoplichten is geen nieuw of onbekend probleem en werd tijdens de vorige legislatuur herhaaldelijk behandeld in de Kamer van volksvertegenwoordigers. De jongste jaren nam het aantal ongeoorloofde overschrijdingen toe en de toename vertaalde zich in een aantal parlementaire vragen. Ik vestig de aandacht op een reeks parlementaire vragen over de problematiek aan mijn collega Inge Vervotte als minister van Overheidbedrijven. Ik zal ze even opsommen: vragen van volksvertegenwoordiger Guido De Padt op 28 april 2008 over treinbestuurders en tuchtovertredingen, vragen van volksvertegenwoordiger Jan Mortelmans op 25 juli 2008 over de invoering van het ETCS-systeem, vragen van volksvertegenwoordiger Jean-Luc Crucke op 15 januari 2009 over de investering in de veiligheidssystemen en het negeren van seinen, vragen van volksvertegenwoordiger Roel Deseyn op 15 januari 2009 over de nasleep van de treinramp in Pécrot, vragen van volksvertegenwoordiger Jenne De Potter op 4 februari 2009 over het negeren van het rode stoplicht. U kunt hun vragen en de antwoorden van de minister van Overheidsbedrijven raadplegen op de website van de Kamer. Het is ter zake verhelderende lectuur.

Ook als staatssecretaris van Mobiliteit heb ik over de problematiek vragen beantwoord in de commissie voor de Infrastructuur, meest recent nog op 8 februari 2010, exact een week voor de ramp van Buizingen, op een vraag van volksvertegenwoordiger David Lavaux over de beveiliging van het spoor. U kunt zijn vraag en mijn antwoord nalezen in het integraal verslag van die vergadering.

Daarnaast heb ik als staatssecretaris voor Mobiliteit ook een aantal initiatieven genomen om mijn bezorgdheid te uiten over het toenemende aantal ongeoorloofde seinoverschrijdingen. Bij mijn aantreden als staatssecretaris in maart 2008 vond ik een kopie van een intern rapport bij de NMBS gedateerd op 26 februari 2008, waarin verontrustende cijfers inzake seinoverschrijdingen bekend werden gemaakt. Als reactie daarop heeft DVIS de 3 CEO's van de NMBS-Groep aangeschreven. Op 17 oktober 2008 heb ik de voorzitster van de raad van bestuur van de NMBS en de gedelegeerd bestuurder van de NMBS op die situatie gewezen.

Ik citeer: "La situation décrite dans ce rapport est très préoccupante; elle l'est d'autant plus que selon les informations communiquées par mes services, le nombre de dépassements de signaux pour le premier semestre 2008 atteint déjà 110 % du nombre constaté au cours de la même période de 2007."

De gedelegeerd bestuurder van de NMBS heeft mij op 12 december 2008 geantwoord met een uitvoerige beschrijving van het actieplan, dat de NMBS ontwikkelde en met een nuancering van de verontrustende cijfers. Die zouden voor een deel te verklaren zijn door een betere registratie ten gevolge van technologische vooruitgang. Ik heb op 30 januari 2009 geantwoord dat het aantal seinoverschrijdingen ook was gestegen in zones waar geen technologische innovaties hadden plaatsgevonden. Ik heb daarom geschreven dat zijn brief – ik citeer opnieuw – "… ne garantit pas que la problématique préoccupante des dépassements irréguliers des signaux par des conducteurs de la SNCB serait désormais sous contrôle".

Ik heb in mijn slotbeschouwingen de NMBS trouwens gewezen op de veiligheidsverplichtingen.

Ik citeer opnieuw: "Il est de votre responsabilité comme entreprise ferroviaire d'élaborer des solutions pour résoudre le grave problème des dépassements irréguliers des signaux par vos conducteurs. Notre souci commun est de voir diminuer le nombre de dépassements irréguliers des signaux et je souligne que ce chiffre ne peut en aucun cas augmenter encore en 2009."

Op 5 oktober 2009 ontving ik dan een verslag van de FOD Mobiliteit en Vervoer waarin mij werd meegedeeld dat tijdens de eerste helft van 2009 andermaal een verontrustende stijging van ongeoorloofde overschrijdingen ten opzichte van de jaren 2007 en 2008 werd waargenomen. Ik heb de gedelegeerd bestuurder hierover opnieuw aangeschreven op 7 oktober 2009 om mijn bezorgdheid te uiten.

Ik stel echter vast, en dit is niet onbelangrijk, dat het fenomeen van de seinoverschrijdingen nu heel regelmatig aan bod komt in discussies in de directiecomités van de NMBS en Infrabel en in de verslagen van de twee raden van bestuur. Samenvattend kunnen wij dus stellen dat de top van de administratie en de spoorwegen bij herhaling werd aangeschreven om onze bezorgdheid uit te spreken over de toenemende frequentie van dergelijke seinoverschrijdingen. Voor een goed begrip, dit zijn allemaal initiatieven die door ons werden genomen in de jaren 2008 en 2009.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil nog een aantal slotbeschouwingen formuleren. Ik ben aan het einde van mijn uiteenzetting gekomen. Deze was misschien uitvoerig, maar de materie is ingewikkeld en brengt verschillende actoren en soms heel verschillende historische contexten naar voren.

De drie verslagen hebben mij tot de volgende conclusies geleid. De Belgische Staat heeft wel degelijk de omzettingsmaatregelen van de Europese richtlijnen op het gebied van de spoorveiligheid genomen. De door Europa gewilde toezichtinstanties werden wel degelijk opgericht, met name de veiligheidsautoriteit en het enquêteorganisme. Bovendien wijs ik ook op de spoorwegregulator.

Wij weten ook dat een aantal zwakke punten die in de verslagen naar voren worden gebracht, in het bijzonder in het verslag van ERA, hun oorsprong vinden in vroeger genomen politieke opties. Ik heb de genomen maatregelen aangeduid op het vlak van het veiligheidsorgaan, het enquêteorganisme en de NMBS-Holding.

U weet dat ik op het vlak van de doeltreffendheid van het koninklijk besluit van 13 november 2009 en van het koninklijk besluit van 25 juni 2010 erg hoopvol ben. Het daarin geschetste kader legt de methodes en de doelstellingen vast voor de bepaling van het nationaal veiligheidsniveau.

Om het totaal veiligheidsniveau in België te bepalen, werd beslist op een geheel van referentiewaarden te steunen, zowel voor elke, afzonderlijke spoorwegmaatschappij en de infrastructuurbeheerder als voor het geheel der spoorwegbedrijven en de beheerder.

Om te vermijden dat het veiligheidsniveau door abnormale of uitzonderlijke evenementen zou worden beïnvloed, zal de vergelijking met de gemiddelde referentiewaarde tijdens een periode van vijf jaar worden gemaakt.

Opdat de veiligheidsautoriteit – dit is van kapitaal belang – over een objectieve weergave van de evolutie van het veiligheidsniveau zou kunnen beschikken, worden de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerder ertoe verplicht in hun jaarlijkse veiligheidsverslag hun referentiewaarden te publiceren.

Het koninklijk besluit legt ook de mogelijkheid vast dat de minister aan de spoorwegmaatschappijen en aan de infrastructuurbeheerder een specifieke veiligheidsdoelstelling, met de verplichting een bepaald veiligheidsniveau te halen, kan opleggen. Om het behoud van het veiligheidsniveau te garanderen in geval van een wijziging die de exploitatieveiligheid beïnvloedt, en om toch een passende controle door de veiligheidsautoriteit te laten uitvoeren, moeten de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerder een register bijhouden over de gevaarlijke situaties waarin alle beheersactiviteiten inzake veiligheid, inzake geïdentificeerde, gevaarlijke situaties, inzake wijzigingen van het type of de draagwijdte van de activiteiten, inzake de genomen beslissingen en inzake de aangebrachte oplossingen worden opgelijst. Dit systeem van gegevensverzameling wordt vanaf dit jaar, 2010, toegepast.

Ik kan enigszins met de bemerking van ERA instemmen, met name dat het tot voor kort heel riskant was om vergelijkingen te maken tussen landen op het vlak van hun respectieve veiligheidsniveau. Bij gebrek aan gezamenlijke veiligheidsindicatoren en aan gezamenlijke risico-evaluatiemethodes was het weinig relevant om spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders met elkaar te vergelijken. Vanaf de publicatie van de gezamenlijke indicatoren en van de gezamenlijke methodes kan die oefening worden gemaakt, met name binnen drie of vier jaar, in 2013, wanneer men over een vergelijkbare, statistische reeks beschikt.

De veiligheidsautoriteit en de minister zullen pas dan over objectieve elementen beschikken om aan de spoorwegsector specifieke doelstellingen op te leggen.

Mevrouw, mijne heren, ik heb u de maatregelen opgesomd die werden genomen binnen het ruime domein van de spoorwegveiligheid sinds ik als staatssecretaris voor Mobiliteit optreed. Ik heb u aangeduid welke wetsontwerpen in voorbereiding zijn die het bestaande wetgevend kader inzake spoorwegveiligheid zullen vervolledigen: projecten die handelen over administratieve sancties, en eventueel zelfs strafrechtelijke sancties. Ik suggereer de Kamer deze ontwerpen tijdens de volgende maanden sowieso te behandelen.

Ik heb niet geprobeerd de zwakheden van de veiligheidsautoriteit en van het enquêteorganisme te verdoezelen of te relativeren. Het is overigens om die reden dat ik de FOD Mobiliteit en Transport heb gevraagd een doorlichting te maken van deze twee instellingen. Deze doorlichting is uitgevoerd door KPMG.

Ik ben mij ervan bewust dat deze twee instellingen pas recentelijk werden opgericht. Het is dus niet abnormaal dat er van hen verbeteringen wordt geëist. Ik behoor tot degenen die van mening zijn dat België helemaal niet de slechtste leerling van de Europese klas is. Het verslag van het ERA sterkt mij in mijn mening. Weliswaar moet men altijd durven streven naar verbetering.

Ik meen dat sommigen nog niet helemaal het belang van die instellingen – waarbij ik ook de spoorwegregulator reken – hebben ingeschat. Ik weet wel, en ook de Commissie gaat daarvan uit, dat die instellingen een onvervangbare rol spelen op het vlak van controle, toezicht, begeleiding en verbetering van de prestaties van de spoorwegregulatoren, de spoorwegbedrijven en de infrastructuurbeheerder, los van het feit of zij Belgisch zijn dan wel uit het buitenland komen en los van het feit of zij tot de privésector dan wel tot de openbare sector behoren.

Ik weet dat de Belgische Staat de nodige financiële middelen moet toekennen aan die instellingen. Het mechanisme is uitgewerkt om aan die eis te voldoen. De veiligheidsautoriteit moet nu een versnelling hoger schakelen. Het lastenkohier is ook opgenomen in de aanbevelingen van het verslag van het Rekenhof en in het verslag van het ERA.

De veiligheidsautoriteit, beschikkend over voldoende financiële middelen, moet zich organiseren om de beheersystemen voor de veiligheid van alle spoorwegbedrijven en van de spoorweginfrastructuurbeheerder permanent te controleren.

Ook de basisopleiding en de continue opleiding van zijn personeel moeten op zijn rekening worden geplaatst.

Het enquêteorganisme, dat trouwens over voldoende budgettaire middelen beschikt, moet trachten akkoorden te sluiten met de verschillende parketten zodat de twee enquêtes op een harmonieuze manier kunnen plaatsvinden, uiteraard met respect voor de specifieke bevoegdheden van de twee instanties. Naar buitenlands voorbeeld ben ik niet principieel gekant tegen het idee van de oprichting van een enquêteorganisme dat het geheel van de sectoren luchtvaart, zeevaart en spoorvervoer zou omvatten. De problemen die moeten worden aangepakt zijn overigens nogal gelijklopend.

Ik wil evenwel nog een kritische noot formuleren bij de aanbeveling van het Rekenhof met betrekking tot de beheerscontracten. De logica van het beheerscontract is dat de twee partijen tot een overeenkomst moeten komen. Zonder een gezamenlijk akkoord is er geen akkoord. Daarenboven is de goedkeuringsprocedure van de beheerscontracten binnen de NMBS-Groep vrij complex omdat er talrijke actoren tussenbeide moeten komen. Ik blijf ervan overtuigd dat men in sommige gevallen niet over de spoorwegveiligheid kan onderhandelen; zij is gewoon verplicht, zonder dat de Staat hoeft te betalen of financiële compensaties moet doen als tegengewicht voor de vastgelegde veiligheidsdoelstellingen.

ERA heeft herhaald dat de spoorveiligheid behoort tot de eerste verantwoordelijkheid van de spoorwegbedrijven en van de infrastructuurbeheerder. De veiligheidsautoriteit levert de diverse vergunningen af, controleert en volgt op. Zij krijgt van het enquêteorganisme alle aanbevelingen die aan de spoorwegbedrijven en de infrastructuurbeheerder worden gericht tengevolge van enquêtes over zware ongevallen en spoorwegincidenten. Die aanbevelingen kunnen worden omgezet in een verplichting wanneer de veiligheidsautoriteit dit opportuun acht om het niveau van de veiligheid te verhogen.

Ik dank u voor de volgehouden aandacht. Uiteraard staan wij ter beschikking om straks op eventuele vragen te antwoorden.

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik heb begrepen dat u een PowerPointpresentatie hebt.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn uiteenzetting aanvangen. De presentatie op het scherm dient slechts ter ondersteuning, om het geheel wat makkelijker te kunnen volgen.

Ik zal proberen om bondiger te zijn, aangezien het niet de eerste keer is dat ik hier aanwezig ben. Ik heb al de gelegenheid gehad om verschillende vergaderingen hier aanwezig te mogen zijn. In die zin zal mijn uiteenzetting ook begrepen moeten worden.

Er wordt mij nu immers een reactie gevraagd op drie rapporten. Mijn antwoord, in reactie op die drie rapporten, kan samengevat worden in vier documenten. Ik weet echter dat er een moeilijkheid is met de verslagen. Normaal gesproken kan in een verslag alleen opgenomen worden wat ook expliciet gezegd wordt. Welnu, mijn antwoord omvat in principe de volgende vier documenten.

Ten eerste, de uiteenzetting die ik heb gehouden

in de commissie op 22 februari, de week na het ongeval.

Ten tweede, de visietekst die wij gemaakt hebben met de drie CEO's en de representatieve vakorganisaties. Dat is een heel document.

Ten derde, de brief die ik geschreven heb in antwoord aan het Rekenhof. Normaal gesproken is die brief volledig opgenomen in de bijlagen van het rapport van het Rekenhof.

Ten vierde, de uiteenzetting die ik nu zal geven.

Dat maakt dat die vier samen bekeken moeten worden als zijnde mijn antwoord. Er moeten dus bepaalde aspecten samengebracht worden, omdat ik wil vermijden dat wij hier eindeloos in herhaling zouden vallen of dat we hier een heel lange vergadering zouden houden. Voor mijn uiteenzetting van vandaag heb ik wel dezelfde structuur van tekst gebruikt als op 22 februari. Die verschillende documenten moeten gewoon samengebracht worden. Dan hebt u mijn totaal antwoord.

Dat zeg ik u bij wijze van inleiding, om toch een zicht te geven op de totaliteit van de antwoorden die ik wil geven.

Vooreerst wil ik het kader schetsen waarbinnen ik mijn bevoegdheid als minister van Overheidsbedrijven kan uitoefenen met respect voor de regels van goed bestuur of corporate governance. Daarna herneem ik een aantal belangrijke elementen uit mijn uiteenzetting in de commissie voor de Infrastructuur van 22 februari, een week na de treinramp. Hieruit zal blijken dat de meeste aspecten inzake veiligheid op het spoor die ik toen heb besproken eigenlijk overeenkomen met de inhoud van de rapporten van het Rekenhof, alsook met het rapport van de deskundigen en het rapport van ERA.

Een eerste punt waarbij ik even wil stilstaan, is de verhouding tussen de NMBS-Groep enerzijds en de regering en het Parlement anderzijds en de principes van goed bestuur of corporate governance. Wij zijn hier vandaag gevraagd als vertegenwoordigers van de uitvoerende macht. In de verschillende rapporten komt dan ook de rol van de politiek ter sprake met betrekking tot het veiligheidsbeleid van de spoorwegen gedurende de voorbije decennia. Een periode van een kleine dertig jaar onderzoeken, is natuurlijk geen gemakkelijke opdracht. Dat is geen evidentie en deze commissie trekt er dan ook voldoende tijd voor uit. Onvermijdelijk komt dan ook de vraag aan bod naar de verhouding tussen politiek en bedrijf.

Ik kan niet anders dan benadrukken hoe deze verhouding sinds 1982 – waar het begin van uw werkzaamheden over gaat – heel sterk veranderd is. Ik wil dan ook graag ingaan op de verandering die de toenmalige NMBS heeft doorgemaakt, ook op het vlak van structuur, die geleid heeft tot de NMBS-Groep die we vandaag kennen. Ik baseer mij hiervoor op een nota van de Groep die de historische ontwikkeling van de NMBS schetst.

De NMBS werd opgericht in toepassing van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Later werden aangelegenheden zoals controle en administratief toezicht geregeld door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Met andere woorden en niet onbelangrijk, de NMBS was dus een openbare instelling van categorie B met verregaande bevoegdheden voor de minister.

Het maatschappelijke doel van de NMBS was het beheer en de exploitatie van de spoorwegen, maar rekening houdend met de nationale economie. Er stond duidelijk: "onder vrijwaring van 's lands economie".

Intussen zijn er toch een aantal zaken gewijzigd. Aan de bevoegde minister van Verkeerswezen werden verregaande bevoegdheden toegekend. Zo had hij of zij tot 1991 het recht om de vergaderingen van de raad van beheer voor te zitten. Tot 1986 had hij er stemrecht. Hij keurde het budget goed, zat de algemene vergadering voor en de nationale paritaire commissie. Bepaalde beslissingen van de raad van beheer vergden ministeriële goedkeuringen, zoals aanbestedingen die langer liepen dan tien jaar of die een bedrag van drie miljoen Belgische frank overschreden.

In 1986 doet de regeringscommissaris zijn intrede. De regeringscommissaris kan binnen de vier vrije dagen beroep instellen tegen elke beslissing die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het algemeen belang. Dat wil ik benadrukken. In de parlementaire discussies wordt de rol van de regeringscommissaris ruimer gezien dan de rol die hij of zij volgens de wet kan dragen.

De minister beschikt dan over twintig dagen om de gewraakte beslissingen te vernietigen. Gezien deze maatregelen behield de minister van Verkeerswezen in de raad van beheer nog enkel

een raadgevende stem. Door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven kreeg de NMBS een nieuwe organieke structuur. Voor relaties met de overheid werd het beheerscontract het centrale instrument. Er komt een onderscheid tussen de activiteiten die als opdracht van openbare dienst worden beschouwd en de andere activiteiten van de autonome overheidsbedrijven.

Voor de spoorgroep zijn het binnenlands vervoer van de reizigers en ook het beheer van de infrastructuur de opdrachten van openbare dienst. Het beheerscontract dat werd afgesloten tussen het bedrijf en de Staat regelt onder meer de taken die de NMBS op zich neemt om haar opdrachten van openbare dienst te vervullen, de toelagen die de NMBS van de overheid ontvangt voor de uitvoering van deze taken van openbare dienst, de grondregeling inzake tarieven en de sancties bij het niet-naleven door een partij van haar verbintenissen.

De wet van 1991 hervormt de raad van beheer tot een raad van bestuur. Als meerderheidsaandeelhouder benoemt de Staat de gedelegeerd bestuurder, de voorzitter van de raad van bestuur en een aantal leden van de raad van bestuur in verhouding tot het aandeel van de Staat in het kapitaal.

In de aanloop van de structuurhervormingen van 2005 wordt de samenstelling van de bestuursorganen gewijzigd. Er komt een scheiding tussen het uitvoerende en het controlerende bestuur. De leden van het directiecomité, met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder, maken niet langer deel uit van de raad van bestuur.

Door de raad van bestuur worden bovendien enkele bijzondere comités opgericht: een auditcomité, een benoemings- en bezoldigingscomité, en een strategisch comité.

Door de structuurhervorming van 1 januari 2005 werd de NMBS opgesplitst in drie entiteiten, namelijk de Holding, de vervoersmaatschappij en de infrastructuurbeheerder. Sinds dat ogenblik is de organieke organisatie ongeveer dezelfde gebleven.

Dit overzicht toont het belang aan van de wet van 1991. De overheidsbedrijven zijn in belangrijke mate losgemaakt van de politieke wereld. Vroeger was de bevoegde minister lid van de raad van beheer en kon hij oordelen over aanbestedingen. Vandaag kennen wij autonome overheidsbedrijven, met een eigen raad van bestuur, waarin een regeringscommissaris oordeelt of de beslissingen in regel zijn met de geldende wettelijke en contractuele bepalingen.

Met elke stap kregen de overheidsbedrijven meer bestuursverantwoordelijkheid.

Ook het opkomen van andere bedrijven binnen concurrentiële sectoren, evenals de intrede van privéaandeelhouders, zoals het geval is bij Belgacom en bpost, heeft de rol van de overheid verminderd.

Ik wil onderstrepen dat ik in mijn hoedanigheid van minister voornoemde autonomie steeds ten volle heb ondersteund en erkend. Iedereen heeft zijn taak, moet in zijn taak worden geresponsabiliseerd en moet zijn taak ook naar behoren uitoefenen.

Wie al een tijd in de commissie voor de Infrastructuur meedraait, weet dat ik in mijn parlementaire antwoorden altijd naar de rol van de bedrijven verwijs en dat ik de scheiding van ieders verantwoordelijkheid enorm hoog inschat.

In 1991 werd de terechte keuze gemaakt om de overheidsbedrijven een verregaande autonomie te geven. Wij zijn geen voorstander van een nieuwe politisering van overheidsbedrijven. Wij moeten hun autonomie ten volle benutten. Het is de taak van de politiek om via de beheerscontracten en via wetgevend werk een kader te schetsen. Het operationele beheer van de maatschappij komt mij echter niet toe.

Het moet echter duidelijk zijn dat een dergelijke autonomie enkel kan bestaan als zij gepaard gaat met het strikt volgen van de regels van goed bestuur. Dat is wel onze verantwoordelijkheid, zowel van het Parlement als van de regering.

Van nature weerspiegelen de overheidsbedrijven de beheerskwaliteit die de Staat moet nastreven. Om voornoemde reden moeten wij van de overheidsbedrijven een onberispelijk beheer eisen.

Het is tevens de taak van de overheid zich in haar hoedanigheid van aandeelhouder van de bedoelde bedrijven voorbeeldig te gedragen.

Overheidsbedrijven hebben weliswaar hun eigenheid. Op vele vlakken wordt van hen echter verwacht dat zij, zeker inzake goed bestuur, een rolmodel spelen.

Vandaag volgen de overheidsbedrijven al een corporate governancecode. Zij publiceren jaarverslagen met transparante financiële informatie en rapportering omtrent de bezoldiging van bestuurders. Zoals voorgeschreven door de code, hebben de overheidsbedrijven ook een aantal comités verbonden aan de raad van bestuur, zoals het auditcomité, het benoemings- en bezoldigingscomité en het strategisch comité.

De bestuurders oordelen op advies van de benoemings- en bezoldigingscomités over de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurders. Het benoemings- en bezoldigingscomité houdt hierbij rekening met de resultaten van de onderneming op de verschillende domeinen, zoals het behalen van de doelstellingen uit het beheerscontract. Het is mijn mening dat die koppeling in de toekomst nog sterker zou mogen worden gemaakt. Ik onderstreep echter opnieuw dat dat de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur is en blijft.

De bestuurders die in deze bedrijven de overheid vertegenwoordigen, spelen ook een dubbele rol. Zij moeten niet alleen waken over de financiële gezondheid van het bedrijf, maar vertegenwoordigen ook alle burgers, en nemen dus ook maatschappelijke overwegingen in acht. Ik wil hierbij verwijzen naar de wet tot versterking van het deugdelijk bestuur van 6 april 2010, die geldt voor beursgenoteerde en economische bedrijven.

Ik wil ook herinneren aan de debatten die wij hebben gehad in de vorige vergaderingen van de commissie voor de Infrastructuur, waarin wij meermaals hadden aangekondigd met de toenmalige commissie een initiatief te nemen om de codes voor deugdelijk bestuur specifiek voor de overheidsbedrijven te verfijnen, op een manier die werd gedragen door de commissie. Die oproep en mijn voorstel daarvoor blijven uiteraard gelden. Ik blijf daar onverkort achterstaan.

Daarnaast zijn onder mijn ministerschap ook nog initiatieven genomen om de onafhankelijke uitvoering van de zogenaamde essentiële functies door Infrabel te garanderen in opvolging van de opmerkingen van de Europese Commissie, waarnaar mijn collega, de heer Etienne Schouppe, daarnet ook verwezen heeft. Om een einde te maken aan de situatie waarbij de leden van de raad van bestuur van Infrabel tevens lid kunnen zijn van de raad van bestuur van de NMBS-Holding of de NMBS, is een wettelijk initiatief genomen om de wederzijdse onverenigbaarheid betreffende aanstellingen in de raad van bestuur te versterken. Boven op de criteria voor onafhankelijkheid van de bestuurders en de leden van het directiecomité van Infrabel, zijn maatregelen genomen die aan de leden van de raad van bestuur van Infrabel en de hogere kaderleden belast met de essentiële functies verbieden om gedurende een bepaalde periode een functie uit te oefenen bij de NMBS-Holding of bij een spoorwegonderneming. Die initiatieven garanderen de naleving van de Europese regelgeving door de betrokken ondernemingen.

Collega's, ik vond het belangrijk om toch even stil te blijven staan bij de relatie en de veranderde verhouding tussen politiek en overheidsbedrijven en hoe die in de toekomst verder kan veranderen. Wanneer wij de verschillende rapporten lezen, die handelen over een ruime periode, dan kunnen wij de beslissingen die werden genomen in de jaren '80, '90 of 2000 niet op dezelfde manier bekijken, gelet op de veranderde posities en verhoudingen tussen politiek, Parlement en overheidsbedrijf. Ik vond het om die reden belangrijk om hierbij toch even stil te staan. Ik merk soms in bepaalde reacties dat alles op eenzelfde manier wordt behandeld. De geschiedenis van de statuten heeft op dat vlak ook haar rechten.

Ik kom dan tot de veiligheidssystemen, beleidsbeslissingen en budgetten.

Op 22 februari heb ik gezegd dat, ook al kennen wij de oorzaken van de ramp nog niet, het voorkomen van seinoverschrijdingen uiteraard een cruciaal element is ter voorkoming van ongevallen. De aandacht hiervoor is dus ook terecht, maar laten wij niet vergeten dat de veiligheidsproblematiek ruimer is. Onze specifieke inspanningen inzake voorkoming van seinoverschrijdingen mogen niet ten koste gaan van alle andere veiligheidsaspecten, zoals overwegen, vertrekprocedures, communicatie, discipline en werkdruk, om er maar een paar te noemen.

Ik gaf toelichting omtrent de verschillende instrumenten voor treinbeveiliging en de introductie ervan.

Daarna heb ik ook verduidelijkt dat er in ons land verschillende systemen bestaan die de bewegingen van de treinen opvolgen en tussenbeide komen bij een menselijke fout om zo het treinverkeer veilig te maken. Ieder systeem vergt een dubbele uitrusting: één op het spoorwegnet en één in de tractievoertuigen. Daarnaast moet in software voorzien worden om

die twee deelsystemen met elkaar te laten communiceren. Enkel wanneer de drie elementen operationeel zijn, wordt de beoogde veiligheid gerealiseerd.

Vervolgens besprak ik kort de technische kenmerken en de functionaliteit van de verschillende systemen, zowel van de klassieke systemen als van de systemen die gebruikmaken van ETCS-apparatuur. Ik zal dat vandaag niet opnieuw doen. Wel wil ik enkele essentiële aspecten met betrekking tot de veiligheidssystemen herhalen, daar ik merk dat hierover nog heel wat onduidelijkheden en twijfels bestaan.

Ik begin met de klassieke systemen. Het gaat om het bestaande beveiligingssysteem waarbij geen ETCS-materialen worden gebruikt en die de waakzaamheid van de treinbestuurder controleren. Sommige daarvan, zoals TBL1, hebben een stopfunctie, waardoor bij het voorbijrijden van een rood sein, automatisch een noodremming volgt. De uitrol van dit systeem is midden de jaren ‘80 stopgezet. Aangezien er intussen systemen bestaan met een grotere risicodekking, is het niet meer de bedoeling om dit klassieke systeem te veralgemenen.

Ik kom tot het tweede luik, systemen die gebruikmaken van de ETCS-apparatuur, interoperabele ETCS-systemen. Het ETCS-systeem is het veiligheidssysteem dat Europa oplegt voor alle nieuwe trans-Europese spoorlijnen. In 1999 is door de NMBS beslist om ETCS in te voeren op haar hele net. Door de interoperabiliteit van het systeem kan de trein bij de overgang van en naar een ander land met het zelfde systeem blijven verder rijden zonder dat in de stuurpost moet worden omgeschakeld naar het systeem van een ander land.

Dat is heel belangrijk voor een klein land als België met heel veel grensoverschrijdende treinverbindingen. De drie CEO’s hebben u afgelopen maandag de verschillende fasen in de uitwerking van de Europese normen voor ETCS-treinbeveiliging en seinuitrusting reeds uitgelegd. Ook verduidelijkten zij de werking van de ETCS-systemen, welke apparatuur daarvoor nodig is in de infrastructuur en in de voertuigen en sinds wanneer dat systeem in België wordt gebruikt. Ook in mijn tekst van 22 februari kunt u die informatie terugvinden onder punt 2.4 net zoals in hoofdstuk 2 van het rapport van het Rekenhof of in het rapport van de deskundigen. Ik kom daar dus vandaag niet op terug, ik verwijs naar mijn uiteenzettingen op dat moment.

Ik kom nu tot de niet-interoperabele Transmissie Baken Locomotief of TBL–veiligheidssystemen. De ontwikkeling van het interoperabele ETCS ging met heel wat moeilijkheden gepaard. Dat gaf aanleiding tot de ontwikkeling van tussensystemen die gebaseerd zijn op ETCS, maar zonder de interoperabiliteit ervan. Het is toch wel belangrijk dat te onderstrepen, want daar zijn blijkbaar vaak nog misverstanden over. Begin de jaren 2000 werd EURO-TBL1 onderzocht, die enkel de stopfunctie bij het voorbijrijden van een rood sein verzekert. Dat werd later omgevormd tot het systeem dat we nu kennen, namelijk het TBL1+-systeem, tot 2005 ook EURO-TBL1+ genoemd. Het controleert tot 300 meter voor een rood sein via een bijkomend baken of de trein een snelheid heeft die lager ligt dan 40 km/u. Indien dat niet het geval is, wordt al vanaf dat controlepunt een automatische noodremming uitgevoerd. Er zijn dus geen misverstanden over wat TBL1+ kan en niet kan; we willen daar volledig transparant over zijn.

In 2006 besliste de NMBS-Groep het ETCS-systeem in etappes in te voeren op het Belgische net voor het binnenlands vervoer. De invoering van TBL1+ is een dergelijke etappe. De beslissing om een tussenfase in te bouwen in het proces van de implementatie van ETCS betekende niet dat alle procedures en ontwikkelingen opnieuw van nul moesten starten. De werkzaamheden en de investeringen uit de periode sedert 2001 konden met de beslissing van 2006 grotendeels gevaloriseerd worden. Gelet op de beperkingen van operationele aard kwam de keuze neer op ETCS als het meest veilige systeem op een paar lijnen of een verhoogd veiligheidsniveau op alle lijnen via TBL1+.

In die optiek vind ik de keuze voor TBL1+, zoals verdedigd door de CEO’s, verantwoordbaar.

Op 22 februari heb ik reeds uitgelegd dat de ETCS-grondapparatuur, bakens in het spoor, zal worden geïnstalleerd. Die zal in eerste instantie nationale data van het TBL-type doorsturen naar een ETCS-antenne onder de trein.

De apparatuur in de stuurpost van de bestaande tractievoertuigen zal in een eerste fase van het TBL-type zijn. De stuurpost van de nieuwe voertuigen zal worden uitgerust met de ETCS-hardware.

Ik heb van bij aanvang uitgelegd dat de bakens in de sporen kunnen blijven gebruikt worden voor ETCS en dus geen verloren investeringen zijn,

maar dat de apparatuur in de stuurpost voor de tractievoertuigen bij de installatie van ETCS nog moet worden vervangen. Wel kan de ETCS-antenne onder de trein behouden blijven.

Het is en blijft de bedoeling om Europese ETCS-systemen zo spoedig mogelijk op het gehele net en op alle tractievoertuigen in te voeren om een maximale risicodekking te garanderen. Die doelstelling laten wij niet los.

Er wordt in parlementaire vragen geregeld teruggekomen op het veiligheidssysteem TBL2, dat niet van het ETCS-type is, maar waarvan de toepassingen ook in ETCS zijn voorzien. TBL2 is een Belgisch veiligheidssysteem, ontwikkeld en gehomologeerd voor de hogesnelheidslijn Leuven-Luik. Het werkt wel zoals ETCS, maar is niet van het ETCS-type en – dit is niet onbelangrijk – is in dienst sedert begin 2002.

Het voert een volledige en permanente snelheidscontrole uit, inclusief de remming. Dertien procent van de voertuigen, namelijk 205, is hiermee uitgerust. Het grote probleem met de TBL2 is echter dat die uitrusting niet compatibel is met de TBL1+-infrastructuur of met andere woorden ook niet met de ETCS-gerelateerde infrastructuur.

Ik kom tot de beleidsbeslissingen inzake treinbeveiliging en de uitvoering ervan. Na het ongeval in Buizingen heb ik het initiatief genomen om met de NMBS-Groep en de syndicale organisaties rond de tafel te gaan zitten en de verschillende aspecten van een doordacht, onderbouwd en vastberaden veiligheidsbeleid onder de loep te nemen.

Dat overleg heeft geresulteerd in een gezamenlijke visie over een breed arsenaal aan veiligheidsaspecten, zoals treinbeveiliging, seinsysteem, werkdruk, opleidingsbeleid, veiligheidscultuur, discipline, aanwerving enzovoort. U kent daarvan in principe de inhoud, alsook alle aanbevelingen.

Uit het overleg zijn dus aanbevelingen naar voor gekomen die de NMBS-Groep en de vakbonden verder opnemen in het sociaal overleg. De NMBS-Groep heeft er zich tevens toe geëngageerd om in de nodige middelen te voorzien voor een versnelde implementatie van het TBL1+systeem en al deze aspecten vindt u terug in de reeds vermelde visietekst over veiligheidsinspanningen van de NMBS-Groep. Alle betrokkenen hebben zich ertoe geëngageerd om regelmatig de voortgang op de verschillende besproken terreinen op te volgen en te stimuleren. Deze visietekst wordt op regelmatige tijdstippen besproken in het sturingscomité waar de groep en de erkende vakorganisaties samenkomen.

Als bevoegde minister weet ik net als u allen dat reizen met de trein nooit zal kunnen zonder enig risico, al is de trein wel een bijzonder veilig vervoermiddel. Wij weten ook dat de trein welvaart en welzijn brengt en wij kunnen en willen niet zonder. Wij moeten ons ook samen inzetten om deze veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken op drie manieren en alle drie zijn die onontbeerlijk. De treinen zelf moeten zo snel mogelijk uitgerust worden met materiaal dat risico's op ongevallen en de gevolgen ervan voor de reizigers en het personeel minimaliseert. Het netwerk en de infrastructuur verdienen stelselmatige investeringen om de veiligheidsvoorzieningen van de treinen maximaal te laten renderen. Bij de uitvoering van deze investeringen moet het treinverkeer zoveel mogelijk gaande worden gehouden. Wij moeten dus ook rekening houden met de operationele beperkingen waarmee wij zitten. De spoormannen en –vrouwen moeten de kans krijgen om met die technische middelen voorzichtig om te springen en de motivatie op te brengen om dat ook te doen uit beroepsfierheid en omdat zij er erkenning voor krijgen.

Falen en vergissen zijn menselijk. De techniek helpt de mensen fouten te vermijden en de gevolgen van die fouten in te perken. De technische vooruitgang kan onder aangepaste omstandigheden het veiligheidsniveau sterk verhogen, maar kan nooit de plaats innemen van een menselijk engagement. Wij kunnen dat niet genoeg onderstrepen. Zoals de deskundigen stellen in hun rapport, is het dus nuttig om een historische analyse van het veiligheidsbeleid van de NMBS te maken vanaf 1982, het jaar van het ongeval in Aalter, om inzicht te krijgen in de beslissingsprocessen bij de NMBS op het gebied van veiligheid en in de wijze waarop projecten rond spoorveiligheid tot stand kwamen en werden uitgevoerd. In mijn uiteenzetting van 22 februari in de commissie voor de Infrastructuur ben ik ook teruggegaan tot die periode en heb ik ook stilgestaan bij de invoering van TBL1-systemen. Dit systeem zet de noodrem in gang bij het overschrijden van een rood sein, wat zowel het aantal ongevallen als de gevolgen ervan gevoelig kan inperken.

De implementatie van het systeem werd gestart in het begin van de jaren tachtig, maar werd later in de jaren tachtig stopgezet.

In het vervolg van mijn toelichting geef ik een overzicht van de beslissingen die voornamelijk de voorbije tien jaar binnen de spoorgroep werden genomen met betrekking tot treinbeveiliging. Op basis van dat overzicht zult u met mij vaststellen dat de procedures en de onderhandelingen zeer veel tijd in beslag namen en dat de uitvoeringstermijn van de projecten zogoed als altijd langer is dan oorspronkelijk werd verhoopt.

Zo vergt de naleving van de wetgeving inzake overheidsopdrachten sinds begin 1994 veel tijd. De naleving van de wetgeving is verplicht voor de NMBS-Groep. Voor opdrachten van meer dan 400 000 euro is het gebruikelijk dat de marktconsultatie in twee etappes gebeurt. Eerst is er de selectie van kandidaat-leveranciers en dan pas de etappe die leidt tot een bestelling. Dit element verlengt de doorlooptijd van de procedure met verschillende maanden. Wij moeten daar rekening mee houden.

Een ander aspect dat ik in de tekst van 22 februari 2010 aan bod heb gebracht, is de vraag of er voldoende financiering was. Zijn de middelen niet afgewend? Wat ik nu zeg is ter aanvulling daarvan.

Het Rekenhof stelt in zijn rapport dat er in de periode vanaf eind jaren negentig tot nu geen indicaties zijn dat de geringe uitvoering van de installatie van de veiligheidssystemen ETCS en TBL1+ te wijten is aan een gebrek aan middelen. Op geen enkel ogenblik werd mij als voogdijminister gemeld dat tekorten aan financiële middelen een belemmering vormden om het beveiligingsprogramma uit te voeren. Bij mijn aantreden eind 2007 werd de NMBS-Groep geconfronteerd met nieuwe veiligheidsproblemen, zoals sociale veiligheid en vandalisme. Wij hebben daarvoor extra geld vrijgemaakt. Dat om aan te tonen dat de regering, wanneer er veiligheidsproblemen werden gesignaleerd of problemen omtrent middelen voor veiligheid, dat wel degelijk ernstig heeft genomen. Wij zijn ook van plan om dat in de toekomst verder ernstig te nemen. Het is belangrijk om te benadrukken dat, zoals ook het Rekenhof stelt, er geen aanwijzingen zijn, ook niet aan mij gesignaleerd, dat een gebrek aan financiële middelen een element zou zijn van de vertraging van invoering.

De inhoud van hoofdstuk 3 van het rapport van het Rekenhof over de beleidsbeslissingen inzake treinbeveiliging en de uitvoering, en deze opgenomen in mijn uiteenzetting tijdens de hoorzitting van de commissie voor de Infrastructuur van 22 februari 2010, zijn gelijklopend. Wij maken dus dezelfde analyse. Ik verwijs voor meer details naar beide documenten.

Waar staan wij in vergelijking met de andere Europese landen?

Wij geven er ons allemaal rekenschap van dat de lange tijd die verloopt tussen de principiële optie om een nieuw veiligheidssysteem te installeren en het moment waarop dat effectief is gebeurd, op veel onbegrip stuit. Ik verwees naar de verschillende fases die om technische en procedurele redenen doorlopen werden, maar ik wil hierbij ook de vergelijking maken met de ervaringen op dat vlak in andere Europese landen die in een recent of in een verder verleden beslisten om een nieuw systeem van treinbeveiliging in te voeren.

Wat de introductie van een nieuw veiligheidssysteem aangaat, krijg ik van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit de volgende informatie. In Denemarken viel daarover een politieke beslissing in 2006. Het einde van de uitrol is gepland voor 2021. Zweden maakte in 2008 eerst de budgetten vrij voor een nieuw systeem en plant de uitvoering in de periode tot 2035. Nederland startte zijn nationale ATB-EG-projecten midden jaren ’50 op experimentele basis en versnelde het proces na een zwaar treinongeval in 1962. De uitrusting was nagenoeg compleet in 1992. Daar is er ook een verschil tussen lokale veiligheidssystemen en Europese veiligheidssystemen, zoals ook al eerder in de commissie is besproken.

Wat de ongevallen op het spoornet betreft, ben ik te rade gegaan bij de website van Eurostat. In de periode 2005-2009 vielen er in ons land jaarlijks gemiddeld 5,7 dodelijke slachtoffers en zwaargewonden per 100 miljoen passagierskilometers te betreuren. In 25 EU-landen waarover Eurostat statistieken publiceert, bedroeg dat aantal 6,8. Opvallend is dat ons land een groot aantal slachtoffers telt op overwegen, vandaar ook het actieplan van Infrabel inzake overwegen.

Wij moeten overigens voorzichtig omspringen met internationale vergelijkingen. Collega Schouppe heeft daar ook al naar verwezen. In de door anderen gehanteerde publicatie van de European Railway Association wordt gepreciseerd dat de daarin gepubliceerde gegevens pas vanaf 2010 gebaseerd zullen zijn op de Europees geharmoniseerde definities.

Ik geef een voorbeeld. Zelfmoorden zitten niet overal op dezelfde manier in de cijfers en in dezelfde categorieën. Zoals u weet is het aantal zelfdodingen op ons net hoog.

Men kan dus moeilijk beweren dat de veiligheid van ons spoorwegnet zich op een negatieve wijze onderscheidt van het Europees gemiddelde. Wel staat het vast dat de verschillende buurlanden duidelijk verder staan op het vlak van geautomatiseerde afremming van treinen bij het naderen of het overschrijden van rode seinen. Vandaar ook de actie tot versnelling die zich opdringt, waartoe de drie CEO's zich ook hebben geëngageerd.

De volgende vraag die wij toen hebben behandeld en opnieuw moeten behandelen, is of de opsplitsing in drie bedrijven een bijkomende handicap is. Uit het overzicht van de verschillende fases van het project blijkt niet dat het tempo van de uitvoering vertraagd is sinds de opsplitsing van de oude, unitaire spoorgroep in drie vennootschappen.

Ook vóór de opsplitsing van de groep waren er afzonderlijke directies voor netwerk en rollend materieel. Die noodzaakten vanzelfsprekend interne overlegstructuren. In beginsel kan dat proces worden bemoeilijkt wanneer het moet worden gevoerd tussen twee afzonderlijke juridische entiteiten. Het debat over de structuren kan worden gevoerd, maar de opsplitsing mag zeker en vast geen zondebok zijn voor alles wat fout gaat. Zeker inzake de veiligheid en de regels die Europa oplegt, moeten wij duidelijk zijn: er is geen weg terug.

Ik verwijs ook naar eerdere tussenkomsten hierover in de commissie voor de Infrastructuur.

Ik heb in ieder geval aangedrongen dat ook bij de planning en de implementatie van ETCS, Infrabel en de NMBS hun werkzaamheden coördineren, voor zover deze niet in strijd zijn met de opdracht die Infrabel wettelijk van Europa heeft gekregen.

Ik kan ook bevestigen dat de NMBS en Infrabel op regelmatige basis coördinatievergaderingen hebben om de ontplooiing van de uitrusting in de infrastructuur en op het rollend materieel op elkaar af te stemmen. Ook in de verslagen van de raad van bestuur houdt men zich daarmee bezig en wordt daarover wel degelijk gesproken. Het is trouwens ook een van de aanbevelingen op pagina 8 van de visietekst met betrekking tot de veiligheidsinspanningen, waarop ik later nog terugkom.

Ik kom thans tot werkdruk, discipline en opleiding. De lange uitleg over technische aangelegenheden zou ons kunnen doen vergeten dat veiligheid niet alleen een kwestie van infrastructuur en rollend materieel is, maar vooral ook een kwestie van mensen. Laten de werkomstandigheden toe om de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen? Is de werkdruk niet te hoog? Gaat er voldoende aandacht naar opleiding? Is er een veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline in de onderneming? Deze vragen moeten zeker van naderbij worden bekeken in het sociaal overleg binnen de NMBS-Groep, waartoe ook iedereen zich geëngageerd heeft. Voor concrete maatregelen en acties die door de NMBS-Groep in dit verband worden genomen, verwijs ik naar de uiteenzetting van de drie CEO's van de NMBS-Groep tijdens de hoorzitting in deze commissie van 8 november.

Met betrekking tot de beheerscontracten, het volgende. Als wij gaan kijken op het niveau van de spoorveiligheid in de beheerscontracten, merken wij dat in de rapporten ook de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-Groep ter sprake komen. Hieruit komt naar voren dat de Staat de beheerscontracten niet aangewend zou hebben als een instrument om de spoorveiligheid te verbeteren.

Als minister van Overheidsbedrijven heb ik steeds gesteld dat de veiligheid van de reizigers en het personeel de eerste prioriteit is. In mijn beleidsverklaring, eind 2009, staat onder meer dat de klantgerichtheid zich moet vertalen in een veilige stationsomgeving en veilig openbaar vervoer. Ook bij andere aangelegenheden heb ik dit meermaals gesteld.

Het is niet omdat er weinig doelstellingen in de beheerscontracten zouden staan in verband met de exploitatieveiligheid dat dit geen prioriteit zou zijn. In de wet van 21 maart 1991 zijn aspecten van veiligheid opgenomen als opdrachten van openbare dienst. In die wet zijn de veiligheids- en bewakingactiviteiten op het gebied van de spoorwegen opgenomen als een opdracht van openbare dienst voor de NMBS-Holding.

Ook het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur is erin opgenomen als een opdracht van openbare dienst voor Infrabel. Het niet opnemen van doelstellingen over exploitatieveiligheid in de beheerscontracten betekent nog niet dat er geen specifieke opdrachten aan de NMBS-Groep gegeven kunnen worden om de veiligheid te verbeteren.

In het rapport van het Rekenhof wordt duidelijk aangetoond dat het tot nu toe zeker niet ontbrak aan de nodige investeringsmiddelen. Samen met de beheerscontracten van de NMBS-Groep, heeft de regering ook ondernemingsplannen van de drie vennootschappen goedgekeurd. Deze ondernemingsplannen besteden heel wat aandacht aan de exploitatieveiligheid.

Het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep is bovendien opgenomen in een bijlage van het beheerscontract en maakt dus integraal deel uit van het beheerscontract. Hierin zijn ook investeringen in veiligheidsvoorzieningen opgenomen. Als voogdijminister verwacht ik dat de geplande investeringen volgens plan worden uitgevoerd. Ik vraag elk jaar aan elk van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep een specifieke rapportering over de uitvoering van de geplande investeringen en een verantwoording ingeval van vertraging.

Dit meerjareninvesteringsplan kan dan ook als doelstelling worden beschouwd voor de veiligheidsinvesteringen van de NMBS-Groep.

In de respectieve beheerscontracten is expliciet geformuleerd dat elke maatschappij alles in het werk stelt om de spoorinvesteringen zoals geprogrammeerd in het meerjareninvesteringsplan uit te voeren. Binnen de NMBS-Groep bestaat er dan ook een investeringscomité, waar de jaarlijkse investeringsplannen tussen de drie vennootschappen op elkaar worden afgestemd. De inhoud en de vorm van het meerjareninvesteringsplan, van de procedures voor de herziening en van de actualisering, en ook van de modaliteiten inzake het opstellen van verslagen en de opvolging ervan, zijn vastgelegd en opgenomen in bijlagen van de beheerscontracten. Zij maken dus wel degelijk deel uit van het beheerscontract.

Ik ben ervan overtuigd dat de aanbevelingen uit de visietekst op korte termijn kunnen bijdragen tot de verhoging van de veiligheid van het spoorverkeer. Om de verdere uitvoering ervan ook te kunnen garanderen, heb ik de FOD Mobiliteit de opdracht gegeven een bijvoegsel aan het beheerscontract hieromtrent voor te bereiden. Hierdoor zullen ook de visietekst, die hier ook met de drie CEO's en de vakorganisaties werd gepresenteerd, en de bijhorende aanbevelingen hun weerslag vinden in het huidige beheerscontract.

Ik acht het noodzakelijk nog een andere opmerking te maken. Sedert 2006 is er een belangrijke verandering opgetreden in de veiligheidsregelgeving van het spoorverkeer. Sindsdien zijn er specifieke wetten betreffende exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Mijn collega Schouppe heeft hierover al veel meer verteld.

Gezien de intrede van vreemde operatoren op het net, andere dan de NMBS, zowel op het vlak van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer – die twee worden soms weleens vergeten – als in de toekomst op het vlak van het nationaal reizigersvervoer, ben ik grote voorstander van de wettelijke regeling van veiligheidsaspecten. Op het vlak van veiligheid mag immers nooit worden ingebonden, en dat moet gelden voor alle operatoren, niet enkel voor degene die gebonden zijn door een beheerscontract met de Staat.

Ik wil nog even ingaan op de opvolging van de uitvoering van de beheerscontracten. Na het drama in Buizingen zijn heel wat bestaande initiatieven verstevigd, alsook nieuwe genomen om de veiligheid van ons spoorwegnet te verbeteren. Ik denk onder meer aan de inspanningen van de spoorgroep zelf, aan de rapporten waarover wij vandaag spreken, alsook aan het globale werk van deze commissie.

Al die initiatieven vragen ook de nodige opvolging, zeker en vast binnen de bedrijven, maar ook daarbuiten. Hoe kunnen wij dat aanpakken? Hiervoor zie ik een aantal elementen.

Ten eerste kunnen de bedrijven geresponsabiliseerd worden via het opleggen van sancties, zoals de afgelopen twee jaar voor het eerst ook gebeurd is op het vlak van stiptheid. Het is evenwel duidelijk dat het niet is omdat er een sanctie is dat de resultaten er ook zijn. Daar kunt u allen zelf getuige van zijn. Het is uiteraard wel een middel tot responsabilisering.

Het kan een nuttig sturingselement zijn, maar we moeten er ook over waken dat de bedrijven hierdoor nog hun essentiële taken kunnen uitvoeren. De vraag kan worden gesteld hoe ver men hierin gaat. Ik vind dit zeker en vast een politiek debat waard. Dat debat hebben wij ook gevoerd naar aanleiding van de nieuwe beheerscontracten die wij hebben gesloten. De discussie die wij toen hebben gehad en die wij waarschijnlijk ook in de toekomst zullen hebben, is te weten hoe men ervoor kan zorgen dat dit ook wel degelijk wordt uitgevoerd. Toen hebben wij al

een link gemaakt naar sancties, financiële sancties. Het bedrijf wordt financieel gesanctioneerd wanneer het bepaalde resultaten niet haalt. Dit was een aspect.

Het tweede aspect was de bezoldiging van de CEO's. Parameters van resultaten worden opgenomen in hun bonussysteem. Dit blijft ook voor mij een zoektocht. De vraag blijft hoe wij ervoor kunnen zorgen dat gemaakte afspraken worden nageleefd. Wat zijn de regelmogelijkheden tussen contractanten om dit zo maximaal mogelijk te doen? Sanctiemechanismen zijn een van de mogelijkheden, maar wij moeten er rekening mee houden dat dit ook beperkingen heeft. Men kan een sanctie opleggen, maar als de resultaten er niet zijn, is er alleen de sanctie, terwijl wij allen uiteraard als doel hebben om de resultaten te halen. Dat is dan ook nog eens gekoppeld aan de beloning van de bestuurders. Er zijn dus al een aantal regelmogelijkheden. Wij moeten blijvend op zoek gaan naar een manier om dit verder te versterken. Tegelijkertijd moet men er ook over waken het kind niet met het badwater weg te gooien en uiteindelijk de onderneming dusdanig te straffen. Men moet uiteindelijk ook weten waar de link ligt tussen resultaten en inspanningen. Laten wij duidelijk zijn: er zijn vaak verschillende factoren die ook meespelen in het mogelijk behalen van de resultaten, maar dat vergt volgens mij een debat op zich. Ik sta zeker en vast open voor aanbevelingen of suggesties vanuit het Parlement.

Een tweede sanctioneringsmechanisme verloopt via de gedelegeerd bestuurders. Een deel van hun loon is nu reeds afhankelijk van de resultaten van het bedrijf. Ik heb mij in het verleden al voorstander getoond van een verbreding van de doelstellingen die een rol spelen. Veiligheid kan daarvan zeker een sleutelelement zijn. Deze oefening blijft evenwel een taak van de raad van bestuur. Laten wij daarin duidelijk en transparant zijn.

Daarnaast dient ook de FOD Mobiliteit zijn rol als een neutrale controle-instantie ten volle te kunnen spelen. In de beheerscontracten van 2008 is dan ook op verschillende domeinen in een uitgebreide rapportering aan de FOD voorzien. Er zal gestreefd moeten worden naar een rationelere, vereenvoudigde en doorzichtigere rapportering over de nieuwe beheerscontracten. Die is nodig om de verschillende indicatoren op een duidelijke wijze te kunnen opvolgen en om de opvolging voor de FOD Mobiliteit doenbaar te houden.

Zoals bepaald in het beheerscontract organiseert de FOD Mobiliteit jaarlijks een evaluatievergadering met elk van de entiteiten van de NMBS-Groep. Deze evaluatierapporten worden door mij ook aan het Parlement bezorgd.

Diezelfde beheerscontracten hebben ook de projectdossiers over de investeringen ingevoerd binnen de bedrijven. Elk projectdossier of verzameldossier levert in synthetische vorm een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van de doelstellingen, de inhoud, de planning en de voortgang van de uitvoering. Dat is veel duidelijker en gemakkelijker voor de opvolging door de FOD Mobiliteit.

Daarnaast wil ik ook herinneren aan mijn voorstel van 22 februari om een jaarlijkse rapportage rond het veiligheidsbeleid in het Parlement te organiseren. Een beslissing hierover behoort uiteraard tot de regeling van de werkzaamheden van het Parlement zelf, maar mijn medewerking kunt u krijgen.

Tot slot zien wij ook de stijgende impact van Europa op het veiligheidsbeleid. Ik verwijs daarbij naar de uitleg van collega Schouppe. Bij een verdere liberalisering, met meer alternatieve operatoren, zal die impact waarschijnlijk nog verder toenemen.

Ik kom tot de aanbevelingen op mijn domein van Overheidsbedrijven vanuit de rapporten. De besproken rapporten hebben geleid tot een lijst van aanbevelingen. Ik wil de opstellers ervan bedanken voor het vele werk dat zij hebben geleverd.

Tot besluit wil ik even kort herhalen welke aanbevelingen en opmerkingen belangrijk zijn en mij als minister rechtstreeks aanspreken. Voor alle duidelijkheid: alle aanbevelingen zijn een opdracht voor ons allemaal, maar op veel van de aanbevelingen is al een antwoord gegeven, veronderstel ik, door de drie CEO's. Op verschillende andere aanbevelingen is een antwoord gegeven door collega Schouppe. Ik zal nu kort ingaan op de aanbevelingen die mij rechtstreeks aanbelangen, om af te sluiten en om transparant en helder te zijn over die zaken.

Ik ben al uitgebreid ingegaan op de beheerscontracten. Veiligheid maakt er deel van uit. De evaluatie is sterk verstevigd in het huidig beheerscontract, onder meer door een uitgebreide rapportering. Ook hebben de beheerscontracten een punt gemaakt van projectbeheer, wat de opvolging van dossiers vergemakkelijkt.

Om de genomen maatregelen van de visietekst, die afgesproken is met de CEO's en de vakbonden, ook hun weerslag te laten krijgen in de beheerscontracten, is de opdracht gegeven om het avenant, dus een bijvoegsel, klaar te maken, zodanig dat dit opgenomen zal worden in de beheersovereenkomst.

Ik kan mij ook vinden in de aanbevelingen van het Rekenhof inzake de beheerscontracten, rekening houdend met de opmerking die collega Schouppe gemaakt heeft, met name dat er over de wet niet onderhandeld wordt. De wet dient uitgevoerd te worden, maar, zoals het Rekenhof ook stelt, belet dat niet dat in het beheerscontract nog apart daarvan een stimulans gebruikt kan worden. Als de aanbeveling van het Rekenhof in die zin verstaan dient te worden, wat volgens mij het geval is, dan volgen wij de aanbeveling van het Rekenhof. Het is echter evident dat wij niet bereid zijn om met de NMBS-Groep te onderhandelen over de wetgeving. De wetgeving dient uitgevoerd te worden. Het beheerscontract kan verder als hefboom gehanteerd worden om de uitvoering en de opvolging – nog verder dan de rapportering en wat ik al eerder gezegd heb - te versterken. Daarin wil ik het Rekenhof volgen.

Met betrekking tot de opmerking over een eenzijdige focus op de technologie verwijs ik naar de visietekst die aanbevelingen bevat op vele niveaus met betrekking tot de veiligheid en dus niet alleen op het vlak van de technologie. Daarnaast verwijs ik ook naar de uiteenzetting van de CEO's over het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur binnen de bedrijven. Ik ondersteun dus zeker en vast de aanbeveling van de experts dat men veiligheid nooit mag herleiden tot alleen het technische of technologische aspect en dat alle andere aspecten evenveel aandacht verdienen.

In verband met de vraag naar een overkoepelend departement Veiligheid binnen de NMBS-Groep – een punt in het rapport van de experts – zijn wij toch wel genuanceerder. Ik ben uiteraard voorstander van een goede coördinatie op het vlak van veiligheid. Met de coördinatie hebben wij geen probleem en dit is ook mijn vraag. Ik wil hierbij echter wel verwijzen naar de uiteenzetting van collega Schouppe, die wijst op de Europese regelgeving op dit vlak en de rol van Infrabel, wat Infrabel mag en niet mag. Een overkoepelend orgaan zal dus stuiten – daarvoor verwijs ik naar de uiteenzetting van de heer Schouppe - op problemen met de filosofie van de wet zoals Europa die bepaalt. Dat neemt echter niet weg dat de coördinatie voor ons een aandachtspunt is dat ook opgenomen is in de beheerscontracten en dus ook in de visieteksten. Coördinatie ja, maar in verband met een overkoepelend orgaan verwijs ik naar het antwoord van de heer Schouppe.

In verband met het budget verwijs ik naar het rapport van het Rekenhof. Er zijn geen indicaties dat de geringe uitvoering van de installatie van de veiligheidssystemen ETCS en TBL1+ tot nu toe te wijten zou zijn aan een gebrek aan middelen. Het rapport van het Rekenhof handelt over de periode 1990 tot nu. De keuze voor TBL1+ met perspectief op ETCS werd door de CEO's toegelicht tijdens de commissievergadering van maandag. Dit engagement neem ik graag opnieuw op.

Ik heb hiermee de commissie in alle transparantie willen inlichten. Zoals reeds eerder gezegd, blijf ik beschikbaar voor een verdere toelichting. Mijn antwoord dient in zijn geheel beschouwd te worden. Nu heb ik mij beperkt tot elementen die in mijn eerdere betogen nog niet zo expliciet aan bod zijn gekomen.

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor om de vergadering een tiental minuten te schorsen, zodat iedereen even de benen kan strekken.

De vergadering wordt geschorst van 16.36 uur tot 16.55 uur.
La réunion est suspendue de 16.36 heures à 16.55 heures.

De **voorzitter**: Collega's, ik geef u nu het woord. Iedereen kan vragen stellen. De vragen worden gegroepeerd. Minister Vervotte en staatssecretaris Schouppe bepalen zelf wie op welke vragen antwoordt. Als het een antwoord is dat betrekking heeft op uw vraag en u wenst bijkomende verduidelijkingen, of u wenst in te pikken op het antwoord, geef dan een teken en dan zal ik u het woord geven. Dat komt het debat ten goede. Mag ik vragen dat iedereen de nodige beknoptheid aan de dag legt om de scherpte te bevorderen?

Éric Thiébaut (PS): Monsieur le président, je remercie les deux intervenants de ce jour pour le caractère très complet de leur réponse. Je voudrais adresser quelques demandes à M. le secrétaire d'État.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez longuement abordé dans votre exposé la problématique de l'utilisation de l'expertise des membres du personnel SNCB Holding pour mener les fameuses enquêtes de l'organisme d'enquête, qui est maintenant imposé en vertu de la

retranscription dans notre droit belge en 2006 de la directive européenne de 2004.

Néanmoins, il subsiste une petite inquiétude. Vous parlez d'une disposition légale prise en 2010 et vous avez ajouté que nous étions pour l'instant en période transitoire. Par ailleurs, M. Haek nous a indiqué que vous sollicitez encore régulièrement l'expertise pour venir en aide à l'organisme d'enquête. Il nous a même répondu – ce n'était pas très clair – que c'était illégal, mais qu'il s'exécutait. Je voudrais des précisions par rapport à cela. Et surtout, quand cette phase transitoire teintée d'illégalité se terminera-t-elle?

Je voudrais également vous interroger eu égard aux franchissements des feux rouges. Vous nous avez rappelé une série de questions parlementaires posées en commission. Par la suite, vous évoquez un échange de courrier entre le SSICF et le Groupe SNCB. En quelque sorte, le SPF Mobilité n'aurait pas d'autre arme légale que d'envoyer des courriers par rapport à cette problématique! C'est la sensation que j'ai eue en écoutant votre exposé et je la trouve préoccupante.

Valérie De Bue (MR): À mon tour de vous remercier. Par rapport aux exposés de lundi, on a senti plus d'ouverture et de réactions aux recommandations des experts. Il y a trois rapports et il faut rappeler qu'ils vont dans le même sens. Les conclusions se sont basées sur une analyse portant sur une trentaine d'années. Il est donc peut-être normal que leur constat soit plus pessimiste que le vôtre, vous qui êtes en fonction depuis peu de temps, finalement. Je mesure bien que vous avez mis beaucoup d'énergie à transposer correctement les directives et vous, madame la ministre, à définir des objectifs et des performances pour les entreprises publiques. Il faut tout de même reconnaître que le tableau n'est pas très rose, en matière de sécurité ou de ponctualité, deux problèmes loin d'être résolus.

Au sujet de la culture de la sécurité, c'est certainement le nœud du problème et un thème important. Dans les exposés, on nous a clairement expliqué qu'il y avait des défauts dans la circulation de l'information, dans la réaction à certains problèmes parce que l'information mettait très longtemps à remonter la hiérarchie et que le délai d'intervention était parfois très long entre la détection d'une anomalie sur le terrain et la réaction. Il y a des mesures à prendre, des choses à faire pour sortir de cette situation.

Je me souviens que le premier président de la commission nous avait raconté que certains cheminots, certains mécaniciens ne connaissent pas l'existence du service Qualité. Il y a des problèmes sur le terrain auxquels il faut apporter une solution.

Nous avons bien compris vos réactions à la proposition de la structure faîtière. Il faudra déterminer le meilleur moyen de répondre à ce problème. J'ai envie de vous demander ce que vous pourriez proposer pour améliorer la sécurité. Je pense notamment à la coopération entre les entités du Groupe. Les rapports des experts et de la Cour des comptes nous disent que la coopération n'est pas optimale entre les différentes sociétés du Groupe. Il y a vraiment des choses à améliorer en la matière.

Quant au contrat de gestion, il est clair que la sécurité ne se négocie pas. Le message est bien passé. Mais ne devrait-on pas alors définir des indicateurs de performance de sécurité? Je me rappelle que cette définition est très compliquée à trouver. Que pensez-vous de lier ces indicateurs et l'évolution des émoluments des CEO, voire des membres du comité de direction?

Quid des recommandations à court terme, notamment sur la visibilité des signaux et la problématique des IOT?

Un élément qui n'a pas été abordé dans vos exposés est la thématique de l'analyse de risque. Les experts ont clairement montré qu'il n'y avait pas eu d'analyse de risque suffisante pour le rail belge et que le problème pourrait se poser à l'égard du RER: il engendrera 30 % de trafic supplémentaire sur le réseau. Peut-on mettre en œuvre cette analyse de risque? Que pensez-vous de ce constat?

Le texte produit par Mme la ministre est un texte de vision, avec un planning. On a vu que, par le passé, le planning n'avait pas été respecté, qu'il y avait un vrai problème de suivi et de contrôle, mais aussi d'entretien des équipements. Quelles garanties pouvons-nous obtenir que ce planning sera respecté et que le contrôle sera bien effectué par la suite?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben het geluk gehad om vrijwel een volledige kalender te mogen aanhoren van wetten, koninklijke besluiten, Europese regelgeving en ministeriële rondzendbrieven. Ik denk dat er tijdens uw ambt weinig data zijn opengebleven.

Dat is heel indrukwekkend, maar ondanks dat is de datum van Buizingen heel pijnlijk. Al die beslissingen hebben het ongeval in Buizingen niet kunnen voorkomen.

Hetzelfde geldt voor uw wetsontwerp om boetes op te leggen wanneer bepaalde criteria op het vlak van veiligheid niet worden behaald.

U hebt in het kader daarvan ook verwezen naar een koninklijk besluit. Is dat koninklijk besluit al operationeel? Hebt u dat al toegepast of wacht u op de definitieve goedkeuring en publicatie ervan alvorens die boetes toe te passen? Indien die boeteclausule al werd toegepast, over welke feiten gaat het dan en wat was het bedrag van de boete?

Wat de personeelsproblematiek van DVIS betreft, hebt u ook een aantal maatregelen in het vooruitzicht gesteld. Ook daarvan moeten wij echter afwachten wat de toekomst zal brengen. Ik denk nochtans dat u, gezien uw verleden, heel goed geplaatst was om te weten wat de noden waren.

U stelt dat de marge waarbinnen kan worden gesanctioneerd, heel beperkt is en dat men alleen maar het veiligheidsattest kan afnemen. Volgens mij had u sinds uw aantreden wat actiever kunnen zijn in plaats van te wachten en nu ineens met een batterij aan maatregelen te komen. Ik herhaal nogmaals dat uw ervaring in deze toch een heel goede raadgever had kunnen zijn, zeker wanneer het gaat om de personeelsproblematiek van DVIS.

U zegt dat die dienst vanaf 2012 volledig operationeel zal zijn en dat ook voldoende middelen beschikbaar zullen zijn. Dat staat in schril contrast met uw uitspraak bij het begin van uw uiteenzetting. U zei toen dat veiligheid altijd een prioriteit, de eerste doelstelling moet zijn en dat veiligheid altijd het credo is geweest van de spoorwegverantwoordelijken. Ik probeerde mijzelf daarvan te overtuigen, onder meer toen ik hier de CEO's heb gehoord, en ook vandaag, maar ik slaag daar niet altijd in. Ik hoop dat u daarvan zelf voldoende overtuigd bent.

Wat de beheersovereenkomst betreft, reageert u alvast positief op de conclusies en de aanwijzingen die in de drie rapporten staan. Ook daar stel ik vast dat men toch veel korter op de bal had moeten spelen, na de feiten, veel vroeger dan nu. In hoeverre zijn er in het verleden pogingen ondernomen om eraan tegemoet te komen?

Het antwoord omtrent de problematiek van de seinoverschrijdingen was ook een beetje mager. U somt een aantal initiatieven van Parlementsleden op. Blijkbaar was zelfs dat niet volledig. Verwijzen naar de website van de Kamer is iets te gemakkelijk als antwoord. In respons op de drie rapporten had u wat meer weerwerk mogen bieden.

Het is alvast een positief punt dat de problematiek van de seinoverschrijdingen binnen de organen van de diverse spoorwegverantwoordelijken aan de orde is. Vraag is of ook dit niet veel vroeger had moeten gebeuren. Trekt men er de juiste conclusies uit?

Het is niet omdat dit op de agenda staat, dat daarom de problematiek wordt aangepakt. Andere collega's hebben er reeds op gealludeerd dat het cijfer nog steeds hoog blijft. Het klassieke antwoord is dat het met TBL1+ en ETCS allemaal in orde zal komen. In afwachting daarvan moeten wij er wel degelijk werk van maken.

Ik heb nog een punt in verband met uw antwoord op een aantal opmerkingen die door ERA werden gemaakt. De personeelsproblematiek en daaraan gekoppeld de financiering van ERA, vroeg om een snellere reactie. Kunt u mij even toelichten waarom men nog zolang zal moeten wachten? U zegt dat er vanaf 2012 voldoende budget zal zijn, maar DVIS bestaat sinds 2005. Die problemen zijn toch niet nieuw. Ik ga ervan uit dat u niet heeft gewacht op de conclusies van ERA om de pijnpunten aan te pakken. Ik denk dat u op dat vlak minder hulp hebt van koninklijke besluiten, ministeriële besluiten en Europese richtlijnen, maar dat het vooral een budgettaire kwestie is.

Tot slot, u erkent dat er in de beheersovereenkomsten inzake veiligheid weinig afspraken staan. Het is in ieder geval positief dat u bereid bent om daarvan in de toekomst toch meer werk te maken.

Mevrouw Vervotte, wat ik zeker mis in uw betoog, gelet op de herhaaldelijke vermeldingen in de rapporten, is de kritiek op TBL1+. U stelt het een beetje voor als een tussensysteem, terwijl er toch zeer kritische bemerkingen worden gemaakt, zelfs over het aspect van TBL1+ als tussenoplossing. Zelfs op het vlak van de financiering stelt u het te veel voor alsof elke euro die in TBL1+ wordt geïnvesteerd zeker niet verloren is. Men komt natuurlijk telkens met het goede nieuws dat het nog sneller is. Waarom kon die snelheid dan niet in eerste instantie worden gehanteerd?

Daarnaast is er natuurlijk de problematiek met

betrekking tot ETCS. Er zijn toch nog heel wat tekortkomingen wanneer wij TBL1+ als tussenstadium zien. Gelet op de kritiek in de rapporten, wordt het veiligheidsaspect voor slechts 75 % gedekt. In welke mate kunnen wij onszelf dan geruststellen dat wij ons bij een volledige dekking met TBL1+ of ETCS veel minder zorgen moeten maken? Ik maak mij nog steeds zorgen.

U geeft ook cijfers over het aantal ongevallen. Daarvoor verwijst u naar het buitenland. U geeft de indruk dat het statistisch nogal meevalt. Ik denk niet dat Buizingen op dat vlak een statistische meevaller kan worden genoemd. Elk ongeval is er een te veel, zeker met betrekking tot het toezicht dat de overheid uitoefent op de drie organen. U verwijst daarin naar de beperkte rol van de regeringscommissaris. Kunt u even toelichten wat de voornaamste ingrepen of tussenkomsten zijn geweest van uw regeringscommissaris? Ik heb het dan niet zozeer over controle op de wet op de openbare aanbestedingen. U droeg zelf reeds een aantal argumenten aan dat het veiligheidsaspect inherent aanwezig is in de diverse beheersovereenkomsten. Welnu, ik ga ervan uit dat de regeringscommissaris ook toezicht houdt op de uitvoering van de beheersovereenkomsten. In welke mate is de regeringscommissaris tot op heden daarin tussengekomen en werd in de betrokken bestuursorganen daaraan de nodige aandacht besteed?

U schaart zich ook achter de standpunten die door de betrokken CEO's werden ingenomen maandag jongstleden. U was aanwezig en hebt ook de vragen gehoord van de diverse Parlementsleden van de verschillende politieke partijen. Zij waren niet echt overtuigd van de "goednieuwsshow" van de CEO's.

Als men hen aanhoorde, was het duidelijk dat zij weinig en beperkt ingingen op de kritische bemerkingen die in de drie rapporten werden gemaakt, dat blijkbaar alles goed ging, dat er slechts in beperkte mate een aantal probleempunten waren, maar dat ze zich daar zeker van bewust waren. Het was alsof die rapporten nooit bestaan hadden. Ze beklemtoonden wel dat ze zich zeer nederig opstelden en stelden dat ze de juiste conclusies getrokken hebben uit die juiste rapporten. In ieder geval hebben zij inhoudelijk zeer weinig weerwerk, laat staan een degelijk antwoord geboden op de drie rapporten.

Vandaar een beetje de tegenstelling, waarbij u zelf wel erkent dat er een aantal pijnpunten zijn. Uw opstelling is toch wel wat neutraler, zeker in vergelijking met de standpunten die door de betreffende CEO's werden ingenomen.

Hetzelfde blijkt wanneer u stelt dat er inzake de opsplitsing van de NMBS in 2005 in feite geen probleem is. Ik verwijs onder meer naar het bakenincident dat in extenso wordt behandeld in het rapport van het Rekenhof, waarbij men duidelijk, in de communicatie tussen Infrabel en NMBS, de schuld naar elkaar probeert door te schuiven via briefwisseling. Het is ook duidelijk dat de communicatie omtrent dat incident tussen DVIS enerzijds en Infrabel en NMBS anderzijds niet vlot is verlopen. Hetzelfde blijkt wanneer wij kijken naar het ERA-rapport. Ook daar schort een en ander aan de wisselwerking tussen het controleorgaan van Infrabel zelf en DVIS. Stellen dat de opsplitsing op zich niet echt een probleem is, is toch te kort door de bocht.

Op het vlak van de werksituatie stelt u dat veiligheid altijd een eerste prioriteit is geweest. Dat is door staatssecretaris Schouppe bevestigd. Dat wil ik dan toetsen aan het rapport van ERA en aan de analyse en de pijnpunten die daarbij naar voren zijn gekomen. Ook daar zijn naar mijn mening de CEO's er niet in geslaagd de commissie of alvast mij te overtuigen. Het klopt dat op het vlak van veiligheid in de budgetten was voorzien, maar de vraag is natuurlijk of die doeltreffend werden gebruikt en of daar de juiste prioriteiten werden gelegd. Het feit dat u zelf toegeeft dat u met een avenant of bijvoegsel bij het beheerscontract zult werken, is toch ook een beetje een teken dat het huidige beheerscontract onvoldoende is om de eisen en de criteria op het vlak van veiligheid te controleren, na te gaan, op te volgen.

Ik stel vast dat de problematiek van de veiligheid en de personeelsproblematiek een blijvend pijnpunt is. Wij hebben het geluk dat de geplande staking van 15 november alsnog is afgewend, omdat wordt ingegaan op de vervroegde indienststelling van meer dan 100 treinbegeleiders.

Er werd hier ook al door enkele sprekers die door de commissie werden gehoord, gezegd dat de druk op het huidige personeel, met het oog op de fouten die zijn gemaakt en ook nog in de toekomst zullen worden gemaakt, niet bevorderlijk is om het risico op incidenten te vermijden.

Uw conclusie is dat de bedrijven en de bestuurders moeten worden geresponsabiliseerd. Kunt u meer toelichting geven hoe dat concreet in zijn werk zal gaan? U hebt verwezen naar het

systeem dat nu al wordt gehanteerd. Wat is de visie om dit tot op heden te beperken? Ik verwijs naar de cijfers inzake stiptheid. Waarom hebt u daar niet veel vroeger ingegrepen?

Ik wil met een positieve noot eindigen. Ik apprecieer het dat u in de toekomst overweegt om met jaarlijkse rapporten te werken. Ik denk dat het veiligheidsaspect in het verleden iets te veel op de achtergrond is geraakt. De voornemens zijn in elk geval positief.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais essayer de ne pas être trop long et je vais, comme ma collègue Valérie de Bue, vous remercier pour une certaine ouverture et une prise en compte réelle des différents rapports qui ont été soumis à la commission ainsi qu'à vous-même. Votre attitude tranche assez fortement avec celle des administrateurs que nous avons entendus lundi. Nous avions alors eu affaire à un discours fermé et à un certain désintérêt pour les différentes recommandations et les différents enseignements que nous pouvions tirer de tous les rapports.

Un des points essentiels, depuis que le rapport intermédiaire des experts de la commission est sorti, c'est la question de la culture de sécurité. Vous l'avez longuement évoqué, monsieur Schouppe, en introduction de votre exposé. Je crois qu'il constituera un élément de débat pour les jours et les semaines à venir et restera sans doute au cœur de nos recommandations. Existe-t-il une culture de la sécurité? Le système de sécurité est-il efficace?

Je voudrais avoir votre avis, en trois ou quatre points, sur la manière dont vous appréhendez la sécurité à l'heure actuelle et savoir si vous estimez qu'elle est suffisamment prise en compte. Je voulais d'abord évoquer avec vous – ce n'est pas un élément qui se trouve dans les rapports, mais il me semble important – l'accident en gare d'Arlon le 15 septembre dernier, sept mois, jour pour jour, après la catastrophe de Buizingen. J'aurais voulu connaître votre impression sur la nature de cet accident, mais je ne vous demande pas d'en venir aux responsabilités. Quand on a, sept mois après la catastrophe de Buizingen, une collision entre deux trains à la sortie de la gare d'Arlon, dans un scénario un peu similaire, qui heureusement ne fait pas de victime grave, peut-on dire que nous sommes face à un système de sécurité efficace? Ne serions-nous pas plutôt face à quelque chose d'inquiétant, qui démontre que les choses ne fonctionnent pas en termes de sécurité?

Je voulais savoir, chacun dans vos compétences, si, suite à cet accident, vous aviez pris des mesures particulières. Certaines mesures ont été prises après Buizingen, madame la ministre, je ne nie pas cela. Mais vous êtes-vous dit qu'il y avait un problème? N'y aurait-il pas des mesures supplémentaires à prendre? À votre connaissance, les acteurs de terrain, Infrabel, la SNCB, mais aussi l'agence nationale et l'organisme d'enquête, ont-ils également pris une série d'initiatives nouvelles après l'accident d'Arlon, sur le constat supposé que nous serions à nouveau face à un réel problème de sécurité?

Deuxièmement, j'ai évoqué le rapport de la Cour des comptes avec les administrateurs concernant la problématique du remplacement, sur les voies, de la TBL1 par la TBL1+. La Cour des comptes évoque dans son rapport d'octobre 2009 (pp. 34-35) le fait qu'Infrabel a commencé à équiper les voies en TBL1+ en retirant les balises TBL1. L'autorité nationale de sécurité, suite à une enquête, a dit qu'on était en train d'enlever le système TBL1 des voies alors que c'est celui qui équipe en majorité les locomotives qui ne sont pas encore équipées du TBL1+. L'autorité nationale de sécurité parle d'une diminution de la sécurité et qu'ils pourraient être tenus pour responsables si des accidents devaient survenir.

Ne trouvez-vous pas que cet élément est symptomatique d'un problème de coordination entre Infrabel et la SNCB où on n'évolue pas à la même vitesse en matière d'équipements de sécurité?
En ce qui concerne le franchissement des feux rouges, problème connu depuis longtemps et que l'ERA a mis en évidence dans son rapport, j'ai essayé de voir s'il n'y avait pas un audit réalisé par l'autorité nationale de sécurité. N'est-ce pas le rôle de l'autorité nationale de faire un audit sur cette question afin de voir ce qui coince dans la problématique de ces dépassements de feux qui, soit stagnent, soit augmentent sur le réseau? Je n'ai pas trouvé de trace d'un tel audit. N'estimez-vous pas qu'il y a des améliorations à apporter en la matière?
Le dernier point en matière de culture de la sécurité concerne les rapports d'enquête. En cas d'accident, la loi prévoit le cadre dans lequel des rapports d'enquête doivent être rédigés, leur délai de rédaction, le type d'information, notamment les recommandations, qui doivent s'y trouver.

Je salue le fait que, depuis peu, on puisse enfin prendre connaissance de ces rapports sur le site du SPF Mobilité.

Néanmoins, il y a toujours un retard important après la survenance de l'incident et la parution du rapport. Par ailleurs, des rapports sont inexistants (5 ou 6), dont certains sont en souffrance depuis 2008. Il n'y a pas de rapport d'enquête. Il n'y a donc pas non plus de recommandations formulées à la suite d'accidents pour mettre en œuvre telle ou telle mesure qui permettrait d'éviter les accidents. Il s'agit d'un manquement de la part de l'organisme d'enquête ou de la SNCB Holding. Il s'agit en effet de rapports qui ont été à l'époque rédigés par celle-ci.

Qu'en est-il? Je rappelle que ces rapports doivent normalement être rentrés dans l'année qui suit l'accident.

J'aurais également voulu savoir, monsieur Schouppe, si vous pouviez nous en dire plus sur la manière dont l'agence et l'organisme d'enquête assurent le suivi des recommandations formulées dans ces rapports.

En ce qui concerne l'autorité nationale, vous en avez beaucoup parlé. La question de l'indépendance se pose effectivement.

Parmi les éléments qui posent problème en matière de ressources humaines, on note la capacité à disposer des meilleures compétences. À cet égard, la Cour des comptes évoquait le problème de la compétition salariale et le fait que l'ERA soit proche, tout comme la Commission européenne et la SNCB Holding, avec pour conséquence des difficultés pour recruter de la manière la plus efficace qui soit. N'est-ce pas aussi un élément – et il y en a d'autres – qui devrait plaider pour un autre mode d'autonomie, pour en faire un organe disposant d'un éventail plus grand de statuts pour ses collaborateurs, organe qui serait donc externe à l'administration? Je ne sais pas si le rapport Berger évoquait cette possibilité mais j'aurais voulu vous entendre sur ce point si vous le souhaitez.

Je voudrais encore vous poser une question sur l'interopérabilité de TBL1+. C'est une question sur laquelle nous ne sommes pas tous d'accord. Estimez-vous que la TBL1 est un système interopérable? Dans la négative, quelle est la capacité pour la Belgique de l'opposer aux opérateurs étrangers? C'est une question que nous nous posons depuis assez longtemps dans cette commission. Et nous n'avons toujours pas reçu de réponse très claire. Pourra-t-on un jour dire aux opérateurs étrangers qui circulent sur le réseau qu'ils sont obligés de mettre en œuvre la TBL1+ sachant que ce système n'est pas interopérable et qu'il n'est pas reconnu comme tel par l'Union européenne.

Pour ce qui concerne les contrats de gestion, il me semble que vous avez tous les deux apporté des éléments importants. Je crois que cela va "nourrir" nos recommandations en la matière.

J'en arrive ainsi aux recommandations du rapport des experts de la commission. Elles sont très nombreuses. Par rapport à ces recommandations, notamment à court terme, en termes de visibilité des signaux, d'indicateurs d'opérations terminées, de vigilance des conducteurs de train, *etc*., vous avez été beaucoup plus évasif. On ne vous a pas beaucoup entendu à ce sujet. Estimez-vous que cela relève de la compétence des CEO ou qu'il y a un problème par rapport à ces différentes recommandations?

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, en zeker mijnheer de staatssecretaris, hartelijk dank voor uw lange uiteenzetting over de drie rapporten.

Eerst maak ik een algemene opmerking. Het feit dat u beiden nogal wat tijd neemt om te proberen aan te tonen dat er binnen de verschillende organisaties toch een veiligheidscultuur zou heersen, zij het dat men er in het verleden aan gewerkt heeft, zij het dat men er vandaag hard aan het werken is, bewijst volgens mij dat de rapporten toch op een zere teen getrapt hebben.

Ik wil opmerken dat een veiligheidscultuur niet alleen betekent dat men beschikt over checklijsten. Met het afchecken daarvan alleen is niet aan de veiligheidsvoorwaarden voldaan. Een cultuur van veiligheid houdt de volledige integratie in van alles wat te maken heeft met de veiligheid.

Ik wil u een aantal vragen stellen, mijnheer de staatssecretaris, die verband houden met de bevindingen van het ERA-rapport.

Men heeft vastgesteld bij de nationale veiligheidsinstantie dat er voor toekenning van de verschillende certificaten geen echte processen voorgeschreven werden. De werking gebeurde door de mensen die ervoor aangetrokken waren en die over voldoende kennis beschikten en daardoor gekwalificeerd waren om te beslissen wat goed of slecht is. Mij lijkt het nogal tegenstrijdig dat men certificaten aflevert, omdat iemand oordeelt dat het goed is, terwijl men geen volledig proces heeft aan de hand waarvan men beslist. U mag dat straks weerleggen, ik heb daar

geen probleem mee. Dat staat alvast woordelijk in het rapport van ERA.

Iets anders wat altijd werd aangehaald door de verschillende CEO's die hier eerder deze week aanwezig waren, wat ook in het rapport van ERA staat over de nationale veiligheidsinstantie en wat door het nationale onderzoeksorgaan werd gezegd, is dat er een tekort is aan gekwalificeerd personeel om de taken naar behoren uit te voeren.

Ik heb reeds aan verschillende experts en ook aan de CEO's gevraagd hoeveel mensen er te kort zijn en welke actie ondertussen ondernomen is. Aan u stel ik natuurlijk de specifieke vraag wat de nationale veiligheidsinstantie en het nationaal onderzoeksorgaan gedaan hebben. Welke stappen zijn er ondernomen? Op welke termijn mogen wij verwachten dat de personeelsbezetting voldoende is om de taken die voorgeschreven worden door de wet naar behoren uit te voeren?

Tot daar mijn vragen aan u, mijnheer de staatssecretaris.

Mevrouw de minister, op een vraag van mij in de commissie voor de Infrastructuur van ongeveer een maand geleden in verband met de opwaartse compatibiliteit van TBL1+ naar ETCS, hebt u geantwoord dat het volledig compatibel is. Intussen hebben wij vastgesteld dat dat blijkbaar toch niet helemaal het geval is; het deel Infrabel is volledig compatibel, maar het deel in de tractievoertuigen is niet altijd even compatibel. U betichten mij foute informatie of een fout antwoord te geven, zou te ver gaan, maar het lijkt mij toch dat uw diensten zich op dat ogenblik misschien onvoldoende geïnformeerd hebben.

Dan komen wij terug op dat gebrek aan veiligheidscultuur. Ik sta daarvan nogal versteld, ook bijvoorbeeld met betrekking tot de planning van ETCS. In 1999 was gepland dat dat tegen 2015 volledig uitgevoerd zou zijn. In 2001 werd gepland dat het tegen 2010 volledig geïmplementeerd zou zijn. Dat is natuurlijk allemaal vóór uw bevoegdheidsperiode, dat gaat ver terug. Vandaag worden wij geconfronteerd met een deadline die ineens verschoven wordt van 2015 naar 2020 tot 2025 en in uw rapport vandaag naar 2030. Als wij over dat soort periodes beginnen te spreken, lijkt het mij nogal eufemistisch om de beslissing voor TBL1+ hier te verkopen als een tijdelijke oplossing in overstap naar ETCS. Mij lijkt veeleer dat TBL1+ een systeem is dat op termijn zal vervangen worden door ETCS, als dat al lukt.

Is die deadline van ETCS tegen 2030, die ineens vandaag en ook maandag reeds enigszins naar voren gekomen is, nu een definitieve deadline of zult u alsnog pogingen ondernemen om die op een of andere manier terug te schroeven?

Ten slotte, als ik de verschillende plannetjes in de bijlage van het rapport van het Rekenhof bekijk, dan zie ik dat er op drie jaar tijd serieus teruggeschakeld wordt in ambitieniveau. Is op de veiligheidsinvesteringen op de spoorlijnen ook de normale 60/40-regeling van toepassing, zoals op investeringen aangaande de spoorinfrastructuur?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais poser à mon tour deux questions à M. le secrétaire d'État, M. Schouppe. Je voudrais revenir tout d'abord sur le problème du manque d'effectifs des organismes d'enquête. On sait que la Cour des comptes et l'ERA y ont fait allusion dans leurs rapports. Vous-même, vous avez fait part des dispositions, budgétaires notamment, qui ont été prises pour renforcer les deux organismes et nous vous avions déjà entendu en commission de l'Infrastructure à ce propos. Vous les reprenez également dans votre courrier pour le rapport de la Cour des comptes.

J'ai bien entendu les chiffres que vous avez cités. En effet, pour le NSA, passer à sept collaborateurs, c'est mieux. J'ai compris que vous comptez y aller progressivement pour le SSICF: 29 personnes en 2010 et 38 à 40 en 2012. Je sais que c'est un plus, et je ne compte pas critiquer pour le plaisir, mais je reste dubitative: cela sera-t-il suffisant? Dans le rapport de l'ERA, on peut lire que le NSA est un organisme dont certaines activités sont largement sous-développées. Je me demande si sept collaborateurs seront suffisants pour résoudre ce problème. D'autre part, le SSICF parlait déjà en 2009 de la nécessité de porter le cadre à 34 personnes. En outre, pas moins de six pages entières sont nécessaires pour reprendre les tâches précises que le SSICF doit accomplir.

À l'instar du plan d'accélération du système TBL1+ décidé par le groupe SNCB, votre collègue Mme Vervotte et les syndicats, ne pourrait-on imaginer la même chose pour les deux organismes d'enquête, afin d'accomplir un grand pas en avant dans la logique d'amélioration de la sécurité du trafic ferroviaire?

Par ailleurs, vous avez détaillé un arrêté royal de 2008 fixant une norme temporelle pour le TBL1+ prévoyant la possibilité pour Infrabel à partir de 2015 d'imposer aux entreprises ferroviaires une

limitation de vitesse pour les trains non équipés. Cette possibilité s'applique-t-elle aux entreprises ferroviaires étrangères qui n'ont aucune obligation de fait au niveau européen de s'équiper en TBL1+?

Enfin, petite question pratique à propos de ce nous avons dit ce matin au sujet de nos travaux: nous nous tournons vers les deux intervenants. Leurs interventions ont été très détaillées, avec beaucoup de références. Pouvons-nous espérer recevoir leurs textes?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw uitgebreide toelichting. U bent zeer concreet ingegaan op de opmerkingen die in de verschillende rapporten naar voren zijn gebracht. Ik kan wel volgen dat bepaalde sprekers zegden dat u iets concreter inging op de rapporten dan maandag is gebeurd. Dat neemt niet weg dat wij maandag ook een aantal interessante zaken hebben meegekregen.

Wij hebben een uitgebreid overzicht gekregen van de genomen wettelijke initiatieven, van de evolutie in de wetgeving, van de Europese regelgeving. Ik meen dat het nuttig was dat allemaal op te lijsten. Het toont toch aan dat wij sinds 2005, toen de NMBS in drie maatschappijen werd opgesplitst, nog altijd in een transitieperiode zitten. Door de omschakeling van de oeroude monolithische spoorwegmaatschappij naar verschillende bedrijven komen er nieuwe instanties, nieuwe regelgeving, onafhankelijke controleorganen enzovoort. Zoiets heeft natuurlijk tijd en middelen nodig.

Ik meen dat het duidelijk is dat er al een aantal inspanningen is geleverd en dat er nog een aantal inspanningen zal moeten volgen. Wellicht zal onze bijzondere commissie bij het einde van haar werkzaamheden op een aantal punten kunnen wijzen, om de inspanningen nog meer op te drijven. Ik denk bijvoorbeeld aan de operationele doelen van DVIS, aan het onderzoeksorgaan en aan de werking van die organen.

Hetzelfde kan gezegd worden over de personeelsproblematiek. Er waren opmerkingen van zowel de Europese Commissie als ERA over de onafhankelijkheid van het personeel in die organen. Ik vermoed dat het een probleem is in vele lidstaten. De knowhow inzake spoorveiligheid zat immers lang bij de traditionele spoorwegmaatschappijen en nu is het zoeken naar onafhankelijke knowhow ter zake. Ik hoop dat dat ook voortgezet kan worden. Dat wordt allicht een van onze aanbevelingen.

Ik heb nog een paar specifieke vragen. In het rapport van ERA wordt gewezen op een gebrekkige opvolging door de infrastructuurbeheerder van de aanbevelingen van DVIS en het onderzoeksorgaan. In het rapport van het Rekenhof is het voorbeeld beschreven – het werd ook door een collega aangehaald – van de ontmanteling van de TBL1-bakens op het moment dat er TBL1+-bakens gelegd worden. Het is wel een schrijnend voorbeeld, omdat DVIS die opmerking vrij snel heeft doorgespeeld aan Infrabel. Het heeft toch een tijd geduurd vooraleer Infrabel effectief op die suggestie van DVIS is ingegaan.

Dat werd uiteraard maandag ook gesignaleerd aan de CEO's en zij hebben daar toch eerder ontwijkend op geantwoord. Dat wijst er toch op dat de doorstroming tussen de onafhankelijke organen die onder de bevoegdheid van de FOD vallen en de spoorwegmaatschappijen nog voor verbetering vatbaar is.

Niet enkel over die samenwerking, maar ook over de samenwerking tussen de DVIS en het onderzoeksorgaan zelf worden nog opmerkingen gemaakt in het rapport van ERA. Daarbij wordt gesteld dat de veiligheidsinstantie wel over de onderzoeksresultaten van het onderzoeksorgaan wordt geïnformeerd, maar dat met betrekking tot de aanbevelingen niet onmiddellijk actie wordt ondernomen of dat dit niet resulteert in aanbevelingen van DVIS aan de spoorwegmaatschappij. Er is dus nog werk aan de winkel om de samenwerking tussen die organen op punt te stellen, eens die instanties goed zijn uitgebouwd. Een audit zoals u suggereerde, kan daar mogelijk toe bijdragen.

Ook positief was dat het ruimer kader even werd geschetst. We zijn soms zeer gefocust op de spoorveiligheid – terecht na de gebeurde ongevallen – maar we mogen toch niet vergeten dat 92 % van de slachtoffers die in de spooromgeving vallen, gebeuren aan de spoorwegovergangen. De focus leggen op spoorveiligheid los van de spoorwegovergangen, mag er niet toe leiden dat de spoorwegmaatschappij het actieplan spoorwegovergangen naar de achtergrond zou schuiven. Dat moeten we toch altijd op de achtergrond mee voor ogen houden.

Dan is er de visietekst die door de minister, de spoorwegmaatschappijen zelf en de vakbonden einde maart naar voor is gebracht. Op vrij korte

termijn na het ongeval van Buizingen werd daarin een aantal concrete maatregelen naar voor geschoven, die natuurlijk niet van de ene dag op de andere in de praktijk kunnen worden omgezet. Het is wel belangrijk de maatregelen die daarin werden aangekondigd, op te volgen en na te gaan of die effectief in concrete maatregelen worden omgezet. Ik heb maandag een aantal punten daarvan aangehaald tegenover de heren Lallemand en Descheemaecker in hoofdzaak. Hun antwoorden waren niet helemaal honderd procent overtuigend dat men daar effectief heel snel werk van maakt. Het lijkt mij dan ook een goede piste om, zoals gesuggereerd in het rapport van de experten, een bijlage bij de beheerscontracten te maken om de doelstellingen, maatregelen en aanbevelingen uit de visietekst mee op te nemen in de beheerscontracten. Dat is een heel positief element en het komt bovendien tegemoet aan het rapport van de experten en de suggesties die daarin worden opgenomen.

Daarin werden trouwens nog andere suggesties gedaan. Er zou bijvoorbeeld vrij snel een concreet plan moeten worden uitgewerkt om de post-TBL1+-periode voor te bereiden, dat is de periode waarin ETCS effectief moet worden ontplooid.

Momenteel is men daarover nogal vaag. Het is lang niet duidelijk waar men ETCS level 1 of level 2 zal toepassen. Ook over de deadline van 2030 of 2020 bestaat geen duidelijkheid. Vanuit de commissie of door de verantwoordelijke ministers moet het sein worden gegeven aan de NMBS en Infrabel dat een concreet plan moet worden uitgewerkt.

Ik wil nog even verwijzen naar het koninklijk besluit van 13 november 2009 dat werd aangehaald door de heer Schouppe en dat past in de aanbeveling om een aantal concrete doelstellingen mee in de beheerscontracten op te nemen.

Dat koninklijk besluit zal in de toekomst toelaten concrete cijfermatige veiligheidsdoelstellingen op te leggen. De heer Schouppe heeft gezegd dat dit operationeel kan worden vanaf 2013 omdat men daar met een referentieperiode van vijf jaar moet kunnen werken. Wellicht is het te vroeg om de veiligheidsdoelstellingen waarvan sprake in dat koninklijk besluit in de bijlage op te nemen. Ik vermoed dat dit toch wel een element is dat zal kunnen worden opgenomen in de beheerscontracten van na 2012. Het huidige beheerscontract loopt immers af in 2012.

Mijnheer de voorzitter, het was soms een beetje chaotisch, maar ik denk dat wij de belangrijkste opmerkingen hebben geformuleerd. Ik blijf ervan overtuigd dat de beslissing inzake TBL1+, zoals die momenteel wordt uitgerold, een goede beslissing is. Ik betreur het dat sommigen dat ter discussie blijven stellen. Dat neemt echter niet weg dat het kader waarin die beslissing in 2006 werd genomen, verder onderzoek verdient.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, je ne serai pas redondant, car énormément de questions ont été posées par mes collègues. Je voudrais tout d'abord vous remercier pour la qualité des réponses circonstanciées qui ont été données tout en tenant compte des recommandations apportées dans les différents rapports.

J'ai été interpellé lundi entre le grand écart de perception entre les rapports et les trois CEO. En effet, il apparaissait que la culture de la sécurité était inexistante au sein des différentes entreprises. M. Schouppe a dit, à juste titre, qu'elle existait mais qu'elle était perfectible. Selon les CEO, au niveau des investissements, tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Le timing était suivi et même dépassé. D'après les rapports des experts, toujours en ce qui concerne les investissements, il s'agissait plutôt d'une opération de rattrapage en vue de combler un manque avéré depuis plusieurs années et que ce n'était pas une réussite à ce niveau.

Cependant, il est un point sur lequel tous étaient d'accord, à savoir la qualité de la formation des conducteurs. Les deux parties soulignaient la qualité de la formation pour nos conducteurs.

Je me réjouis que M. le secrétaire d'État compte augmenter les effectifs dans l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête. Doit-on recruter ce personnel parmi l'ex-personnel de la SNCB? Les personnes compétentes se trouvent-elles en Belgique ou devons-nous aller chercher du renfort à l'étranger? Je pense, comme la plupart de mes collègues, que cette structure doit être tout à fait indépendante et gérée de manière intègre et transversale. Eu égard à la culture de la sécurité dans les différentes entreprises, pourquoi ne pas sortir un "monsieur sécurité" ou une "madame sécurité" et pourquoi, via le contrat de gestion, ne pas leur imposer les résultats, comme l'a déjà dit la ministre, et ainsi jouer l'agent sanctionnateur sur le résultat, les boni ou les salaires?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter,

mijnheer de staatssecretaris, mevrouw de minister, ik dank u voor de uitgebreide toelichting.

Ik zal beginnen met een aantal vragen en bemerkingen met betrekking tot de toelichting van de staatssecretaris.

Het moet worden gezegd dat de lijst van wetgevende initiatieven waarmee de presentatie is gestart, indrukwekkend is. Toch moet ook worden gezegd dat die wetgeving vaak niet proactief, maar veelal na een officiële ingebrekestelling door de Europese Commissie tot stand is gekomen.

Ter zake staat in een verslag van het Rekenhof: “Belangrijke Europese richtlijnen rond spoorwegveiligheid worden stelselmatig te laat of gebrekkig omgezet, wat leidt tot inbreukprocedures van de Europese commissie.”

Voorts zegt u ook dat een groot deel van de kritiek in het rapport van de ERA betrekking heeft op politieke keuzes die in het verleden zijn gemaakt. Dat verwondert mij een beetje, want u bent nu al drie jaar staatssecretaris. In die periode konden alleszins een aantal issues en de nodige hervormingen worden opgestart.

Ik moet vaststellen dat vandaag met betrekking tot een aantal specifieke bekommernissen die in de diverse rapporten staan toch ook een aantal antwoorden en suggesties is geformuleerd.

Om een aantal knelpunten aan te tonen, verwijs ik naar wat in het verslag van het Rekenhof op pagina 23 staat. Het Rekenhof concludeert daar dat de Staat de nieuwe opdracht als regulator van de markt van het spoorvervoer onvoldoende voorbereidt. Zij geven daarvan op diverse pagina’s voorbeelden.

Op pagina 16 staat: “Slechts 4,5 fulltime equivalenten op 26 personen bij de DVIS zijn belast met een toezichtopdracht. Hoewel dat toch wel onontbeerlijk wordt geacht, voert de DVIS nauwelijks of geen enkele veiligheidsaudit uit.”

“Op 30 april 2010 was het jaarverslag 2008 van het onderzoeksorgaan nog steeds niet opgesteld”, staat op pagina 18. Ik denk dat nog een aantal van dergelijke voorbeelden kunnen worden aangehaald.

Daaruit kan men toch concluderen dat het toezicht door de DVIS onderontwikkeld is.

Ook is gesuggereerd dat er tussen de DVIS en Infrabel een aantal interactieproblemen zijn, wat ook in de verslagen te lezen is.

Ik heb het voorgaande maandag ook aan Infrabel voorgelegd. Infrabel heeft mij een duidelijk antwoord gegeven, met name dat Infrabel het belangrijk vond dat zij haar controlerende rol nog steeds uitvoerde, aangezien de DVIS onvoldoende ontwikkeld was. Infrabel zou er aldus voor hebben gezorgd dat er geen vacuüm zou ontstaan.

Voorstaande mededeling is een statement van Infrabel op mijn vraag. Ik had van u nog graag enige verduidelijking ter zake gekregen.

Ook hebt u ook gesteld dat er duidelijk verwarring bestaat tussen preventieve en curatieve controles. Ik stel mij de vraag of het niet noodzakelijk is om in de wet betreffende de exploitatieveiligheid de desbetreffende terminologie meer te specificeren, teneinde de verwarring volledig te kunnen wegwerken, zodat ze niet langer kan bestaan.

Er moet ook duidelijk worden gesteld dat er meer audits en niet zozeer controles moeten worden uitgevoerd. Ter zake is het belangrijk dat men over geschikt personeel beschikt.

U wijst er zelf op dat er extra budget zal worden uitgetrokken, waardoor er meer personeel kan worden aangetrokken en er zodoende een oplossing voor de problematiek in kwestie kan worden geboden.

Ter zake verwijs ik graag naar een uitspraak van de heer Latruwe tijdens een vergadering van de bijzondere commissie. Hij merkt op dat het huidige functioneren van de DVIS binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer niet toelaat een aantrekkelijk personeelsbeleid te voeren. De DVIS kan volgens hem op het vlak van bezoldiging ook niet met de NMBS-Groep concurreren. Bovendien verklaarde hij ook dat het personeel bij de DVIS intern niet in staat is zelf te auditeren. Vaak moet dus een beroep op externe auditbedrijven worden gedaan.

Wanneer wij extra budget ter beschikking stellen, is het erg belangrijk dat het budget in het licht van de naar voren gebrachte opmerkingen wordt gebruikt. Het kan niet de bedoeling zijn dat er gewoon bijkomend personeel wordt aangetrokken, maar dat er effectief personeel wordt aangetrokken om aan voormelde bekommernissen tegemoet te komen.

Ik heb in die optiek nog een bijkomende vraag. In welke mate zijn wij in staat het nodige personeel buiten de NMBS-Groep te vinden? De vraag is

belangrijk met het oog op de onafhankelijkheid. In welke mate is er op de huidige arbeidsmarkt in België en eventueel in het buitenland het daartoe noodzakelijke personeel voorhanden?

Langs de andere kant zijn er ook een aantal opmerkingen geformuleerd inzake de onafhankelijkheid en daar suggereert u zelf dat er al voorbereidend werk is gebeurd voor de verplaatsing van de DVIS en het onderzoeksorgaan onder de staatssecretaris voor Mobiliteit. Ik had graag geweten onder welke vorm en binnen welke termijn u dat mogelijk tot uitvoering ziet komen.

Ik heb een aantal vragen voor mevrouw de minister. Ik denk dat het belangrijk is dat een maand na het ongeval de beslissing is genomen, samen met de CEO's, om in een versnelde uitrol te voorzien van TBL1+. Ik stel mij nu de vraag – want ik heb dat niet gehoord – of de beslissing tot het versneld uitrollen van dat systeem gebaseerd is op een risicoanalyse en of die voorhanden is. Ik heb die vraag ook gesteld aan de CEO's, want ik denk dat dit toch wel cruciaal is. Als men de CEO's hoort, dan zeggen zij dat er na de volledige uitrol een risicovermindering is met 75 %. Er blijft nog een risico van 25 %. In de verslagen van de experts wordt rekening gehouden met bijkomende factoren waardoor er een veel groter residueel risico overblijft. Ik denk dat het essentieel is om verder in te gaan op die risicoanalyse.

Er zijn ook een aantal zaken die door de experts worden aangehaald – ik verwijs hier naar pagina 46 van het verslag – en die op zeer korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Ik zal er een aantal opnoemen: geen verouderde treinstellen inzetten op de spitsuren op drukke knooppunten rond Brussel, de bestuurders die deze diensten moeten vervullen zorgvuldig selecteren, aanwijzers "verrichtingen gedaan" gekoppeld aan de seinen veralgemenen, en dergelijke meer. Er is een hele lijst suggesties die op zeer korte termijn – we spreken dan over minder dan een jaar – eventueel toch het risico drastisch kan verminderen. Ik heb die vraag ook gesteld aan de CEO's en ik heb daar eigenlijk geen onmiddellijk en duidelijk antwoord op gekregen. Ik stel mij dan ook de vraag of u als minister inzake die acties een voortrekkersrol, een leidinggevende rol en een sturende rol kunt aannemen in het belang van die kortetermijnoplossingen.

U hebt inzake het beheerscontract ook nog een aantal aanbevelingen gevraagd aan de FOD Mobiliteit.

Wanneer verwacht u daaromtrent verdere informatie? Ik denk te mogen veronderstellen dat er op basis van die aanbevelingen nog altijd ruimte zal zijn om op basis van zaken die uit deze commissie komen een aantal aanvullingen en wijzigingen eventueel uit te voeren.

De **voorzitter**: Collega's, ik heb iedereen aan het woord gelaten die dat wenste. Ik zou zelf nog een aantal vragen willen stellen.

De eerste betreft het statuut van het orgaan DVIS. Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat er via de programmawet van 23 december 2009 organieke fondsen zijn opgericht door de verschillende KB's om de getalsterkte van DVIS als NSA en NIB uit te breiden. Dat klopt. We zien echter ook dat in de jaarverslagen van DVIS van 2007 en 2008 reeds gevraagd werd om bijkomend personeel te krijgen, omdat men de taak als NIB niet kon uitvoeren. Er werd namelijk geen enkele audit uitgevoerd in die voorgaande jaren. Wat ook zeer belangrijk is voor de aanbevelingen, is dat het statuut van DVIS vandaag onder de FOD ressorteert. Collega Somers heeft ook aangehaald dat de heer Latruwe hier gezegd heeft dat het statuut het vandaag moeilijk maakt om geschikt personeel aan te werven. Dat werd een aantal maanden geleden verklaard in deze commissie. Is er sinds de verklaring van de heer Latruwe in deze commissie overleg geweest met u of uw kabinet en anderen om hier een oplossing aan te geven? Zo ja, wat is dan het voorstel?

Wat het statuut van TBL1+ betreft, hebt u gezegd dat Infrabel de bevoegdheid of de wettelijke mogelijkheid heeft om treinstellen die niet er niet mee uitgerust zijn een snelheidsbeperking op te leggen voor het gebruik van het netwerk. Ik ga mee in de logica, maar ik stel mij wel de vraag in welke mate dit juridisch afdwingbaar is, aangezien het systeem TBL1+ vandaag niet erkend is als een Europees systeem. Ik zie dat er vandaag in Zwitserland geprobeerd wordt om het systeem ZUB te laten erkennen als een lightversie van ETCS – ook al is Zwitserland geen lid van de Unie – om de afdwingbaarheid juridisch mogelijk te maken. Het is voor mij dus onduidelijk in welke mate we dit juridisch kunnen afdwingen, zeker en vast voor buitenlandse operatoren.

In het advies van de deskundigen werd voorgesteld om op korte termijn een procedure AVG – aanwijzer verrichtingen gedaan – uit te voeren in de verschillende stations.

Dat advies werd hier in een tussentijds rapport geformuleerd. Gaat u akkoord met dat advies? Als

u beiden daarmee akkoord gaat, in welke mate kunnen wij dat dan juridisch afdwingbaar maken? Wij hebben gezegd dat bijvoorbeeld een herhalingssein of andere op korte termijn een mogelijkheid zouden zijn. Ik stel mij de vraag in welke mate de overheid dit juridisch afdwingbaar kan maken.

Ik meen uit de uitleg van u beiden begrepen te hebben dat u ons vraagt om zeer voorzichtig te zijn met aanbevelingen, wanneer wij een coördinerende bevoegdheid zouden geven aan de veiligheid, aan een coördinerend orgaan binnen de drie maatschappijen. U zegt dat, enerzijds, Infrabel al een aantal bevoegdheden heeft en dat, anderzijds, de Europese wetgeving gerespecteerd dient te worden. Wanneer wij daarmee geconfronteerd worden, dan stel ik mij de vraag wat dan bijvoorbeeld het juridisch statuut is van safety management en hoe wij die werkgroepen juridisch moeten integreren. U zegt namelijk dat wij in onze aanbevelingen moeten opletten met de juridische afdwingbaarheid. Ik stel vast dat er vandaag een soort safety management is. In welk kader opereert men daar?

Een ander element – ik vond dat een zeer goed voorbeeld, mijnheer de staatssecretaris – is het voorbeeld van de seinoverschrijdingen. U zegt dat dit in maart 2008 door de DVIS werd vastgesteld. Er zijn verschillende brieven vertrokken. Er is een antwoord gekomen. Er is dan nog een brief van de FOD gevolgd. Ik had een periode genoteerd van maart 2008 tot een brief van 7 oktober 2009, zoals u gezegd hebt. Er is dus anderhalf jaar briefwisseling geweest tussen de verschillende instanties. Wat is er met die aanbevelingen gedaan? Welk antwoord is er in de realiteit aan gegeven? Welke opvolging is eraan gegeven? Is er gecontroleerd of het aantal effectief verminderd is? Uit de cijfers blijkt dat het niet verminderd is. Wij kunnen natuurlijk veel brieven naar elkaar schrijven, maar als er geen gevolg wordt gegeven aan die brieven, dan is dat enkel goed voor bpost.

Mijn laatste vraag, mevrouw Vervotte, betreft de uiteenzetting die hier op 29 maart gegeven is. Er werd toen gezegd dat men rond de tafel ging zitten met de overheid, met de CEO's en de vakbonden, om op korte termijn een aantal voorstellen te doen inzake de opmerkingen die uit de eerste commissie gekomen zijn, namelijk opmerkingen over de werkdruk, de werkplanning en een versnelde uitvoering en uitrol. In de zomer zou er een inhaalbeweging gedaan worden.

Mijn vraag is wat op termijn de belangrijkste realisaties zijn die uit het overleg van 29 maart naar voren kwamen? Welke realisaties hebben een stap voorwaarts betekend sinds de werkzaamheden van de eerste commissie?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil nog één vraag stellen inzake de veiligheidscultuur. In uw toelichting is die wel grondig besproken, maar ik stel mij de vraag of de hiërarchische structuren die binnen de NMBS en binnen de diverse entiteiten bestaan het doorsijpelen van de veiligheidscultuur niet in de weg staan? Er is gesuggereerd daarvoor een overkoepelend orgaan op te richten. U hebt zelf in uw toelichting gezegd dat u daar niet echt een voorstander van bent.

Ik stel mij de vraag hoe u, binnen de toch zeer hiërarchische structuren van de entiteiten, een mogelijkheid ziet om een manier van werken te creëren waardoor de veiligheidscultuur sneller doorsijpelt? Men heeft al gesuggereerd een horizontale overlegstructuur te creëren, bijvoorbeeld inzake seinoverschrijdingen, en dat met de bedoeling om veel sneller op de bal te spelen in plaats van de gebruikelijke termijnen te moeten doorlopen omdat men de hiërarchie binnen de organisatie moet volgen.

Ik begrijp uw opmerking dat een overkoepelend orgaan daarvoor geen oplossing biedt, maar hebt u een andere suggestie, om via een meer horizontale overlegstructuur een oplossing te bieden?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, bedankt voor het groot aantal vragen.

Ik zou bijna zeggen dat al die vragen bij mekaar nogal erg gefocust zijn op de kwestie van de uitoefening van welbepaalde bevoegdheden, de verrichting van passende controles, de coördinatie van de zaken en vooral het toezicht op de correcte uitvoering daarvan.

Het element personeel heeft bij veel van de leden van deze commissie blijkbaar een rol gespeeld in de appreciatie en heeft vooral de vraag doen rijzen hoe het komt dat niet overal de mensen zitten die nodig zijn of dat niet met passende spoed de mensen gekomen zijn die de verrichtingen moeten uitvoeren of die de controle- of toezichttaken moeten uitoefenen die van hen verwacht worden.

Certains commissaires ont attiré l'attention sur le fait que toute une série de choses n'ont été réalisées qu'après une directive ou un règlement

européens. C'est tout à fait exact dans la mesure où c'est la Commission qui a obligé les États à passer des structures monolithiques que nous connaissions précédemment vers une structure avec une séparation nette entre l'infrastructure et les sociétés d'opérateurs. De plus, l'Union européenne dit clairement, dans le cadre de la promotion d'une concurrence entre opérateurs de réseaux ferroviaires, que la surveillance des activités des opérateurs sur le réseau, notamment aussi en matière de sécurité, ne peut être exercée par les reliquats de l'ancienne société monolithique mais qu'elle doit être exécutée par un organisme indépendant des chemins de fer.

Dat is een uitermate belangrijke aangelegenheid. Het uitgangspunt, de hele filosofie, gaat uit van een reeks richtlijnen, verordeningen of reglementaire beslissingen vanuit de Europese Unie die wij in onze nationale regelgeving moeten uitvoeren en die erop gericht is de monolithische structuren van vroeger om te vormen tot een structuur waarbij op een basisinfrastructuur meerdere maatschappijen met elkaar in concurrentie kunnen worden geplaatst. Het toezicht op die maatschappijen gebeurt door een onafhankelijk geheel.

Het klopt dat men in de aanvangsfase een zestal jaar geleden, bij het uitvaardigen en toepassen van die basisrichtlijnen, zeer voorzichtig is geweest bij het creëren van die entiteiten die het toezicht op infrastructuur en exploitatiemaatschappijen moeten doen.

Wij moeten durven te erkennen dat zowel de enquêtecel als de DVIS in de aanvangsfase steunde op een bezetting die wij als het minimum minimorum mogen beschouwen. Pas nu, onder druk van de omstandigheden en rekening houdend met het aandringen van en de politieke confrontatie met Europa, gaan wij traag maar zeker over tot de uitbreiding van die entiteiten. Ze worden geëquipeerd zoals ze het zelf vragen.

Een ding moet duidelijk zijn: het zijn de verantwoordelijken, de DVIS en de enquêtecel, die zelf min of meer moeten uitmaken hoeveel medewerkers ze ter beschikking moeten hebben om hun werk naar behoren te doen conform de opdrachten die hun werden gegeven. Het is op basis daarvan dat de onderhandelingen met die verantwoordelijken gebeuren. Zij krijgen de financiële middelen die hun toelaten het werk te verrichten zoals zij dat vragen.

De onafhankelijkheid die door de Europese Commissie is geëist, veronderstelt op de eerste plaats een financiële onafhankelijkheid. Dat betekent dat zij niet hoeven aan te kloppen bij de NMBS, de FOD Mobiliteit of een ander ministerie om centen te krijgen.

Neen, die diensten moeten een soort van dotatie krijgen. In mijn inleiding heb ik daarover zeer uitvoerig gesproken. Met die dotatie moeten zij hun opdrachten kunnen uitvoeren met het personeelseffectief dat zij nodig menen te hebben.

Aangaande de dotatie heb ik klaar en duidelijk gezegd welke voorstellen wij zullen formuleren bij de opmaak van de begroting 2011. Een van de collega’s heeft zelfs gevraagd om met zekerheid nu reeds dat bedrag vast te leggen voor 2012, wat voor een regering in lopende zaken niet mogelijk is. Zelfs voor 2011 zullen wij met voorlopige kredieten moeten opstarten. Het is de opdracht van de regering om ervoor te zorgen dat die onafhankelijke entiteiten inderdaad de bedragen krijgen die ze hebben gevraagd.

Er is niet alleen het probleem van de financiële onafhankelijkheid, maar ook een probleem van de professionele knowhow voor de uitoefening van al die functies. Ik meen dat ik daarover in mijn algemene inleiding vrij duidelijke omschrijvingen heb gegeven. Het gaat om activiteiten die in het verleden altijd in het monolithisch blok NMBS werden uitgevoerd. Nu moeten ze buiten de NMBS en zelfs buiten de FOD Mobiliteit gebeuren, terwijl de gekwalificeerde personeelsleden waarover men moet kunnen beschikken, alleen daar gevonden worden. Inderdaad, er zijn buiten de NMBS nauwelijks of geen mensen met de noodzakelijke kwalificaties om dergelijke opdrachten te kunnen uitvoeren. Het is, bijvoorbeeld voor de heer Latruwe, wiens naam gevallen is, bijzonder moeilijk om mensen voor zijn DVIS aan te trekken. Het pecuniaire element speelt daarbij een rol. Dat moeten we niet onder stoelen of banken steken. De bezoldiging die gegeven kan worden, is geïnspireerd op de algemene bezoldiging van de openbare diensten. Gelet op de specificiteit bij de spoorwegen, liggen de gemiddelde bezoldigingen daar veel hoger. Tegelijkertijd zijn er door het specifieke statuut van het spoorwegpersoneel weinig of geen mensen bereid om doodeenvoudig over te stappen en in een andere entiteit te werken om hun vroegere collega’s te controleren.

Daar kunnen we menselijkerwijs alleen maar begrip voor opbrengen. We worden daar echt mee geconfronteerd. Wanneer men ons dan de vraag stelt naar het waarom, moet ik verwijzen naar de besprekingen tussen onze diensten en de

diensten van het openbaar ambt. Zij gaan na hoe wij gekwalificeerde mensen met specifieke ervaring op het vlak van spoorwegveiligheid en met voldoende vertrouwdheid met de spoorwegtechnologie van de spoorwegen bij die afzonderlijke entiteit kunnen onderbrengen om daar in alle onafhankelijkheid het werk te kunnen leveren dat van hen wordt verlangd op basis van de eisen vanuit de Europese Unie.

Wij moeten dat durven te erkennen en wij worden daarmee geconfronteerd. Het is een feit dat wij wat betreft het statuut van dat personeel, dat sowieso een publiek statuut zal zijn, zullen moeten zoeken naar een aanvaardbare situatie. Iemand van u heeft gevraagd of wij dan niet naar het buitenland hoeven te gaan.

Il me semble que c'est un commissaire francophone qui a posé cette question. Les problèmes auxquels nous sommes confrontés en Belgique sont identiques à ceux de nos collègues étrangers. Les autres pays rencontrent, eux aussi, des difficultés à faire venir les spécialistes de la SNCF pour la France ou des NS pour les Pays-Bas dans les unités qui travaillent de façon indépendante. Comme chez nous, les statuts sont aussi fort différents et généralement plus favorables du côté du personnel ferroviaire par rapport au personnel des administrations publiques.

Ik zal straks de andere vragen van mevrouw Somers chronologisch overlopen, maar aansluitend hierop kan ik zeggen waarom een en ander nog niet gerealiseerd is.

Het is een feit dat wij in de aanvangsfase dachten dat die entiteiten bij de FOD Mobiliteit konden worden ondergebracht. Het gaat nu eenmaal om personen die gedetacheerd zijn vanuit de spoorwegmaatschappij en ook de verantwoordelijke bij de FOD Mobiliteit is een gedetacheerd spoorwegpersoneelslid. Europa wil dat echter niet; Europa eist een entiteit die onafhankelijk is, zowel ten opzichte van de spoorwegen als ten opzichte van de FOD Mobiliteit. Daarom hebben wij de tussenoplossing uitgewerkt dat de medewerkers functioneel zouden afhangen van de FOD Mobiliteit, met name voor de materiële uitrusting en voor de nodige financiële middelen. Hiërarchisch zouden zij afhangen van de minister die Mobiliteit onder zijn bevoegdheid heeft, doodeenvoudig met het oog op maximale onafhankelijkheid, in afwachting dat wij er ooit in slagen de passende oplossingen te vinden op het vlak van hun personeelsstatuut.

J'en arrive maintenant aux questions précises qui ont été posées.

Monsieur Thiébaut, vous avez parlé des expertises des membres de la Holding en matière d'enquêtes – vous étiez le premier à aborder ce sujet. La décision a été prise de mettre sur pied une unité totalement indépendante. Il est un fait certain – cela vaut également pour Infrabel – qu'une décision politique (qu'elle soit prise au niveau européen ou belge) est une chose et que la réalité de terrain en est une autre. Le fait est que les deux unités – je devrais dire les trois – indépendantes que nous voulons créer ne savent pas fonctionner si pendant une période transitoire, qui pourrait prendre trois ou quatre ans, il n'y a pas une mise à disposition, sous l'autorité de l'unité nouvelle, de personnel qualifié pour exécuter certaines tâches.

Nous avons explicitement prévu que dans le budget qui leur sera accordé et que nous proposerons très bientôt au gouvernement, ils auront la possibilité de faire ponctuellement appel à des tiers, des personnes externes du secteur privé, s'ils ne peuvent trouver au sein de la Holding ou d'Infrabel le personnel dont ils ont besoin pour exécuter certains travaux, réaliser certaines analyses ou mener certains audits. J'ai cité dans mon exposé introductif les sociétés déjà reconnues.

Cette période transitoire est absolument indispensable car le *know-how* est toujours au sein de la Holding et d'Infrabel. Le transfert de ce personnel vers le SSICF ou cette cellule d'enquête ne s'est pas fait ou ne se fait pas au rythme souhaité. Par conséquent, lorsque M. Haek ou M. Lallemand disent que leur personnel doit être laissé à disposition, la réponse est affirmative mais l'autorité finale est dans les mains des cellules indépendantes que j'ai citées.

M. Thiébaut a parlé des feux rouges et des échanges de courriers entre le SSICF et le Groupe SNCB.

Je reconnais le fait que la SNCB, qui a toujours agi à l'intérieur du Groupe, n'a pas manifesté la diligence souhaitée ni à l'égard du SSICF ni à l'égard du SPF pour répondre aux investigations de ce côté. Il faut le reconnaître. Ils le font, mais un coup de pouce occasionnel de l'autorité politique est parfois nécessaire.

Pourtant, en principe, c'est hors de nos compétences ou de notre responsabilité directe. De temps à autres, nous devons intervenir pour

faire avancer les choses. De fait, nous voulons que les rapports entre, par exemple, le SSICF et le SPF en matière de sécurité soient établis dans la compréhension mutuelle, mais, en même temps, sur une base abordable et acceptable quant à la diligence à observer dans les échanges.

Pour y parvenir, il convient de réaliser un transfert mental, qui ne se fait pas selon le rythme souhaité, mais qui reste indispensable; Mme Vervotte et moi-même insistons pour un respect scrupuleux des objectifs et des conditions établies par la Commission européenne. En effet, nous voulons à tout prix éviter des remarques et observations, voire des mises en demeure, de la part de cette Commission au motif que les avancées ne se feraient pas selon le rythme souhaité.

Mme De Bue objecte que "le tableau n'est pas très rose". J'ai pris note de cette appréciation.

Néanmoins, je ne partage pas complètement votre point de vue selon lequel nous prendrions trop de temps entre un constat en matière de sécurité ferroviaire et la communication de l'information à la tête, c'est-à-dire aux responsables de l'infrastructure ou de la partie opérationnelle. Mme Vervotte vous répondra plus précisément à ce sujet.

Cela prend un certain temps, c'est vrai. Cependant, comme je l'ai dit clairement dans mon introduction, depuis que nous sommes intervenus auprès de la direction et des responsables tant du Holding que d'Infrabel, il faut reconnaître – ce que nous faisons volontiers – que le problème de la sécurité et les points particuliers qui ont été relevés font maintenant régulièrement l'objet de discussions au sein du comité de direction et du conseil d'administration. Nous pouvons donc constater que la préoccupation en la matière est maintenant une réalité

Madame De Bue, vous avez parlé – et vous n'êtes pas la seule puisque MM. Bastin et Geerts ont également abordé ce sujet – de la structure faîtière et de la coordination. Soyons très clairs, le groupe SNCB est compétent pour convenir de toute coordination imaginable pour faire avancer les choses. Cependant, à partir du moment où une société autre que la SNCB qu'elle soit belge ou non est concernée, la cellule de coordination de la SNCB ne peut plus entrer en ligne de compte en la matière. Autrement dit, la structure faîtière sera extérieure aux structures purement ferroviaires. Cela signifie que le SSICF devra tôt ou tard être capable de procéder notamment à certaines enquêtes plutôt que de se contenter de se baser uniquement sur la capacité d'action de la SNCB.
Vous dites que la coopération entre les sociétés du groupe n'est pas optimale. Si, dans mon introduction, j'ai fait clairement référence à l'option prise par l'Union européenne et la Commission, l'Union européenne part de l'idée que Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure, est là pour toutes les sociétés qui peuvent prester des missions de transport sur le réseau.

Elle estime également qu'il ne peut y avoir quelque distinction ou avantage que ce soit entre les collègues faisant partie du Groupe SNCB et les autres. La coopération peut sans aucun doute encore être améliorée. Toutefois, soyons clairs! Infrabel a une mission de neutralité sur le plan de la coopération avec les opérateurs, ce qui n'empêche en rien une coordination en vue de faire avancer les choses.

En ce qui concerne l'analyse des risques, même l'ETCS, dont nous avons longuement parlé, n'offre pas une garantie à 100 %! Je n'étais pas présent lors de l'audition des responsables de la SNCB mais je ne dois pas être là pour le savoir. Sur le plan de la signalisation, aucun système ne peut offrir une garantie absolue. La SNCB a opté, en fonction des moyens financiers mis à sa disposition, pour le système TBL1+ car il garantit un maximum de protection au niveau national et est compatible avec le système ETCS qui sera installé par la suite. Je suis certain que c'est ce qui a guidé leur choix. Bien évidemment, les risques sont toujours présents. L'option prise par les responsables de la SNCB est d'avoir une sécurité maximale, tenant compte des moyens financiers et de la rapidité de mise en oeuvre.

Un point qui a, sans aucun doute, été développé par les responsables de la SNCB est l'amélioration de la construction en cascade des éléments de sécurité, c'est-à-dire revoir les investissements faits par le passé pour aboutir progressivement au système ETCS qui est incontestablement le meilleur du marché actuellement mais dont le coût est dix fois supérieur à celui du TBL1+.

Ce choix a été fait au sein de la société, il n'a pas été imposé par les politiques. La SNCB a fait ce choix pour atteindre une sécurité et une protection maximales partant des moyens qui étaient à sa disposition.

Madame De Bue, lorsqu'il il y aura un trafic

supplémentaire de 30 % suite à la réalisation du RER, pour l'équipement des infrastructures - qui serviront aussi pour les transports interrégionaux - , on choisira la technologie qui se mariera le mieux avec l'équipement qui est déjà en place.

Mijnheer Veys, u hebt op een gegeven ogenblik behalve naar de kalender ook verwezen naar de beslissingen die moeten worden genomen en naar de boetes die eventueel moeten worden toegepast.

Ik heb in mijn inleiding klaar en duidelijk vermeld dat in de huidige omstandigheden, met wat in de ter zake ontwikkelde wetgeving is opgenomen en wanneer wordt vastgesteld dat op veiligheidsvlak geen gevolg wordt gegeven aan duidelijke aanbevelingen waarvan de correctheid niet kan worden betwist, er slechts één sanctie mogelijk is. Dat is doodeenvoudig het recht op exploitatie afnemen.

Echter, aangezien, zoals ik ook in mijn inleiding heb opgemerkt, 95 % van het transport door de exploitatiemaatschappij NMBS gebeurt, ziet u het al gebeuren. Welke autoriteit zal de NMBS immers verbieden nog treinen op het Belgische spoorwegnet te laten “bollen”?

Daaruit ontspruit het pleidooi en onze optie om – mijnheer de voorzitter, ik heb dit in de commissie trouwens al aangekondigd – een graduele penalisering mogelijk te maken en administratieve boetes op te leggen. Aldus voelen zij het in hun portefeuille, wanneer er nalatigheid is in het gevolg geven aan de aanbevelingen. Zij weten zodoende dat zij in geval van nalatigheid financieel zwaar kunnen worden aangepakt.

Over het personeel van de DVIS heb ik al gesproken.

U hebt ook naar het aantal verwezen. De DVIS is met 25 en zelfs minder personeelsleden begonnen. De bedoeling is dat wij over een tweetal jaar aan 40 personeelsleden zitten.

De heer Latruwe heeft ons zelf verzekerd dat hij het met 40 personeelsleden kan bolwerken. Hij zal het trouwens al moeilijk genoeg hebben om 40 gekwalificeerde personeelsleden te vinden bij de spoorwegmaatschappij die bereid zouden zijn de overstap te maken. De voorwaarde is echter natuurlijk dat hij gebruik kan maken van de mogelijkheid om op derden een beroep te doen, zijnde op medewerkers buiten het formele spoorweggebeuren, om de DVIS bij welbepaalde, punctuele opdrachten te helpen. Belgorail kan ter zake een rol spelen.

Ik heb toevallig op de televisie gezien wat de heer Descheemaecker over de seinoverschrijdingen heeft gezegd. Het is juist dat nu veel nauwgezetter wordt gecontroleerd. Vroeger kon men wel eens een seinoverschrijding vergeten.

Feit is, dat heb ik hem trouwens gezegd, dat er nog altijd te veel zijn. Het tellen gebeurt misschien accurater, maar er is in elk geval een groei. Vanuit politieke hoek hamert zowel mevrouw Vervotte als ikzelf er steeds op dat daaraan veel meer aandacht moet worden gegeven.

Als het gaat om een seinoverschrijding in een rangeerstation waar geen gevaar is en waar men 10 of 15 meter te ver is gereden, is dat niet erg. De seinen die echter worden voorbijgereden en waar de bestuurder het sein niet heeft gezien, betekenen een potentieel gevaar. Die seinoverschrijdingen moeten worden opgetekend. Die treinen moeten automatisch tot stilstand kunnen worden gebracht om ongelukken te vermijden.

Ik zal straks op het specifieke geval in Arlon terugkomen.

Er was de opmerking dat er sneller moet worden gereageerd. Ik geef toe dat dit een budgettaire kwestie is. De middelen die wij ter beschikking kunnen stellen, zijn eerder beperkt. Daar moet mee gewerkt worden. Wij werken niet onder een glazen stolp.

U vraagt: waarom nog langer wachten? Gezien de budgettaire mogelijkheden die door de regering ter beschikking zullen kunnen worden gesteld via de fondsen die ik heb vermeld, zal de werkcapaciteit van de drie entiteiten kunnen worden opgevoerd.

Ik denk dat de boodschap met betrekking tot de beheersovereenkomst en de afspraken over veiligheid is overgekomen. Ik heb daar nota van genomen, net als mevrouw Vervotte.

Het element veiligheid zal in de toekomst, met in het achterhoofd wat in Buizingen, Mons en Arlon is gebeurd, zeker worden meegenomen. Ik heb daarnaast uitdrukkelijk in mijn uiteenzetting vermeld dat Infrabel als verantwoordelijke voor de infrastructuur de exploitatiemaatschappijen er op kan wijzen dat hun materieel aan welbepaalde normen moet beantwoorden om de veiligheid van het netwerk niet in gevaar te brengen. Daarnaast zullen de afspraken met betrekking tot de veiligheid elementen in de beheersovereenkomst

zijn. Dat lijkt ons evident.

Die beheersovereenkomsten zijn trouwens een levende materie. Er moet telkens op de veranderende omstandigheden ingespeeld worden, ongeacht of die het resultaat zijn van bepaalde feiten die zich in de exploitatie hebben voorgedaan of van zaken die door de Europese Unie zijn opgelegd. De minister die de verantwoordelijkheid heeft, die de voogdij heeft over de maatschappij, en diegene die verantwoordelijk is voor de algemene reglementering, zullen daarvoor zeker en vast aandacht hebben.

Monsieur Balcaen, en ce qui concerne la culture de la sécurité, je reste convaincu qu'elle existe au sein de la SNCB.

Pas plus tard qu'il y a deux jours, je recevais de l'Union internationale de Paris une communication qui indiquait qu'entre 1980 et fin 1999, nous avions eu cinq ou six morts dus à un accident ferroviaire. Je ne parle pas des passages à niveaux. Le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru était cité.

Je sais qu'en cas d'accident, on met la sécurité en exergue. Cela frappe l'attention de Monsieur et Madame Tout-le-monde et donc automatiquement celle des responsables politiques mais je peux garantir que la culture de la sécurité est bien réelle au sein des chemins de fer. Comme je l'ai dit dans mon exposé introductif, la culture de la sécurité ne se résume pas à une question de matériel, d'équipement, de signalisation et de logiciel informatique; c'est aussi une question de formation et d'éducation professionnelle du personnel de conduite et de surveillance. Je puis vous assurer que la SNCB est peut-être l'une des sociétés les plus sévères en la matière.

Vous m'avez d'ailleurs entendu citer certains arrêtés royaux et arrêtés ministériels que nous avons été contraints de prendre par la Commission européenne pour réduire le nombre de jours de formation et ce, en raison de plaintes de sociétés privées qui veulent concurrencer la SNCB sur le réseau belge. Celles-ci affirmaient à la Commission que la SNCB mettait la barre des exigences tellement haute que cela devenait prohibitif pour les concurrents potentiels. La Commission nous a donc obligés à réduire le nombre de jours de formation. Elle m'a même obligé à interdire la nécessité d'avoir un simulateur dans les critères de formation du personnel car seule la SNCB en possède un.

En ce qui concerne la formation de base et la sécurité, je peux vous dire que la société n'est pas négligente.

Vous avez parlé de l'accident d'Arlon. Nous n'avons pas encore le rapport définitif, nous ne possédons que des données informelles. L'accident est arrivé au démarrage des trains; il s'agit probablement d'un moment d'inattention. Je ne souhaite pas me prononcer tant que je n'ai pas le rapport définitif.

C'était terriblement gênant pour Infrabel, pour la SNCB et pour le monde politique. Je ne dirai pas que la loi de Murphy a joué mais c'est au démarrage, au moment où le conducteur était probablement encore en train de vérifier toute une série de choses, qu'il a peut-être connu un moment d'inattention. Ne considérez pas ceci comme étant un jugement ou l'annonce de la cause réelle. Nous ne disposons pas encore du verdict définitif.

En ce qui concerne le remplacement du TBL1 par le TBL1+, même si certaines remarques ont été formulées, je répète que la SNCB a fait ce choix afin d'utiliser au maximum l'informatique, le *software* et l'équipement qui étaient en place. Certaines choses auraient peut-être pu se passer de manière plus simple mais s'il y a eu des problèmes, ils y ont remédié très vite.

La règle selon laquelle le SSICF doit vérifier en permanence le niveau de sécurité, et surtout le fait qu'il ne diminue pas au moment des modifications du système, est d'application, doit être respectée et est respectée. Le SSICF remplira cette mission, son attention a été attirée à ce sujet.

Quant au franchissement des feux rouges, vous prenez un point: en effet, une certaine analyse n'a pas été réalisée par le SSICF. Nous l'avons demandée et la réponse a été négative: ils estimaient ne pas être suffisamment équipés pour ce faire. D'ailleurs, cet aspect a suscité une remarque de notre part à leur égard.

Sur le délai de présentation des rapports, monsieur Balcaen, une statistique provenant de l'Union européenne ou plutôt de l'ERA indique: "Après un an, en 2007, 56 % des rapports finaux étaient encore obtenus; en 2008, seulement 43 %". Ainsi, ce mal ne touche pas seulement la Belgique, mais il est beaucoup plus répandu qu'on ne le croit.

Quant au problème des salaires et de la

dépendance, je pense avoir déjà répondu sur le point de la rémunération.

Concernant la TBL1+ et l'interopérabilité, Mme Vervotte en a parlé et en reparlera. Je lui laisse le soin de vous informer.

Mijnheer Vandeput, omtrent de cultuur van de veiligheid heb ik al genoeg gezegd. Wat de toekenning van de certificaten betreft, moet ik u zeggen dat de DVIS de certificaten aflevert op basis van een volledige documentatie die door de kandidaten moet afgeleverd worden. Het is geen nattevingerwerk. Op basis daarvan wordt het ja of nee, niet om de mooie ogen of omwille van een of andere considerans. Het is trouwens hun verantwoordelijkheid en zij moeten nagaan of de documentatie volledig is.

Wat het veiligheidspersoneel betreft – ik meen dat ik dit daarstraks al gezegd heb – heeft de heer Latruwe ons klaar en duidelijk gezegd dat indien hij tegen 2012 naar de veertig personeelsleden gaat, hij zijn job zal kunnen doen zoals dat van hem wordt verwacht. Wij zullen ons inspannen. Wat 2011 betreft, heb ik de bedragen en het aantal personeelsleden geciteerd. Verder kunnen wij nog niet gaan, het moet binnen de voorlopige twaalfden passen. Ik meen in elk geval dat het voor de toekomst aangewezen is dat men voldoende aandacht besteedt aan dat probleem vanuit deze commissie.

Madame Musin, j'ai déjà répondu en ce qui concerne le manque d'effectifs.

Pour ce qui est des mesures prises à l'égard des sociétés d'exploitation, soyons clairs! Sur le plan de l'équipement du matériel, le système TBL1+ est un système propre à la Belgique et aux sociétés belges. Pour les autres sociétés étrangères, vous n'ignorez pas que, sur les lignes à grande vitesse et les grands axes de marchandises, c'est l'ETCS qui sera installé. Les sociétés qui veulent utiliser ces lignes-là devront être dotées d'un équipement compatible avec l'équipement en infrastructure et avec la signalisation sur les grands axes de marchandises, le réseau que l'Union européenne veut créer et les lignes à grande vitesse.

Mijnheer Van den Bergh, wat betreft de opvolging van de aanbeveling van de DVIS heb ik reeds geantwoord. Uw opmerking is correct. Dat moet sneller gebeuren. Ik ben het volkomen met u eens dat men, wanneer men spreekt over de slachtoffers bij de spoorwegen, niet mag vergeten dat het grootste gedeelte van de slachtoffers nog altijd aan de overwegen valt. Ik meen dat mevrouw Vervotte – de mensen van de spoorwegen zullen daarover deze week ongetwijfeld hebben gesproken – erop heeft gewezen dat de planning betreffende het verbeteren van het toezicht en de mogelijke afschaffing van overwegen onverminderd blijft doorgaan. Omtrent de visie zal mevrouw Vervotte ongetwijfeld antwoorden.

Wat de indicatoren voor de veiligheid betreft, is het juist – ik heb dit trouwens aangekondigd – dat men eerst een basisreferentieperiode wil van 5 jaar en een statistische reeks van 3 tot 4 jaar. Pas tegen 2013 of 2014 zal de politieke autoriteit een echte appreciatie kunnen geven omtrent de inhoudelijke verbetering van de veiligheid.

Comme je l'ai déjà dit, et je souhaite répondre ainsi à une question de M. Bastin – mais je constate qu'il a également quitté cette commission –, ce n'est pas à l'étranger que l'on trouvera le personnel. D'ailleurs, je m'insurge contre l'idée selon laquelle les techniciens étrangers sont meilleurs que les techniciens belges en la matière. En effet, la capacité technique et technologique du personnel de la SNCB est au moins aussi valable que celle du personnel des compagnies ferroviaires étrangères.

Mevrouw Somers, u was erbij tijdens de vorige legislatuur, dus het zal u waarschijnlijk verbazen dat u zelf zo sterk meegewerkt hebt aan de realisatie van zoveel koninklijke besluiten en wetten die de veiligheid van de spoorwegen ten goede zijn gekomen, aangezien u toen ook in de commissie zat die dat allemaal moest goedkeuren.

Ine Somers (Open Vld): Ik was hier maar vanaf begin 2009.

Staatssecretaris **Etienne Schouppe** : Dan hebt u dat van de heer De Padt geërfd.

Omtrent de Europese richtlijnen en de inbreukprocedures wil ik u toch het volgende meegeven. Net zoals ik daarstraks gezegd heb dat bij de raad van bestuur en in de directiecomités van de NMBS de zaken van de veiligheid nauwgezet gevolgd worden, zo gaat er wat de inbreukprocedures betreft geen vergadering van de Ministerraad voorbij of er wordt nagekeken hoe ver het staat met de omzetting van de richtlijnen en de inbreukprocedures die vanuit Europa zijn geformuleerd. Mevrouw Vervotte kan dat hier

bevestigen. Dat wordt door de regering permanent gevolgd. Het is natuurlijk een inhaaloperatie, maar dat wordt permanent gevolgd en de aandacht is daarbij zeer groot.

U zegt dat het Rekenhof oordeelt dat de Staat zijn taak niet naar behoren vervult. Ik vind het nogal straf dat het Rekenhof dat zegt. Mijn vorig leven speelde zich af bij de spoorwegen. Ik heb altijd het Rekenhof in het college van commissarissen van de spoorwegen gekend en ik ben nu zeer verbaasd dat ze dergelijke bemerkingen maken. Ze maken elk jaar een boek van 2 tot 3 cm dik met bemerkingen over datgene wat er eventueel kan gebeuren. Ik zou dat graag in het verleden ook af en toe eens gelezen hebben, in de plaats van dat nu bij deze gelegenheid te moeten aanhoren vanwege het Rekenhof. Ik heb wat de verkeersveiligheid betreft, niet veel bemerkingen omtrent de uitrusting ervan gezien. Ik vind dat een klein beetje opportunistisch. Excuseer mij dat ik dat op zo'n brutale manier zeg, maar ik moet ook af en toe ter zake een keer mijn gedacht kwijt.

De bemerkingen die u hebt gemaakt omtrent de DVIS zijn correct, dat heb ik al onderstreept.

Wat de preventieve versus curatieve controles betreft, meen ik te mogen zeggen dat met de evolutie van de koninklijke besluiten en de ministeriële besluiten die we uitgevaardigd hebben, we nu inderdaad tot een situatie kunnen komen waarbij preventief de DVIS zijn rol kan spelen, ook juridisch, en dat curatief vooral Infrabel, en ook het departement infrastructuur, de controle kan uitoefenen.

Die twee werken goed samen met een maximale garantie op een veilige situatie.

Het klopt dat er meer audits moeten worden uitgevoerd. Daarom moeten er meer gekwalificeerde personeelsleden bijkomen. Over de bezoldiging van de DVIS heb ik het al gehad.

Er moet personeel buiten de NMBS worden gevonden, maar voor punctuele opdrachten en niet voor permanente opdrachten. Ik weet niet of u een goed zicht hebt op de bezoldiging bij de Staat, maar ik kan mij niet indenken dat veel specialisten in die materie staan te trappelen van ongeduld om aan het tarief van het openbaar ambt te komen werken.

Mijnheer Geerts, omtrent het statuut van DVIS en het bijkomend personeel heb ik geantwoord.

Wat het statuut onder de FOD betreft, zij gaan daar inderdaad weg. Ze hebben een statuut sui generis dat in elk geval moet worden besproken met de diensten van mevrouw Vervotte, maar dan de minister met de pet van verantwoordelijke voor het openbaar ambt.

De **voorzitter**: U hebt het over een statuut sui generis. Dat gebeurde ook in het Nederlandse onderzoeksorgaan. Op het moment dat zulks wordt gecreëerd, stapt men voor een deel buiten het openbaar ambt. Hoe ziet u dat?

Een statuut sui generis geeft de opportuniteit om op termijn een soort Nederlands orgaan te creëren waarin ook andere sectoren vervat zijn, maar dan is het wel een semi-overheidsbedrijf met een apart statuut. Het lost wel een aantal pecuniaire aspecten op. In welke mate wordt er aan gewerkt?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Wij sluiten dat niet uit. Ik zeg enkel dat het geen gemakkelijke zaak is om zoiets uit te werken. Wij willen iets dat voldoende aantrekkelijk is voor diegenen die daar willen werken zonder op andere plaatsen een leegzuigeffect te creëren. Wij zijn ons daarvan terdege bewust.

Wat de competenties van Infrabel betreft, heeft Infrabel de mogelijkheid – omwille van het feit dat zowel Infrabel als de exploitatiemaatschappij NMBS van dezelfde moederholding, zijnde de Staat afhangt – hen op de vingers te tikken.

Wanneer een bepaalde type-uitrusting op het vlak van de veiligheid op welbepaalde lijnen wordt toegepast, dan zullen de buitenlandse operatoren materieel moeten hebben dat compatibel is met die uitrusting.

Wij kunnen niet zeggen dat zij het Belgo-Belgisch systeem moeten hebben, maar het ETCS-systeem is op dat ogenblik waarschijnlijk, zal ik maar zeggen. Wij zullen zien als het zover is, als de uitrusting van de spoorlijnen op die manier gebeurd is.

Wat de korte termijn betreft, de zaken "verrichtingen gedaan", zijn zaken van dagelijkse veiligheid. Die zijn er gekomen ter vervanging van de "margriet", zoals wij die in het spoorwegjargon noemen. Ik weet niet welke oplossing men daarvoor zal gebruiken. Ik laat dat antwoord over aan minister Vervotte.
Over de coördinerende bevoegdheden heb ik al gesproken. De seinoverschrijdingen heb ik vermeld. De vragen over de hiërarchische structuren heb ik ook allemaal beantwoord, mevrouw Somers. Ik denk dat ik mijn deel van de

antwoorden gegeven heb, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Minister Vervotte heeft het woord.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zal de vragen die van dezelfde aard zijn op thematische basis samenvoegen en dus niet naargelang de volgorde van sprekers. Er zijn vragen gesteld over de seinvoorbijrijdingen. Die zijn al verschillende keren aan bod gekomen.

Het belangrijkste wat u daarover moet weten, is dat daarvoor al een actieplan bestond, nog voor het accident is gebeurd. Naar aanleiding van het accident hebben wij dat actieplan opnieuw onder de loep genomen. Zoals u weet, is er ook in de visietekst met de vakorganisaties en de drie CEO's een apart hoofdstuk over de seinvoorbijrijdingen, waarin ook heel concrete aanbevelingen staan. Ik meen dat dit cruciaal is. De drie CEO's zijn hier al meermaals verschenen. Ik hoop dat jullie toen ook de gelegenheid hebben gehad om hen daarover ten gronde te ondervragen. Het is natuurlijk best om diegenen die daarvoor de expertise hebben te ondervragen, maar het is wel degelijk zo dat daarover binnen het bedrijf een politiek gevoerd wordt. Dat gebeurt ook in overleg met het personeel. Men heeft mij ook gezegd dat de opvolging veel strikter is, juist omdat men daar zeer strikt mee omgaat, waarbij elke seinvoorbijrijding gemeld wordt. Ik denk zelfs dat er een pv van wordt opgemaakt.

Ook de afstanden zijn gewijzigd. Als men vroeger vijf centimeter te ver reed, dan werd dat minder genoteerd en gesignaleerd. Nu wordt elke seinvoorbijrijding wel degelijk genoteerd en opgevolgd. Dat is geen excuus, maar ik vind wel dat wij ook de eerlijkheid moeten hebben om een analyse ten gronde te maken. Ik ervaar wel dat er daaromtrent wel degelijk al een actieplan was bij de NMBS-Groep, zo zal ik het maar omschrijven, want er zijn aspecten die met de Holding of met Infrabel te maken hebben en andere met de NMBS zelf. Dat maakt ook deel uit van de organen in het sociaal overleg die er tout court waren, los van het sociaal overleg dat specifiek rond het accident werd opgestart.

Dan hebben wij daarrond nog een specifiek hoofdstuk naar aanleiding van onze visietekst zelf. Het probleem is dus wel duidelijk gekend en er worden daar ook wel wat zaken tegenover gelegd vanuit de Groep.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik herinner mij uit een eerder debat dat de vakbonden zegden dat de seinovertredingen veel beter worden gemeten, wat het hoger aantal verklaart. Zij hadden echter een probleem met het bestraffend karakter. Zij stelden voor om daaruit te leren. Nu wordt telkens een proces-verbaal opgesteld, wat tot gevolg heeft dat iemand die een sein overtreedt een aantal dagen niet mag werken. Dat heeft gevolgen voor zijn bezoldiging omdat er dan een aantal premies niet wordt toegekend. Er werd hier door een aantal vakorganisaties gezegd dat men seinvoorbijrijdingen inderdaad moet opvolgen en dat we daaruit moeten leren, maar men mag niet enkel sanctioneren. Ik weet niet of daaraan iets is gedaan.

Minister **Inge Vervotte**: In het overleg zitten aanbevelingen inzake seinvoorbijrijdingen. Ik noem er een paar: mogelijkheden onderzoeken in welke mate en in welke omstandigheden bijstand aan treinbestuurders kan leiden tot minder seinvoorbijrijdingen, het reglement inzake gsm-gebruik strikt controleren, een centraal meldpunt voor het aanmelden.

Er zijn heel wat actiepunten daaromtrent. Er bestaat een stuurgroep seinvoorbijrijdingen. De bedoeling is dat de zaken die worden gesignaleerd ook worden besproken. Daarin zetelen mensen die ook weer in andere comités en organen zetelen, zodat zij ook daar de aanbevelingen kunnen meenemen.

Ik geef een voorbeeld. Zichtbaarheid van de seinen is een punt dat regelmatig terugkomt. Er worden afspraken gemaakt hoe daarmee moet worden omgegaan, wat de procedures zijn, in welke mate dat onmiddellijk wordt doorgegeven aan Infrabel enzovoort.

Dat zijn allemaal punten die heel concreet technisch worden uitgewerkt. Wanneer u daaromtrent meerdere vragen hebt, ben ik uiteraard bereid die voor te leggen aan de stuurgroep en aan de drie CEO's. Ik beschik immers niet over die expertise en wij worden daarmee wel heel operationeel.

Aan de samenwerking hebben we al heel wat aandacht besteed. Samenwerking is nodig. Dat geldt uiteraard voor alles. Zodra men te maken heeft met een structuur die onderverdeeld is in juridische entiteiten, draagt iedereen daarin zijn eigen verantwoordelijkheden. Tegelijkertijd ontstaan er meer en meer verschillende bedrijfsculturen. Dit wordt in de hand gewerkt omdat het nu eenmaal verschillende bedrijven zijn. Dat is een moeilijkheid waarmee wij in de toekomst rekening zullen moeten houden.

Er werd gevraagd of wij voor die samenwerking concrete voorstellen hebben. Wel, ook in de rapporten – bijvoorbeeld waar het ging over de audit inzake stiptheid, die we waarschijnlijk nog vaak zullen bespreken in deze commissie – werd gevraagd wat men eraan kan doen. Wij kunnen duidelijk projectverantwoordelijken aanduiden en die ook bij naam noemen. Wij kunnen de timing vooropstellen. Wij kunnen de indicatoren aangeven. Wij proberen uiteraard via al onze regelmogelijkheden duidelijkheid en transparantie te creëren. Er moeten bijvoorbeeld projectfiches komen, en ga zo maar door.

Zo komen wij tot een structuur, en we weten wie de betrokken mensen daarin zijn. Zij worden gelokaliseerd. Zij krijgen een projectfiche met duidelijke indicatoren. Zij volgen strategische en operationele doelstellingen. Er worden namen op geplakt. Er komen directiecomités enzovoort, en in een verdere fase zullen bepaalde resultaten gekoppeld worden aan de vooropgestelde indicatoren, die worden gecontroleerd door de FOD Mobiliteit omdat neutraliteit uiteraard belangrijk is. Ook de minister van Mobiliteit en de drie CEO's worden erbij betrokken. Er komen bonussen, en zo krijgt men een cascadesysteem. Ik kom daar straks op terug.

Men kan natuurlijk proberen zoveel mogelijk te plannen, en men kan indicatoren vooropstellen, maar men kan nergens de garantie geven van een resultaatverbintenis. Dat is trouwens ook in het algemeen een punt van discussie. Ik kom daar zeker op terug.

Verschillende Parlementsleden hebben gesproken over de opmerking van de experts in verband met de risicoanalyses. Dit is een belangrijk punt. Ik heb begrepen dat dit ook aan bod gekomen is in de ondervraging van de drie CEO's. Ik heb begrepen dat Luc Lallemand zich geëngageerd heeft hierop een schriftelijk antwoord te geven. Ik stel voor dat wij dit op basis van dat schriftelijke antwoord opnieuw behandelen. Dit punt is immers een belangrijke bekommernis. De technici moeten zich daar uiteraard over buigen. Dit moet transparant gemaakt worden. Het moet uitgelegd worden. Ik heb begrepen dat Luc Lallemand dit ging doen, zodat wij ons later over die gegevens kunnen buigen.

Dan is de vraag gesteld naar de actieplannen. Ook is er een vraag gesteld over de visietekst en al die aanbevelingen. Wat gebeurt daar nu verder mee, wat is de stand van zaken? Wel, het is belangrijk dat al die punten die we hebben afgesproken, nu een bijlage zullen vormen van de beheersovereenkomst. Dat is heel concreet. We doen dat omdat we er allemaal achter staan. Daaraan wil ik toevoegen dat we in de toekomst in de beheersovereenkomsten duidelijk een onderscheid maken tussen operationaliteit, doelstellingen, opdrachten enzovoort.

Wij hebben nu gevraagd aan de FOD Mobiliteit om het actieplan om te zetten in juridische teksten die een bijlage kunnen vormen van de beheersovereenkomsten. Dan gaat dat document naar alle officiële organen binnen de NMBS, die dat allemaal moeten goedkeuren. Dan gaat het nog naar de Ministerraad. We zullen dus een heel formeel traject volgen. Als dat in de bijlage komt, dan wordt daar onder meer een timing op geplakt, die ook besproken zal worden.

Het volgende wil ik uitdrukkelijk stellen. Ik zou niet wensen dat er misverstanden bestaan over mijn visie op TBL1+. Ik heb TBL1+ nooit rooskleuriger voorgesteld dan wat de realiteit daaromtrent is. Vanaf de eerste dag dat ik daarover ondervraagd ben, tot vandaag, en ook morgen als ik daarover morgen vragen zou krijgen, heb ik altijd geprobeerd om in alle transparantie de sterktes en de zwaktes van het systeem te vernoemen. Als er morgen een ongeval gebeurt, kan er dus niet worden gezegd dat ik u iets voorgelogen heb, of dat Infrabel, de Holding of de NMBS ons allemaal iets voorgelogen hebben, want nu bestaat toch het systeem TBL1+? Welnu, ik zeg heel duidelijk dat we de zwakte van dat systeem kennen.

De zwakte van het systeem TBL1+ is dat er een automatische stop gebeurt wanneer de snelheid 300 meter voor het stopsein meer dan 40 km per uur bedraagt. Een trein die heel snel rijdt, heeft na een automatische remming echter nog een hele remweg te gaan. Een trein zet je niet zomaar stil. We weten dat dit een zwakte is. De impact van de snelheid is dus heel cruciaal. We weten dat er een verhoogde veiligheid bestaat als we een automatische snelheidscontrole over heel de lijn kunnen uitvoeren. Ik wil dus in alle transparantie aan iedereen heel duidelijk zeggen dat wij de sterktes en de zwaktes van TBL1+ kennen. Daarmee willen we geen valse illusies of hoop creëren.

We vragen echter wel wat het alternatief is. Dat is ook wat de drie CEO's afgelopen maandag hier opnieuw verdedigd hebben. Wat is het alternatief? De keuze die gemaakt is, bestaat erin dat we overal een beetje meer veiligheid hebben gecreëerd in plaats van op sommige plaatsen een verhoogde maximale veiligheid.

Dat is geen evidentie. Ik hoor soms het alternatief van TBL2. Met de installatie van die TBL2 zou er sprake zijn van een financieel verlies, want die TBL2 is niet ETCS-compatibel. Dit betekent dat de investering die daarin zou gebeuren, weggegooid geld zou zijn. Alle elementen werden onderzocht en op basis van verschillende criteria wordt vervolgens een overweging gemaakt.

Wat zijn mogelijke criteria die in overweging worden genomen? Ten eerste, kan men het achteraf al dan niet hergebruiken? Ik kom daar straks op terug. Ten tweede, binnen de NMBS – en niet Infrabel – zitten we met het probleem dat men met heel veel verschillende types rollend materieel zit. Er zijn reeksen van verschillende types waarvoor verschillende types van die TBL1+ of ETCS nodig zijn. Dit maakt dat inzake operationaliteit een trein niet altijd op hetzelfde spoor rijdt. Er is constant sprake van vervoers- en managementplannen die betrekking hebben op welk materieel waar wordt ingezet, rekening houdend met de behoeften, het aantal reizigers, dienstregelingen en ga zo maar door. Daarom is de oefening zo complex. De geldende criteria hebben dan betrekking op de vraag hoe we investeringen kunnen doen die geen weggegooid geld zijn en die de meest rationele investering zijn.

Hoe kunnen wij er tegelijkertijd voor zorgen dat met het verouderde materieel en met het nieuwe materieel de keuzes zo rationeel mogelijk kunnen worden gemaakt? Hoe kunnen we vervolgens al die zaken op mekaar afstemmen? Op basis van verschillende overwegingen is men tot de constatering gekomen dat men het waardevol vond om toch te kiezen voor de tussenstap van TBL1+. Ik denk dat niemand binnen de NMBS-Groep, zowel op het niveau van het directiecomité als de CEO's, ooit gezegd heeft dat dit de ideale keuze was. Iedereen weet goed genoeg dat de uitrol naar ETCS het eindpunt blijft. Achteraf kan dan gezegd worden dat er niet werd geopteerd voor een tussenfase. Men heeft zich afgevraagd of het waardevol was om op korte termijn toch nog een andere tussenoplossing te kiezen. Men was van oordeel dat dit waardevol was, gelet op de beperkingen die er nog steeds zijn. Met andere woorden, men heeft ervoor geopteerd om op korte termijn toch al iets meer veiligheid te bieden dan wanneer deze fase niet zou worden ingebouwd.

Kan men daarover discussiëren? Uiteraard. Kan men daarover blijven discussiëren? Uiteraard. Er is niemand die durft en kan zeggen wat de beste oplossing is, gelet op de omstandigheden. Neen, het zijn keuzes die men op een bepaald moment maakt op basis van verschillende overwegingen, waarvan ik er u een paar heb meegegeven. Ik wil dus duidelijk stellen – ik heb dat van bij het begin gedaan, van bij mijn eerste tussenkomst – dat er altijd drie componenten zijn. Er is de component grond, er is de component trein of rollend materieel – als men het heeft over een veiligheidssysteem, want veiligheid heeft uiteraard veel meer componenten – en dan is er de software of de connectie tussen die twee. Als Infrabel zou gezegd hebben dat het zich daarvan niets aantrekt, dan had men natuurlijk op een andere manier keuzes kunnen maken. Juist vanuit uw vraag om te zorgen voor afstemming en communicatie, probeert men echter de beste keuzes te maken. Als men op de grond geen rekening hoeft te houden met al de rest, dan zit men in een andere realiteit. Dat is jammer genoeg niet de realiteit waarmee wij kunnen omgaan, de realiteit van ons dagdagelijks werk waarmee we geconfronteerd worden. Men moet dus nagaan op welke terreinen men kan omschakelen naar dat systeem, wanneer ze naar de ateliers kunnen en wat de impact is op onze dienstverlening.

Men vroeg hier ook waarom men zo gewacht heeft, terwijl die versnelling nu wel kan. Wij maken nu echt keuzes waarbij we weten dat er een impact is op de dienstverlening, wat dan weer een impact heeft op de stiptheid, de cijfers enzovoort. We hebben verschillende doelstellingen en we proberen al die doelstellingen maximaal te bereiken.

Er is een vraag gesteld over de kosten van TBL1+. Uit wat men mij zegt – ik ga immers af op de informatie die ik daarover krijg – blijkt dat de investeringskosten voor TBL1+ voor de infrastructuur niet verloren gaan. De informatie die ik krijg, is dat de kostprijs voor de installatie van TBL1+ voor de stuurposten gedeeltelijk niet kan worden gerecupereerd en gedeeltelijk wel, terwijl men ook nieuwe kosten moet maken. Dat is in alle transparantie. Men moet dan kijken naar de orde van grootte van de kosten. Daar is uiteraard wel een verschil in.

Wat het weghalen van TBL1 betreft, dat is hier blijkbaar ook maandag aan bod gekomen. Ik heb begrepen dat de CEO's daarop in principe hebben geantwoord. Dat maakt deel uit van de elementen wanneer we telkenmale die plannen moeten maken. Dat is weer een probleem. Als men geen rekening hield met het rollend materieel dat er op rijdt, zou men veel gemakkelijker de planning kunnen maken voor het weghalen van TBL1 en het behouden van TBL1+. Dit is juist de complexiteit: bij elke dienstregeling en bij problemen met bijvoorbeeld een seinhuis moet

men telkenmale het rollend materieel opnieuw remediëren.

Op vragen die onder andere ook door de commissie inzake dienstverlening worden gesteld, probeert de maatschappij telkens opnieuw, op basis van het rollend materieel en van de manier waarop het rollend materieel wordt ingezet, zoveel mogelijk een antwoord te bieden. Dat betekent dat de NMBS in de praktijk heel flexibel met de dienstregeling omgaat, teneinde zoveel mogelijk in de dienstregelingen met de problemen inzake stiptheid, aantal reizigers en comfort rekening te houden. Een dergelijke flexibiliteit houdt echter in dat er geen zekerheid is dat bijvoorbeeld trein A altijd op spoor A rijdt enzovoort.

Het is de combinatie van flexibiliteit die maakt dat op een gegeven moment de afstemming zo cruciaal is, wat ik zeker onderschrijf. Ik wil zulks hier onderschrijven, maar het is aan de CEO's om nadere uitleg te geven bij de vaststelling dat net vanwege alle voormelde factoren een dergelijk voorval kan gebeuren, wat uiteraard niet kan. Ik wil mede onderschrijven dat een dergelijk incident moet worden vermeden en dat zulks niet echt een goede indruk geeft.

Het is echter een keuze die op een gegeven moment wordt gemaakt. Indien er niet voor flexibiliteit wordt gekozen en er dus bijvoorbeeld wordt beslist om oude treinstellen niet langer te gebruiken en enkel nog nieuwe ETCS-stellen te gebruiken, dan heeft dat een heel grote impact op de operationaliteit en op de mogelijkheden die het bedrijf heeft. Het daardoor gecreëerde spanningsveld moet altijd worden bekeken.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ma question ne porte pas tout à fait là-dessus. Je conçois qu'il faille de la flexibilité. Seulement, au moment d'installer TBL1+ sur les voies, Infrabel retirait le système TBL1. Après ce que l'agence nationale lui a dit, elle laisse les deux systèmes en fonction, ce qui lui permet précisément une plus grande flexibilité, les trains équipés de TBL1+ et ceux équipés de TBL1 pouvant alors emprunter les mêmes voies.
Le problème, c'est qu'on enlevait les balises TBL1 pour les remplacer par des balises TBL1+ à un moment où presque aucun train n'était équipé de TBL1+. On dit qu'on se coordonne, qu'on se voit tous les mois pour décider ensemble de l'avancement des travaux mais en fait, on ne s'occupe pas de savoir si les trains de la SNCB sont équipés de TBL1+ avant d'enlever le TBL1. Enfin, je ne polémiquerai pas davantage sur ce chapitre.

Minister **Inge Vervotte**: Ik vind het een terechte vraag dat CEO's daarover kunnen worden bevraagd. Ik ben er zeker van dat er dan ook zal worden verwezen naar het feit dat dit heeft te maken met een plan dat men opmaakt. Een van de elementen dat daarin heeft meegespeeld, is de homologatie. Het is terecht dat daarover vragen worden gesteld.

Het moet duidelijk zijn. Mijn stelling in deze is een maximale afstemming. Precies omdat men met verschillende systemen zit, TBL1 en TBL1+ op het rollend materiaal, moet men ervoor zorgen dat er zoveel mogelijk connectie of communicatie kan zijn. Dat kan ik alleen maar onderschrijven.

In verband met de structuren van de groep, heb ik in deze commissie en in mijn uiteenzetting van 22 februari alleen een uiting gegeven over de vraag die toen heel erg leefde en nog steeds leeft, namelijk in welke mate de beslissing van de opsplitsing van het bedrijf een impact heeft gehad op de vertraging van de implementatie van TBL1+ of ETCS. Dat is het enige wat ik hier in de commissie heb gezegd.

Over de bestaande problemen, een betere afstemming die noodzakelijk is, de samenwerking in de commissie enzovoort, hebben wij al veel van gedachten gewisseld in de commissie. Ik weet goed genoeg welke knelpunten, pijnpunten, problemen en verbeterpunten er inzake de structuur zijn.

Het enige wat ik hier over de structuur heb gezegd, is dat ik vandaag niet over enige aanwijzingen beschik dat de opsplitsing van het bedrijf een oorzaak zou zijn geweest voor de vertraging van de implementatie van TBL1+ of ETCS. *That's it*. Leg geen andere conclusies in mijn mond over de structuur. Dat is de enige uitspraak die ik daarover vandaag heb gedaan. Voor de rest verwijs ik naar de vele debatten over de structuur van de Groep, die wij hier al hebben gevoerd.

Ik wil nog even stilstaan bij die afspraken. Ik heb er al naar verwezen; wij zoeken constant naar regelmogelijkheden, maar resultaten zijn natuurlijk een andere zaak. In complexe materies kan je die altijd proberen na te streven. Ik geef een voorbeeld. Als je afspreekt met je dochter dat ze altijd 8 op 10 moet behalen en dan blijkt dat zij 7,5 heeft, dan kan je een straf geven. Heeft zij 8,5 dan kan je bij wijze van spreken een beloning geven. Dat is wat wij gedaan hebben met de CEO's in de beheerscontracten. Wij hebben gezegd dat zij in

dat jaar 8 moesten halen, in dat jaar 8,5 en in dat jaar 9, bij wijze van spreken. Wij hebben onze ambitie altijd hoger gelegd. Dan probeert men natuurlijk te zeggen dat ze geen beloning krijgen als zij dat behalen, maar behalen zij het niet, dan krijgen zij wel een sanctie. Mijn voorbeeld van daarnet was dus geen goed voorbeeld.

We hebben het malussysteem wel weerhouden. Het was onze bedoeling om inzake stiptheid het malussysteem naar de onderneming toe te hanteren als een managementinstrument, zodat het bedrijf en alle werknemers mee gemobiliseerd worden om de doelstellingen te halen en niet alleen de CEO gesanctioneerd wordt. Anders krijgt men misschien het tegenovergestelde effect dat mensen het een goede zaak vinden dat de CEO wat minder verdient. Wij wilden toch ook een incentive invoeren in het bedrijf zelf, zodat iedereen wordt gemotiveerd om de resultaten te behalen.

Wat doet men echter als de resultaten niet worden behaald, als de dochter geen 8 op 10 behaalt? Men heeft nooit een resultaatsverbintenis tout court. Wat kan men natuurlijk wel doen? Ik had het daarnet over de indicatoren rapportering en motivering: men moet uitleggen waarom men het niet haalt, het moet transparant worden gemaakt enzovoort. Wij blijven altijd zoeken. Ik hoor vaak in het Parlement, ook tot mijn frustratie, dat iets wordt afgesproken dat niet wordt gehaald. Wat doet men daaraan? Heeft men het niet opgevolgd? Dat wil dat niet zeggen, als het resultaat niet wordt behaald. In complexe materies spelen externe factoren vaak mee een rol en daar hebt u in verschillende dossiers toch al zicht op gehad. Het is niet omdat men een resultaat niet haalt dat er daaromtrent geen bekommernissen zijn, dat er geen inspanningen geleverd zijn, dat mensen daar niet mee bezig zijn, dat er geen alertheid bestaat, dat er geen beleid bestaat enzovoort. Dat is een conclusie waarvan ik vind dat ze ons toch te ver zou leiden.

Over de timing van ETCS zijn ook al heel wat vragen gesteld. In de uitvoering maakt men daar plannen over, maar de formele handtekening en de *go* die daarvoor kan gegeven worden, zullen natuurlijk cruciaal zijn in het meerjareninvesteringsplan 2013. De beheersovereenkomst bepaalt daarover dat het management een plan voor de meerjareninvestering moet indienen ten laatste tegen 31 januari 2012. Daarin zal dat dan ook heel duidelijk en concreet zijn en de persoon die dan op deze stoel zal zitten, zal moeten controleren en/of uitvoeren welke engagementen daarin zijn opgenomen, zowel qua planning als qua financiën. Dit meerjarenplan gaat ook naar de Ministerraad.

Ik kan nu zeggen dat in alle de plannen die binnen de NMBS-Groep circuleren, men het heeft over de uitrol en de fasering enzovoort. De officiële handtekening voor de *go* zal op dat moment bij wijze van spreken moeten worden gezet.

Op de vraag voor wanneer het nu zal zijn, kan ik u enkel meedelen wat de planning thans inhoudt. Alles zal natuurlijk afhangen van de geconcretiseerde, hard gemaakte investerings- en meerjarenplannen. Dat is de timing. Ik ga mij niet engageren voor iets waarvoor ik mij niet kan engageren. Ik kan daar vandaag mijn handtekening niet onder zetten. De realiteit is dat een en ander volgens deze procedures loopt omwille van de regels van Financiën en Begroting, en van gemaakte afspraken.

Er kwam een vraag over de 60/40-regeling. Die geldt uiteraard in totaliteit en niet per project. Als men omwille van de risicozones een as legt, maar die blijkt niet volgens de 60/40-regeling te zijn, zal men deze lijn niet onveilig laten enkel en alleen daarom. De 60/40 komt in de pot. De verrekening daarvan gebeurt wel op basis van wat er waar wordt gedaan. Men zegt echter niet: we gaan dat niet doen omwille van de 60/40-regeling.

Er was een vraag over de kortetermijnaanbevelingen. Er zijn heel wat overlappingen, ook met de aanbevelingen in de visietekst. Aangezien die visietekst als bijlage bij de beheersovereenkomst wordt opgenomen, zetten wij ons daarachter. Andere zaken zijn dan weer niet opgenomen. Die wil ik nog eens bekijken. Er is bijvoorbeeld niet gesproken over verouderd materieel. Ik weet niet wat de operationele mogelijkheden zijn om dat te bekijken. Men zegt tegen mij in vergaderingen dat men heel blij zal zijn wanneer men al dat verouderd materieel niet meer moet gebruiken, maar dat men het thans nog gebruikt omdat men wacht op het nieuwe. Ik verneem op dit moment dat men dit materieel zeker nog zal gebruiken tot 2012 omdat men werkelijk alles nodig heeft.

Ik wil die vragen meenemen maar dan staan wij opnieuw voor de impact die het op alle andere doelstellingen heeft.

Er werd gevraagd wanneer dat bijvoegsel van de beheersovereenkomst er zal zijn. Wij hebben verzocht om daaromtrent een voorstel te formuleren tegen eind 2010. Dat moet dan worden goedgekeurd door de beheersinstanties van de

NMBS-Groep. Dan volgt nog een hele procedure, want een bijlage van een beheersovereenkomst moet worden goedgekeurd door de Ministerraad. Dan zijn wij toch nog wel een tijdje bezig. Het belangrijkste is wel dat het proces in gang zal worden gezet vanaf het einde van dit jaar.

U vraagt welke zaken al werden gerealiseerd. Ik vind het belangrijk dat de CEO's zich daarover uitspreken en engageren. Wij krijgen wel altijd een timing en een opvolging. Bepaalde projecten zijn lopende; sommige zijn gedateerd 2013 en 2014. Omdat er zoveel aanbevelingen zijn, is het ene project op kortere termijn en het andere op langere termijn.

Er is een vraag gesteld over de hiërarchie. Dat is ook een interessante vraag die kan worden gesteld aan de CEO's. Ik weet in elk geval dat er veel horizontale werkgroepen zijn op verschillende niveaus. Ik ken de stuurgroep seinvoorbijrijdingen, het overlegplatform medewerkers van alle spoorwegoperatoren en het comité van de overschrijdingen van prestaties. Er zijn duizend en een comités. Daarvoor moet men de spoorwegen heel goed kennen en wij begeven ons dan ook heel erg op het niveau van de operationaliteit. Er zijn horizontale werkgroepen en stuurgroepen, afhankelijk van verschillende thema's en op verschillende niveaus.

In de NMBS-Groep wordt alles vaak hiërarchisch goed gecontroleerd. Dat is volgens mij ook noodzakelijk omdat men moet weten welke beslissingen waar worden genomen. Het is niet altijd zo dat men geen beslissingen kan nemen tot goedkeuring. Er is wel een verschil tussen operationaliteit en strategische keuzes, om maar een voorbeeld te noemen.

Misschien moet er ook daar een overzicht worden gevraagd van welke stuurgroepen, overlegorganen en andere er zich allemaal bezighouden met seinvoorbijrijdingen, prestaties, implementatie enzovoort. Ik denk dat daarover wel transparantie kan worden gegeven.

Ik meen dat ik de meeste vragen heb beantwoord. Mocht ik er vergeten zijn, appelleert u mij daar dan maar op.

De **voorzitter**: Ik dank u beiden voor uw antwoorden.

Zijn er collega's die nog wensen te repliceren? Laten wij het doen in de volgorde van de vragen die werden gesteld. Mevrouw De Bue, wilt u nog reageren?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier les intervenants.

Monsieur le ministre, pourra-t-on imposer le système TBL1+ aux nouveaux opérateurs en dehors des grandes lignes, à savoir les LGV et les corridors C?

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (…)

Valérie De Bue (MR): On ne pourra pas. Donc, à partir de 2017, on ne pourra pas leur imposer ce système.

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il faut bien se rendre compte qu'une société qui utilise l'un des grands axes européens équipés en ETCS devra forcément disposer du matériel compatible. Mais la mesure relative à la TBL1+ est une mesure 'belgo-belge' visant à augmenter la sécurité sur le réseau existant. Il s'agit donc d'une mesure propre à la Belgique et à la SNCB.

De **voorzitter**: Er is dus geen intentie om, zoals in Zwitserland, TBL1+ te laten erkennen als een ETCS limited supervision?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Neen, omdat TBL1+ niet wordt beschouwd als zijnde interoperabel materieel.

De **voorzitter**: De Zwitsers gaan dit met hun verzoek wel proberen?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Zij kunnen dat proberen, maar de Commissie is vrij streng. Voor hen moet het een interoperabele uitrusting zijn.

Tanguy Veys (VB): Ik wil beide sprekers bedanken, zeker voor hun poging om zo volledig mogelijk te zijn. Ik denk dat zij daar grotendeels in zijn geslaagd, in tegenstelling tot de CEO's die zich maandag veeleer beperkten tot de vragen waarop zij graag antwoordden.

Ik wil nog terugkomen op drie punten.

Ten eerste, mijnheer Schouppe, wat de DVIS betreft, verwees u onder meer naar Europa. Het ging over het statuut van de DVIS.

Wat het aantal personeelsleden en het personeelsstatuut betreft, geeft u toe – en dat siert u – dat u in het verleden misschien te voorzichtig geweest bent en dat u om budgettaire redenen gekozen hebt voor een minimale bezetting. Dat is

wel een beetje in tegenspraak met wat u vanmiddag in uw inleiding zei. U zei dat voor de spoorwegverantwoordelijken – en ik reken de DVIS daarbij – veiligheid altijd het credo is geweest. Tegelijk zei u dat veiligheid altijd op de eerste plaats moet komen. Dat is toch een beetje in tegenspraak met elkaar. Ik betreur dat. U zegt dat veiligheid altijd het credo van de spoorwegverantwoordelijken is geweest. Ik vermoed dan dat veiligheid voor de federale regering niet het credo was? Ik kan dat alleen maar betreuren.

Er werden nochtans signalen vanuit de DVIS gestuurd, niet alleen na de ramp in Buizingen, maar ook reeds daarvoor. Ik verwijs daarvoor naar de jaarverslagen van de DVIS van 2007 en 2008, waarin de onderbemanning werd aangeklaagd. Ook in 2009 vroeg de DVIS 34 personeelsleden, maar zij kreeg er slechts 26. Wanneer men bekijkt wat dit op het terrein betekende, komt men in feite tot 4,5 voltijdse equivalenten. Men moest zich daar dus vooral beperken tot het hoogst noodzakelijke en er was niet echt sprake van diepgaande controles.

Ten tweede, u verwijst naar uitspraken van het Rekenhof. U stelt dat het Rekenhof een opportunistische uitspraak heeft gedaan en u vraagt zich af waarom ze het dan vroeger niet hebben gezegd. Ik ben zelf naar het Rekenhof gestapt en ik heb gevraagd waarom ze hun analyses en hun conclusies niet vroeger hebben gemaakt. Het Rekenhof controleert toch jaarlijks de boeken van de diverse entiteiten. Men heeft mij geantwoord dat het Rekenhof zich maar kan bewegen binnen het wettelijke kader dat zijn werkzaamheden bepaalt en dat dit binnen het bestaande wettelijke kader nooit hun bevoegdheid was.

Hoewel het een appreciatie van het Rekenhof betreft, zei de heer Haek hierover dat ze niet objectief was. De heer Lallemand vond het zelfs een emotionele uitspraak.

Ik zal er straks op terugkomen. Niettemin zou het Rekenhof onrecht worden aangedaan, mocht een analyse van het Rekenhof op een dergelijke manier worden gecatalogeerd.

Mevrouw Vervotte, mijn tweede punt gaat over de problematiek van, enerzijds, TBL1+ en, anderzijds, de opsplitsing van de diverse entiteiten. U stelt dat u er enkel op hebt gewezen dat de bewuste opsplitsing in 2005 niet verantwoordelijk is voor de vertraging. Ik verwijs naar een opvallend voorbeeld, waarnaar mijn Ecolo-collega ook al heeft verwezen. Het gaat over de werfcontrole die in oktober 2009 heeft plaatsgevonden en waarbij de bakens gedemonteerd en zelfs gedeactiveerd waren.

Enerzijds verwonder ik er mij ter zake over dat de DVIS het probleem aan Infrabel signaleert. Echter, wanneer het Rekenhof de DVIS op zijn demarche aanspreekt en vraagt wat de aard van het probleem was en welke opvolging eraan is gegeven, kan de DVIS niet antwoorden. Blijkbaar heeft Infrabel noch de NMBS aan de DVIS laten weten wat de oorzaak en wat de oplossing was.

Het Rekenhof is dan maar zelf op de NMBS en Infrabel afgestapt. U kan ter zake perfect de briefwisseling met bijlagen lezen, waarin wordt geprobeerd elkaar de schuld in de schoenen te schuiven. Het gevolg is dat, zoals ook in het rapport van het Rekenhof staat, pas eind 2010 zal zijn hersteld wat in oktober 2009 werd gedetecteerd. De oude TBL-installaties zullen opnieuw worden geactiveerd.

Een van de redenen die maandag 8 november 2010 tijdens de commissievergadering werden gegeven, is dat zij plots van de leverancier te weten waren gekomen dat er geen wisselstukken meer konden worden geleverd. Het is vreemd dat bij een continu beleid een dergelijk bericht opeens opduikt als een vaststaand feit waar men niet omheen kan. Blijkbaar zijn er dus nooit onderhandelingen of afspraken over de toelevering van onderdelen geweest.

Blijkbaar kan men, in antwoord op het Rekenhof, nu toch de TBL1-bakens herinstalleren. Ineens zijn er toch opnieuw onderdelen. Dat is een bevreemdende situatie. Het is een typevoorbeeld. Ik catalogeer dat als een aanwijzing dat heel de operatie vertraging oploopt. Infrabel moet dus oude bakens die men al gedemonteerd had opnieuw installeren. De tijd die men daarin steekt, kan men niet in andere operaties steken.

In verband met uw appreciatie of standpunt betreffende de TBL1+-problematiek, zegt u nooit te hebben gezegd dat dit het beste systeem is. Op de dag dat de experts hun rapport brachten, verscheen een paginagroot artikel, met als titel “Experts Buizingen snoeihard voor NMBS”. De politiek kennende, brengt dat wel een en ander in beweging. Er verschenen niet minder dan drie Belgaberichten over verklaringen van uw woordvoerder omtrent TBL1+. De commissie was toen nog niet beëindigd en een van de titels van de Belgaberichten was: “TBL1+ is de veiligste

keuze op dit moment." Ik citeer uit het bericht: "TBL1+ is op dit moment bovendien de veiligste keuze." U kunt misschien zeggen dat de pers een aantal zaken verkeerd geciteerd heeft.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Veys, ik vind dat ongelooflijk. Mijn excuses, ik neem u dat niet kwalijk, want u was daar niet bij, maar vanaf dag één heb ik hier in alle transparantie alle systemen uitgelegd. De mensen die erbij waren, weten dat. Ik heb gezegd dat ik dat niet opnieuw zou doen. Ik heb zelfs tekeningen meegebracht, zodat er geen enkele twijfel of geen enkel misverstand over de systemen zou zijn.

Ik aanvaard echt niet dat de indruk wordt gecreëerd dat ik deze commissie, de bevolking of de reiziger iets zou willen wijsmaken over deze systemen. Ik aanvaard dat echt niet en zeker niet omdat ik hier alle systemen op alle mogelijke manieren heb toegelicht. Ik heb zelfs met tekeningen uitgelegd wat TBL1, TBL2 en TBL1+ doen en niet doen. Ik heb trouwens ook gezegd, maar dat komt te weinig aan bod, dat wij, als wij ETCS zouden hebben, nog niet in een droomwereld zouden leven.

We hebben dan wel, op basis van de technologieën en de kennis van vandaag, een nog veiliger systeem. Misschien komt er daarna een systeem met nog meer veiligheid. We kunnen niet in een glazen bol kijken.

Ik verdedig ook mensen die elke dag moeilijke keuzes moeten maken. Het is heel gemakkelijk om niets te doen, maar dan op een gegeven moment, als er iets gebeurt, te zeggen dat niet de juiste keuzes werden gemaakt. Ik vind het heel moedig van de drie CEO's dat zij, gelet op de beperkingen, toch een beslissing nemen om het veiligheidsniveau te verhogen. Niet meer of niet minder dan dat. Natuurlijk kan dat bekritiseerd worden.

Er is echter op een gegeven moment een berichtgeving gekomen die bijna zegt dat er verkeerde keuzes zijn gemaakt. Dat staat zo niet in de rapporten, want de rapporten zijn genuanceerder, net zoals wij genuanceerder zijn. Sommigen communiceren echter ongenuanceerdere zaken. Ik vind dat mensen die belangrijke beslissingen nemen, dan ook ondersteund mogen worden in de motivatie van hun beslissing, rekening houdend met alle voor- en nadelen daarvan. Ik heb alleen maar in alle transparantie willen zeggen dat ik het moedig vind dat er een beslissing genomen is die het veiligheidsniveau verbetert, maar die niet de beste beslissing is. Dat zullen we nooit onder stoelen of banken steken, maar we kunnen niet de beste beslissing nemen omdat we afhankelijk zijn van verschillende factoren, zoals van wat er geleverd kan worden, wat er in de treinen gezet kan worden, hoeveel treinen eraf gehaald kunnen worden, om maar een paar voorbeelden te noemen. That's it. Ik zou echt niet willen dat er een verkeerde interpretatie wordt gegeven als zouden ik of de CEO's een soort van voorliefde hebben voor TBL1+. Dat is niet het geval. We proberen de zaken te benoemen zoals ze zijn.

Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, het siert u dat u moedige en belangrijke beslissingen verdedigt. Alleen rijst de vraag of de juiste beslissingen worden genomen. Ik stel dat, eerlijk gezegd, in het licht van de drie rapporten. Dat is ook een beetje de aanleiding van het artikel geweest. Uit de drie rapporten, zeker die van het Rekenhof en van de experts, zijn diverse citaten te halen die de implementatie van TBL1+ toch drastisch ter discussie stellen.

Minister **Inge Vervotte**: Wat stelt u voor?

Tanguy Veys (VB): Ik ben de minister niet!

Minister **Inge Vervotte**: Nee, maar u zegt dat ik en de CEO's een verkeerde keuze maken.

Tanguy Veys (VB): Ja, in vergelijking met de citaten die ik lees in de rapporten van het Rekenhof en van de experts.

Minister **Inge Vervotte**: Laten wij dan al de keuzemogelijkheden hier samen bekijken. Dan kunnen wij samen beoordelen welke keuzemogelijkheid misschien de beste is.

Tanguy Veys (VB): Ik verdedig niet de beslissingen van de CEO's.

Minister **Inge Vervotte**: Laten wij de keuzemogelijkheden transparant maken. Heeft u een andere keuzemogelijkheid die u haalbaar acht, dan vind ik dat u de plicht heeft om mij die te laten weten, want dan zal ik ze laten onderzoeken.

Tanguy Veys (VB): Ik heb niet de waarheid in pacht, maar ik stel alleen vast dat er een aantal analyses zijn waaruit blijkt dat het hier om een slechte keuze gaat.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij de discussie inderdaad nog moeten voeren over het moment dat die keuze werd gemaakt en dit aan de hand van de verschillende alternatieven. Ik zou deze

discussie hier nu willen stoppen en doorgaan met het volgende betoog.

Tanguy Veys (VB): Wat het laatste punt betreft, het aspect van de sanctie, wil ik het volgende zeggen. U verwijst naar het huidige systeem van sanctioneren, maar ik voel aan dat de veiligheidsproblematiek in het verleden ook vanuit het beleid te veel uit het oog werd verloren inzake het optreden en het al dan niet falen van de betreffende CEO's. Als men naar de analyses kijkt, stelt men vast dat veel feiten niet van het voorbije jaar dateren, maar eigenlijk structureel zijn. Ik blijf erbij dat u als minister te weinig bent opgetreden tegen dat falen. U had de instrumenten. U heeft die bijvoorbeeld gebruikt inzake de stiptheidscijfers, maar u heeft die blijkbaar niet gebruikt inzake het veiligheidsaspect. Ik kan dat enkel betreuren.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les ministres pour la qualité de leurs réponses. Elles livrent des éléments de réflexion importants.

Pour revenir au cas particulier d'Arlon, il me semble que cet accident n'est pas réellement pris au sérieux. Nous avons relativement peu échangé à ce sujet avec les CEO en commission et il me semble que cet accident n'est pas englobé dans une série, dans un contexte ou un système qui doit être amélioré au niveau de la sécurité. J'ai l'impression qu'il est mis de côté, alors que c'est un événement majeur. *In fine*, on dira simplement que c'est une erreur d'inattention du conducteur. C'est plus de l'ordre du ressenti mais il me semble que cet accident n'est pas réellement pris au sérieux. Peut-être est-ce dû au fait que, heureusement, nous avons échappé au pire.

Monsieur Schouppe, nous avons évoqué la formation au niveau de la culture de la sécurité et le rôle que l'Europe a joué dans la diminution des heures de formation à la SNCB. C'est assez symptomatique, pour une Europe qui parle de l'apprentissage tout au long de la vie, de diminuer les exigences en la matière car elles sont considérées comme des barrières à l'entrée. Or, il y avait probablement des raisons tout à fait spécifiques à ce qu'en Belgique le nombre d'heures de formation soit beaucoup plus important. Notre pays ne dispose en effet pas de système de protection automatique des trains contrairement à beaucoup d'autres en Europe, comme le montrent les études de l'ERA. C'est une hypothèse que je pose mais peut-être est-il légitime d'avoir beaucoup plus d'heures de formation dans un pays où le système de freinage automatique n'est pas présent. Voilà, monsieur le président, mes quelques réflexions. Elles ne nécessitent pas forcément de réponse.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mevrouw de minister, het is mijn beurt om u van harte te danken voor de openheid en de volledigheid van uw antwoorden.

Mevrouw de minister, het strekt u volstrekt tot eer dat u het opneemt voor de CEO's van de verschillende maatschappijen. Ik heb echter nog een aantal vragen en bedenkingen met betrekking tot de communicatie van de verschillende partijen naar het publiek. Ik wil geen verwijten maken, maar ik maak mij toch bedenkingen bij het feit dat de perceptie – vraag het de man in de straat – gewekt wordt dat alles volledig onder controle is en dat men heel goed zijn best doet, terwijl wij daar tegenover in de rapporten uit het verleden zien dat TBL1+ initieel als einddatum 2012 had, wat stoemelings verschoven is naar 2014. We zijn nu allemaal heel blij dat er een zware inspanning gedaan wordt om de zaken te realiseren tegen eind 2013, voor 87 %, terwijl de initiële planning 100 % vooropstelde voor 2012. Ik vind dat een zekere gematigdheid in de communicatie van de maatschappijen aan de orde is.

Als bevoegd minister hebt u wat werk aan de winkel om de verschillende maatschappijen af en toe op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Ik geef een voorbeeld. De heer Haek heeft hier maandag gezegd dat zij alles in het werk stellen om als HRM provider voor de verschillende maatschappijen te doen wat er moet worden gedaan. Op bladzijde 105 van de bijlage bij het rapport van het Rekenhof staat het aantal personeelsleden dat gevraagd werd met betrekking tot ETCS en dat wat uiteindelijk geleverd is. In het eerste jaar, 2005, is men er effectief in geslaagd om 100 % van die mensen aan te trekken en sindsdien is men er nog één keer in geslaagd om ongeveer de helft aan te trekken. Voor de rest heeft men zelfs geen 30 % van het gevraagde aantal mensen gehaald. Dat kan een of twee jaar gebeuren, maar volgens mij is het een structureel probleem. Dat is volgens mij effectief een bewijs – laten we hopen dat daar nu verandering in komt - van het gebrek aan een echte cultuur van veiligheid. Men moet daarvan wakker liggen, zich de zaken eigen maken en er dag in dag uit mee bezig zijn om alles te doen wat er moet worden gedaan. De vraag werd hier gesteld wat men gedaan heeft na het ongeval van Buizingen. Men antwoordde dat men een website heeft gemaakt, bijkomende keuzes heeft gegeven en affiches heeft gedrukt.

Dat zijn uitingen van iets wat gaande is, maar ik heb op geen enkel moment de drie CEO's horen zeggen dat zij daar 's nachts wakker van zouden hebben gelegen en zich de vraag hebben gesteld hoe men de organisatie op een dusdanige wijze zou kunnen veranderen dat iedereen dag en nacht met de veiligheid van de mensen bezig is.

Daarin ben ik het eens met de heer Veys. Ik denk dat het de taak van onze commissie is om uit te zoeken waarom destijds de keuze voor TBL1+ is gemaakt. Dat is vandaag niet aan de orde. Wij moeten er ook over waken dat wij vandaag niet al onze hoop richten op een systeem, dat tegen 2013 zal zijn achterhaald.

Het rapport is daarover ook zeer duidelijk. Wij rekenen allemaal op het spoor om onze grote mobiliteitsproblemen in het land op te lossen. Wij willen meer mensen op de trein. De NMBS communiceert ook graag over het feit dat ze meer mensen vervoeren. Tegelijkertijd stijgt natuurlijk ook exponentieel de risicofactor.

In die zin ben ik zeer ongelukkig. Als een van de uitkomsten van onze commissie kan zijn dat wij middelen moeten vrijmaken om ETCS te implementeren, niet tegen 2030 maar tegen een haalbare datum, die ook wordt gehaald, en het veiligheidsniveau zo drastisch op te trekken, dan moeten wij die kans nemen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik val een beetje in herhaling met mijn stelling dat het hallucinant is dat het nut van TBL1+ hier telkens opnieuw door sommigen ter discussie wordt gesteld.

Met TBL1+ had men alle zware ongevallen van de voorbije 30 jaar kunnen vermijden. Als men dat nu op een snelle manier kan installeren, dan verhoogt dat de veiligheid drastisch.

Men vergelijkt dat dan met ETCS, vermoed ik. Men zegt dat men in 2006 beter niet aan TBL1+ was begonnen, maar ETCS verder versneld had ingezet.

Vandaag is in heel Europa 2 300 km spoor met ETCS uitgerust. Het systeem kan dus niet zomaar even overal worden geïnstalleerd. Het is ook niet zo eenvoudig. Wij hebben in België al meer dan 3 000 km spoor. Wij zouden in België alleen al veel meer moeten hebben gedaan dan de 2 300 km spoor die men tot op heden in al die modellanden waarnaar jullie zo graag verwijzen, heeft uitgerust.

Ik denk dat wij dus toch enigszins moeten nuanceren. Als wij in 2006 hadden beslist om door te gaan met ETCS, maar wij kunnen natuurlijk niet terug in de tijd gaan, dan stonden wij nu nog veel verder achter en was het spoor in 2013 nog lang niet zo beveiligd als het nu zal zijn met TBL1+.

Mijnheer de voorzitter, wij moeten tot een definitie van veiligheidscultuur komen. Vanochtend ondernamen wij samen met de experts een poging. De mensen binnen de NMBS en de mensen die de NMBS van nabij volgen of daaruit voortkomen, zijn er 100 % van overtuigd dat veiligheid bij hen heel belangrijk is. Vraag het aan elke spoorman op het terrein en die zal zeggen dat veiligheid heel belangrijk is. Toch blijkt dat niet overeen te stemmen met bepaalde vaststellingen in de rapporten. Ik heb de indruk dat veiligheidscultuur bij de ene een andere invulling krijgt dan bij de andere. Daarom is het voor onze commissie nodig om eerst tot een goede definitie te komen. Daarna kunnen we detecteren in hoeverre dat binnen de spoorwegmaatschappij al dan niet is geïmplementeerd.

De hiërarchische structuren van de spoorwegmaatschappij wilde ik illustreren met een heel frappant voorbeeld. Als een machinist een slecht opgesteld sein ziet, duurt het acht maanden voor dat kan worden verplaatst. Dat moet sneller worden aangepakt. De heer Lallemand zei maandag dat er afgesproken procedures bestaan om de dialoog tussen Infrabel en NMBS te structureren. Hij vond acht maanden niet zo lang, maar we kunnen het er toch over eens zijn dat het voor zo'n ingreep een vrij lange periode is.

Ik heb nog een specifieke vraag met betrekking tot het avenant bij de beheersovereenkomst. De beheersovereenkomst is een afspraakinstrument tussen overheid en het autonoom overheidsbedrijf, waarbij het overheidsbedrijf een aantal zaken doet op vraag van de overheid. De overheid stelt daar een aantal middelen tegenover. Wil dat zeggen dat er met een avenant ook extra middelen komen, of gaat het om puur inhoudelijke doelstellingen?

Minister **Inge Vervotte**: Het gaat over acties die moeten worden ondernomen binnen de huidige investeringsbudgetten. Ik denk dat we daarover discussiëren. Zouden NMBS, Infrabel of Holding daar bepaalde zaken signaleren, dan moeten we het daarover hebben. Als men kijkt naar alle aanbevelingen en over welke termijn die lopen, verwacht ik niet dat er grote problemen zullen zijn in het huidige budget waarover NMBS, Infrabel en

Holding beschikken, of dat dit het moeilijkste punt van discussie zal zijn.

Als men kijkt naar de aanbevelingen gaat het over communicatie, werkwijze onder elkaar enzovoort. Ik verwacht wel dat men binnen de huidige werking in staat is om daar antwoord op te bieden.

Ine Somers (Open Vld): Dank u voor de zeer uitvoerige antwoorden die er op de vragen zijn gekomen. Ik ben tevreden te horen dat u bijzondere aandacht hecht aan de manier waarop er aan risicoanalyse wordt gedaan en we dat eventueel nog verder kunnen bediscussiëren in de toekomst, als we daarover schriftelijke antwoorden ontvangen.

Aan staatssecretaris Schouppe wil ik meegeven dat in een vrijgemaakte markt het belang van een sterke regulator steeds belangrijker wordt. Daarom is het voor DVIS belangrijk dat er wordt op toegezien dat zij zorgen voor een manier van interne opleiding. Het is natuurlijk moeilijk om mensen te hebben. Men heeft een aantal competente mensen en men werkt samen met een aantal externe partijen. Misschien bestaat er een mogelijkheid om toch een uitgebreid opleidingssysteem binnen DVIS zelf te genereren met dat beperkt aantal mensen met een zekere competentie, eventueel ook in samenwerking met externe consultants waarop u nu af en toe ook beroep doet. Voor de rest dank ik u.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even inpikken op hetgeen de heer Van den Bergh heeft gezegd. Hij vindt het hallucinant dat sommige mensen TBL1+ nog ter discussie stellen. Zonder inhoudelijk op de zaak te willen ingaan, die rapporten zijn recent en het is op basis daarvan dat ik vaststellingen doe over het feit of die keuze voor TBL1+ al dan niet een goede keuze is. Omdat die beslissing hier wordt verdedigd, lijkt het mij logisch dat ik de argumenten naar voren breng die ik in die rapporten heb gelezen.

De **voorzitter**: U weet dat elk Parlementslid vrijheid van spreken heeft en dat het niet aan de voorzitter is om te oordelen over het ene of het andere.

Tanguy Veys (VB): Ik betwist het gegeven dat, indien TBL1+ de voorbije dertig jaar overal zou zijn geïnstalleerd, er zich dan geen enkele zware treinramp zou hebben voorgedaan.

Aanvullend daarop wordt gesteld dat ETCS zo weinig wordt gehanteerd in Europa. Blijkbaar stelt de heer Van den Bergh vandaag ook nog eens ETCS ter discussie. Wij stellen echter vast dat wij op dit moment volop en met goede moed aan het investeren zijn in een systeem dat op Europees vlak niet wordt erkend en dat wij ook aan geen enkele spoorwegmaatschappij kunnen opleggen. Ik zal het debat echter daarbij laten.

Ik heb nog een vraag vergeten stellen aan de heer Schouppe. Op de website van de FOD Mobiliteit wordt een overzicht gegeven van het aantal lopende onderzoeken. Er werd onder andere door de heer Balcaen gezegd dat men daaromtrent normaal gezien binnen het jaar een rapport wenst.

Ik zie dat daar nog altijd een aanrijding in Diegem op staat die dateert van november 2008, twee jaar geleden. Het is natuurlijk een detail, maar wat is de reden waarom er twee jaar na de feiten daaromtrent nog altijd geen rapport is?

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik heb een vraag van anderhalve seconde voor u.

U sprak van een veiligheidsaddendum inzake timing. Onze commissie wil een aantal aanbevelingen doen. Indien er al een veiligheidsaddendum is dat door de Ministerraad zal worden goedgekeurd en het addendum komt er eerder dan de aanbevelingen die de commissie zal doen, zie ik een praktisch probleem voor de werking van de commissie.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het ene hoeft het andere niet uit te sluiten. De visietekst die wij hebben neergeschreven, bevat engagementen die werknemers en werkgevers zijn aangegaan. Ik heb graag dat wij de engagementen meer hard maken.

Het is, zoals ik ook in mijn tekst van 22 februari 2010 heb geschreven, echter duidelijk dat, indien er nog aanbevelingen volgen, ik bereid ben ze mee te nemen. Het ene staat het andere dus niet in de weg.

In de visietekst staan enkel de engagementen die uit de werking aldaar zijn voortgekomen. Het is goed mogelijk dat een aantal zaken elkaar overlapt. Ik kan mij echter ook inbeelden dat er door de rol van het Parlement nog andere aanbevelingen zullen volgen dan de engagementen die voortspruiten uit de rol van werkgevers en werknemers.

In die zin blijf ik bereid de aanbevelingen van de commissie mee te nemen en sluit het ene het andere niet uit. Wij willen gewoon de aangenomen

engagementen formaliseren.

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik dank u alvast voor uw aanwezigheid. Mijnheer de staatssecretaris, er zijn nog twee afzonderlijke vragen aan u gesteld. Wenst u ze nog te beantwoorden? *(Instemming.)*

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, in verband met de DVIS en het personeel, het volgende. U moet weten dat er bij de aanvang in totaal zowat 25 personen werkten bij de DVIS. Dit was gesteund op het principe dat het gedetacheerden van de NMBS mochten zijn. Zoals ik daarstraks heb gezegd, heeft Europa daar een stokje voor willen steken. Het feit dat het ging om gedetacheerden die konden terugkeren naar de maatschappij was voor Europa in tegenspraak met de vereiste onafhankelijkheid. Een ander statuut was dus noodzakelijk. Wij meenden dat het zou lukken via een statuut bij de FOD voor het openbaar ambt, maar wij stellen vast dat dit kennelijk niet aantrekkelijk genoeg is.

Nu wordt er uitsluitend gezocht naar mensen die niet gedetacheerd zijn van de spoorwegen, mensen die eventueel bereid zijn de spoorwegen te verlaten of mensen die specifiek daarvoor worden aangeworven. Wij zetten ons daarmee op de lijn van Europa. Het vinden van de nodige mensen is niet makkelijk.

U hebt gelijk als u zegt dat de DVIS op een bepaald ogenblik 34 mensen gevraagd heeft. Wij hebben toen een audit gedaan en gevraagd wat deze mensen moesten doen. Zij hebben ons toen gezegd dat wij geen verantwoordelijkheid droegen voor die 34 mensen. Het aantal is toen op 25 gebleven.

Nu is er wel een akkoord met de heer Latruwe van de DVIS om stapsgewijs naar een personeelsbestand van 40 mensen te gaan. De heer Latruwe heeft ons gezegd dat hij met 40 mensen alles kan doen wat hem wordt opgedragen. Tegelijk wil hij echter de mogelijkheid krijgen om via de nodige budgetten mensen van buitenaf aan te werven. In 2008 bedroeg het budget 2 923 000 euro. Voor 2011 wordt voorgesteld om dit bedrag op te trekken naar 4,4 miljoen euro plus een half miljoen aan eigen ontvangsten. Op die manier krijgt de dienst meer ruimte.

Het Rekenhof heeft wel gelijk als het zegt dat het zich strikt heeft gehouden aan het wettelijk kader. Ik moet dat erkennen. Ik vind het merkwaardig en vraag mij af of zij dat allemaal zo goed hebben gezien. Ik heb gedurende mijn carrière waarschijnlijk meer samen gezeten met de mensen van het Rekenhof dan met de mensen van de commissie. Ik heb daarbij nooit enige opmerking gemaakt. Ik neem er akte van.

Formeel gezien, bestaat hun opdracht daarin. Als iedereen een paardenbril draagt en alleen maar recht voor zich uitkijkt, riskeert men echter te worden overreden als men de straat oversteekt. U begrijpt wat ik bedoel.

Ik wil toch nog een kleine opmerking maken. Het is hier trouwens al verschillende keren gezegd. De DVIS heeft inzake de werken in het Gentse duidelijk gezegd dat het wegnemen van de TBL1-installaties vóór er TBL1+ geïnstalleerd is, een vermindering van de veiligheid betekent. Dat mag dus niet gebeuren. Dat heeft de DVIS duidelijk gesteld. De mensen van de spoorweginfrastructuur zijn dus verplicht geweest die methode te gebruiken. De DVIS merkte op dat dit een positieve interventie was.

Monsieur Balcaen, ne croyez pas que l'accident d'Arlon soit perdu de vue!

Mijnheer Veys, wat Diegem betreft, ik moet eerlijk zeggen dat ik mij daarvan niet bewust was. U hebt mijn aandacht daarop gevestigd. Ik heb onmiddellijk aan mijn medewerker gezegd dat wij eens moeten nakijken hoe het komt dat wij daarvoor nog niets hebben of waarom het blijft duren. Dat zullen wij zeker doen.

Je vous assure qu'en ce qui concerne l'accident d'Arlon, les Ardennais qui vivent tout près et qui sont présents parmi nous, ne manqueront pas d'être vigilants, car nous voulons savoir ce qui s'est réellement passé et qui a pu provoquer cet accident.

Vous avez également fait une réflexion sur la réduction du nombre d'heures de formation et, dans une certaine mesure, fait allusion à cette politique européenne visant à réduire la formation et simultanément pousser la concurrence. L'Union européenne motivait sa décision par le fait que le personnel des firmes privées pouvait se contenter d'un nombre d'heures de formation moindre, car elles n'ont pas des types de matériel de conduite aussi diversifiés qu'à la SNCB et sont généralement limitées à un seul type; ce qui peut donner lieu à une formation moins longue qu'à la SNCB.

D'ailleurs, pour bien prouver qu'il s'agissait d'une intervention de l'Union européenne, je vous

informe qu'à un moment donné, Crossrail a introduit un recours auprès du Conseil d'État contre la proposition que mon prédécesseur avait envisagée pour le simulateur. Le Conseil d'État a réfuté ce recours de Crossrail. Ce, pour vous dire que, dans le cadre belgo-belge, nous étions d'accord sur la formation SNCB, bien que, en toute objectivité, je dois avouer que le nombre d'heures de formation dans le réseau limitrophe était déjà inférieur au nombre d'heures de formation données en Belgique. En d'autres termes, la formation dispensée par la SNCB était déjà beaucoup plus étendue que dans les autres réseaux limitrophes.

Mijnheer Van den Bergh, u zegt dat mocht TBL1+ dertig jaar geleden bestaan hebben, de ongelukken die ondertussen gebeurd zijn, niet zouden hebben plaatsgevonden. Spijtig genoeg bestond die technologie toen nog niet. Dat is natuurlijk het spijtige.

Mevrouw Somers, laten wij geen verwarring creëren tussen de regulator en de DVIS. Ik zie dat mevrouw Somers niet meer aanwezig is, maar ik wil het voor iedereen verduidelijken. De regulator heeft als specifieke opdracht ervoor te zorgen dat er geen discriminatie is inzake de toegang tot het net, terwijl de DVIS uitsluitend gefocust is op de veiligheid.

Ten slotte, mijnheer Veys, de zaak die u vernoemt, zal ik nakijken.

De **voorzitter**: Collega's, ik meen dat wij vanmiddag omstandig hebben kunnen discussiëren over hetgeen ons hier bezighoudt. Er zijn een aantal waardevolle zaken gezegd die in het rapport kunnen worden opgenomen. Ik wens u van harte te bedanken.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.09 uur.
La réunion publique de commission est levée à 20.09 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 17 NOVEMBRE 2010

Matin

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 17 NOVEMBER 2010

Voormiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 10.23 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.23 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, de European Railway Agency en het Rekenhof
Audition de représentants du SPF Mobilité et Transports sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Collega's, net als de vorige vergaderingen stel ik voor dat wij beginnen met een reactie van onze genodigden op de drie rapporten die zij hebben toegestuurd gekregen, waarna u vragen kunt stellen en dan is het aan de genodigden om te bepalen wie op welke vraag antwoordt.

Je vous propose de commencer tout de suite avec le slideshow.

Carole Coune: Geachte voorzitter, geachte leden van de commissie, ik ben de voorzittter van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vooraleer ik van start ga met mijn nogal technische presentatie, wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om duidelijk te stellen hoezeer de FOD Mobiliteit en Vervoer geschokt was door de catastrofe in Buizingen. Wij zijn een organisatie die zich als doel heeft gesteld om de veiligheid in het transport te versterken. Vanaf dag één, de dag van het ongeval, zijn wij met man en macht aan de slag gegaan om meer nog dan voordien het risico van een dergelijk ongeval, of eender welk spoorongeval van die omvang, te beperken.

Het spoorvervoer is een zeer veilige transportmodus en elk ongeval wordt in de sector als een falen beleefd. Desondanks hoop ik dat mijn voorstelling u zal verzekeren van de kwaliteit van het systeem dat in uitvoering van de Europese richtlijnen in België werd opgericht en van het veiligheidsniveau dat dit systeem kan garanderen. Het is belangrijk dat u vertrouwen heeft in de veiligheidsorganen die in België ondergebracht zijn bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ik heb deze uiteenzetting voorbereid dankzij de inlichtingen die mij werden verleend door de verschillende diensten van de FOD, in het bijzonder het Directoraat-generaal Vervoer te Land en de nationale veiligheidsinstantie, waarvan de verantwoordelijken, de heren Forton en Latruwe, hier aanwezig zijn. Zij zullen later uw vragen beantwoorden.

De hier voormelde organen, in het bijzonder de nationale veiligheidsautoriteit, genieten een goede reputatie op Europees niveau. Zij beginnen ook op nationaal vlak hun strepen te verdienen. Zij zijn erkend om hun kwaliteiten op internationaal vlak. Ik zou willen dat deze appreciatie ook op nationaal vlak kan worden doorgetrokken. Dit zal vandaag een van onze doelstellingen zijn, maar niet de enige.

Bien entendu, il s'agissait aussi de répondre positivement à votre invitation et de saisir cette opportunité pour vous informer quelque peu de nos activités en faveur du renforcement de la sécurité. Nous allons aussi passer en revue les principales recommandations contenues dans les différents rapports et leur état d'exécution à ce

jour pour les différentes entités du SPF.

Je rappelle que les deux entités principalement concernées sont l'Autorité nationale de sécurité (National Safety Authority - NSA), que nous avons appelée Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF/DVIS), et l'organe d'enquête (National Investigation Body - NIB), que nous avons appelée Cellule d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Bien sûr, nous répondrons aux questions sur le passé, le présent et l'avenir.

De **voorzitter**: Ik stel voor verder te doen en achteraf de uiteenzetting aan de leden te bezorgen. We hebben deze al gekregen en zullen ze zeker en vast doorsturen. We hopen dat intussen de techniek ons zal bijstaan, zodat de PowerPointpresentatie alsnog kan gestart worden.

Carole Coune: Tout d'abord, je présente mes excuses aux membres d'expression néerlandaise: nous avions fait toute la présentation écrite en néerlandais pour me permettre de parler en français. Je suis désolée que vous ne puissiez suivre en néerlandais.

Qui sommes-nous, que faisons-nous, comment interagissons-nous avec les autres acteurs de la sécurité ferroviaire? Quels sont nos point forts? Qu'en disent les rapports? Quels sont les points à améliorer? Comment y réagissons-nous? Quelles actions ont-elles été entreprises?

En grande partie, nous partageons les analyses et les propositions formulées. La majorité d'entre elles étaient déjà en voie de réalisation ou réalisées, faisaient partie de nos projets ou impliquent un processus plus long, notamment en raison de la nécessité d'une concertation avec des acteurs extérieurs.

Toutes ces recommandations, le contenu de ces rapports, nous sommes en train de les inventorier. À côté de leur inventaire, il y aura une action pour chaque recommandation, sauf quand elle est rejetée, et un classement des actions par ordre de priorité sur la base d'une analyse des risques, avec un planning d'exécution qui sera suivi jusqu'à totale exécution. Cela aura un effet activateur sur les actions qui étaient déjà planifiées mais cela nous permettra aussi de traduire en action ce qui nous est proposé, aussi bien en interne que vis-à-vis des autres acteurs, puisque notre rayon d'action s'étend sur l'ensemble du secteur ferroviaire belge.

Ma présentation d'aujourd'hui ne portera pas sur les 89 recommandations que nous avons inventoriées mais bien sur les principales d'entre elles, notamment celles de l'ERA, l'Agence ferroviaire européenne, qui concernent particulièrement le fonctionnement de l'Autorité nationale de sécurité et de l'Organisme d'enquête.

Je voudrais quand même vous dire un mot sur le SPF Mobilité et Transports. Je vais vous projeter un organigramme.

Le SPF Mobilité et Transports, ce sont quatre directions générales opérationnelles: la direction générale Transport aérien, la direction générale Transport maritime, la direction générale Mobilité et Sécurité routière et la direction générale Transport terrestre. Dans cette dernière, dont M. Forton est le directeur général, est logée l'Autorité nationale de sécurité, le SSICF. Une unité est également responsable de toute la réglementation ayant trait au secteur ferroviaire en Belgique. Un deuxième service est compétent en matière ferroviaire; il agit en appui de la ministre des Entreprises publiques pour l'aider à exercer sa tutelle sur les trois entreprises du groupe SNCB. Il existe enfin des services d'encadrement. Lorsque l'on parle de la description des processus, du recrutement, ce sont les services d'encadrement du SPF Mobilité et Transports qui agissent en appui des directions opérationnelles et des services.

Nous avons le service d'encadrement Budgets et contrôle de gestion qui s'occupe de la description des processus; Personnel et organisation qui s'occupe des recrutements; et Informatique et technologies de la communication. Il y a également l'Organisme d'enquête, organisme indépendant logé au sein du SPF, ainsi que le service de régulation.

La sécurité au sein du SPF Mobilité et Transports, c'est avant tout un de nos principaux objectifs stratégiques qui figurent dans mon plan de management et dans celui de toutes les directions générales opérationnelles. La sécurité était au premier plan de tout ce que nous avons fait au niveau de la présidence belge. Nous sommes aussi reconnus à l'extérieur pour notre système de gestion des risques internes, puisque nous avons eu, en 2009, le *European Strategic Risk Management Award*. Cela signifie que nous avons démontré que nous connaissions la valeur de la gestion des risques à l'échelle de toute l'organisation. Nous avions localisé les risques clefs et la manière dont ceux-ci pouvaient être maîtrisés.

Comment cela se traduit-il dans les faits? Pour chaque direction générale, pour chaque service

d'encadrement, il y a un coordinateur "Maîtrise interne" qui a pour mission de connaître les risques auxquels sa direction générale est la plus exposée. Il est le chef de projet pour la mise sur pied en 2011 d'une première analyse de risque dans toutes les directions générales. Il va sans dire que, pour la direction générale des Transports Terrestres, cette analyse de risque se fera au niveau de l'Autorité nationale de sécurité. Nous finaliserons le travail entamé voici deux ou trois ans.

Sur le plan opérationnel, nos qualités sont reconnues aussi en transport maritime et en transport aérien. Nous avons développé tout un système de gouvernance de l'État du pavillon pour que nos navires soient repris, à l'échelon international, sur la liste blanche des navires qui circulent au plan international. Nous avons un certificat ISO pour les inspections et les contrôles que nous réalisons et nous sommes parvenus à garantir une réputation de fiabilité pour la flotte belge.

Au niveau aérien, nous réalisons un grand nombre de contrôles SAFA et nous sommes reconnus par l'EASA, l'Agence européenne de sécurité aérienne, comme réalisant les meilleurs contrôles de sécurité des avions qui atterrissent sur le sol belge.

Je voulais également vous projeter quelques chiffres. Nous réalisons énormément de contrôles et d'inspections dans tous les secteurs: aérien (2 805), maritimes (5 600), routiers (74 000) et ferroviaires (6 750). Un grand nombre de contrôleurs et d'inspecteurs travaillent chez nous.

Quelles sont les grandes évolutions que nous avons connues ces dernières années dans le secteur ferroviaire? Avant tout, une internationalisation croissante, comme dans les autres secteurs d'ailleurs, sous l'influence, entre autres, de l'Union européenne. Avec la libéralisation des chemins de fer, il y a eu un transfert des fonctions régaliennes exercées par les opérateurs historiques vers les deux nouveaux organes logés au sein du SPF, l'Autorité nationale de sécurité et l'Organe d'enquête.

Le rôle du SPF s'est aussi renforcé dans les relations entre l'État et son opérateur historique, avec une contractualisation croissante des relations via les plans d'entreprise et les contrats de gestion qui sont devenus de plus en plus longs et de plus en plus complexes et en raison de la nécessité de garantir une concurrence loyale dans le secteur, ce qui suppose une séparation des volets exploitation et infrastructure, ce qui a induit la scission du groupe SNCB.

Je voulais vous projeter l'ensemble des *stakeholders* en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire. Il est dommage que vous ne puissiez pas le voir.

Ik ga voort met de rol van de voornaamste actoren in het domein van de exploitatieveiligheid van het spoor in België. Het Europees Spoorwegbureau werkt op basis van mandaten van de Europese Commissie. Zijn belangrijkste taken zijn, in samenspraak met alle stakeholders, de opstelling van voorstellen aan de Europese Commissie in verband met de verdere invoering van gemeenschappelijke voorschriften voor interoperabiliteit en van een gemeenschappelijke wijze voor de beoordeling van aanvragen voor certificering. Een andere taak is de ondersteuning van de samenwerking tussen de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen van de verschillende lidstaten.

Het comité RISC, het Rail Interoperability and Safety Committee, waarin alle lidstaten van de Europese Unie zetelen, spreekt zich uit over de regelgevende voorstellen die de Commissie formuleert op advies van ERA.

De staatssecretaris voor Mobiliteit is de voogdijminister tot wiens bevoegdheid de Belgische spoorwegveiligheid en de omzetting van Europese richtlijnen behoort. Hij vertegenwoordigt samen met de minister van Overheidsbedrijven de Staat inzake de onderhandeling, sluiting en opvolging van de beheerscontracten met de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. De minister van Overheidsbedrijven vertegenwoordigt samen met de staatssecretaris voor Mobiliteit de Staat inzake de onderhandeling, sluiting en opvolging van de beheerscontracten. De regeringscommissarissen waken over de naleving van de wet. De FOD staat onder voogdij van de staatssecretaris voor Mobiliteit, wat de spoorwegexploitatieveiligheid en de omzetting van Europese richtlijnen aangaat.

Bij de FOD verzorgen de volgende diensten de belangrijkste taken inzake de exploitatieveiligheid: DVIS, het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid en de dienst Reglementering Spoor. Ik zal straks terugkomen op de taken van DVIS.

De dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid speelt een belangrijke rol in de relatie tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Hij draagt bij tot de totstandkoming van de beheerscontracten en waakt over de goede uitvoering ervan. De

meerjareninvesteringsplanning, waaronder die voor de exploitatieveiligheid, vormt een bijlage bij die beheerscontracten.

De infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming moeten een veiligheidsbeheerssysteem hebben dat door de veiligheidsinstantie is gecertificeerd en dat onder meer actieplannen bevat die zijn uitgewerkt op basis van een risicoanalyse. Belgorail is genotificeerd als aangewezen instantie voor de beoordeling van de conformiteit van de infrastructuur en de voertuigen met de van toepassing zijnde technische specificaties voor interoperabiliteit.

J'en viens au rôle des différents organes dont je viens de parler, principalement l'Autorité nationale de sécurité et l'Organisme d'enquête. Qui sont-ils? Comment fonctionnent-ils? Qu'ont-ils réalisé jusqu'ici?

Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer a été créé en juillet 2005 et logé au sein du SPF Mobilité et Transports. La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire en fixe le statut et les missions légales. L'arrêté du 16 janvier 2007 désigne le SSICF comme autorité nationale de sécurité au sens de la directive Sécurité.

Il comprend essentiellement trois entités, trois divisions. Une première s'occupe plus particulièrement du matériel roulant, une autre de l'infrastructure et la troisième, de la sécurité en général. Les membres de l'entité matériel roulant, qui ont une certaine expertise, s'occupent tant de préparer les règles que de certifier et de participer à l'interopérabilité. Il en va de même pour l'infrastructure. Pour la sécurité, nous avons réparti les tâches entre la législation, les audits (contrôles et inspections), le suivi des centres de formation, la certification des entreprises ferroviaires, la certification du personnel de bord et la politique de sécurité en général.

Les missions de l'Autorité nationale de sécurité sont énumérées par la loi. Il s'agit:
- de la délivrance, du renouvellement, de la modification et du retrait des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires;
- de la délivrance, du renouvellement, de la modification et du retrait de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure;
- de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes;
- de la contribution au développement d'un cadre réglementaire;
- du contrôle de l'application des prescriptions de sécurité;
- de la reconnaissance et du contrôle des organismes de formation;
- de la tenue du registre national des véhicules;
- de la reconnaissance des entités chargées de l'entretien;
- de la collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne;
- de la participation active au réseau des instances des autorités nationales de sécurité dans le cadre du réseau européen;
- de la collaboration avec l'ERA pour la réalisation de la banque de données européenne de la sécurité et de l'interopérabilité;
- de la représentation de la Belgique, en tant qu'État membre, au niveau de la Commission européenne;
- du suivi du transport de marchandises dangereuses par rail;
- de la rédaction d'un rapport annuel.

Pour ces grandes réalisations, je voudrais mettre l'accent sur quatre éléments envers lesquels le SSICF a permis d'améliorer la sécurité en Belgique.

D'abord, à partir du 1er janvier 2011, tous les opérateurs ferroviaires actifs en Belgique disposeront d'un certificat de sécurité, tel que prévu par la législation européenne; cela peut paraître une évidence, mais ce n'était pas le cas jusqu'à présent. Ce certificat est délivré par l'Autorité nationale de sécurité, nouveau modèle c'est-à-dire avec toutes les exigences européennes actuellement prévues.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose, depuis le 22 mai 2008, d'un agrément de sécurité.

Les premières lignes et les premiers engins de traction équipés d'ETCS sont en service depuis juin 2009.

Enfin, l'Autorité nationale de sécurité (ANS) belge a évidemment collaboré au développement du TBL1+.

S'agissant des contrôles, l'ANS a aussi développé ses activités. Elle a réalisé son premier grand audit en 2009; il concernait le processus mis en place par les entreprises ferroviaires dans le cadre de l'adoption de leurs règles internes. Elle a augmenté de manière significative les contrôles réalisés en 2009: 958 en 2008 et 1 279 en 2009, soit une augmentation de 33,5 %. À l'avenir, elle développera encore davantage ces contrôles, inspections et audits.

À mon sens, nous pouvons dire que l'ANS belge est un maillon essentiel de la sécurité ferroviaire en Belgique. Elle a aussi participé activement à

l'élaboration de divers arrêtés royaux dont l'ensemble contribue à faire de la Belgique un pays où les directives européennes sont transposées.

Je m'arrêterai un instant sur l'action qui consiste à réaliser un suivi actif des dépassements de feux rouges en Belgique. Il s'agit là d'un indicateur clé de sécurité. Sur ce plan, l'ANS a joué un rôle très actif depuis 2006. Plusieurs fois en 2006, en 2007, en 2008, en 2009 et encore en début 2010, l'ANS est intervenue vis-à-vis du Groupe SNCB.

À différents niveaux de gestion et, à la fin, via le secrétaire d'État lui-même, l'attention a été attirée sur la tendance à l'augmentation du nombre de dépassements interdits de feux rouges.

Des mesures à court et moyen termes ont été présentées à l'Autorité de sécurité. Mais, malheureusement, malgré les mesures prises, la SNCB n'a pas encore réussi à inverser la tendance. Cela reste donc pour nous un point d'attention. C'est évidemment le facteur humain qui fait l'objet d'un suivi de la part de tous les opérateurs via de la sensibilisation, du contrôle, de l'accompagnement et de la formation des conducteurs. Tout cela se fait au niveau de la SNCB et est suivi de très près par nous.

Il est vrai que nous n'avons pas encore réussi à inverser la tendance en matière de dépassement de feux rouges. Pourtant, dans son rapport 2009, l'Autorité nationale de sécurité concluait que le niveau de sécurité était globalement maintenu – ce qui est l'objectif. Jusqu'en 2009, en effet, le nombre moyen de victimes et de blessés a diminué, de même que le nombre de victimes aux passages à niveau. Mais, je le répète, le dépassement des feux rouges reste malheureusement un indicateur qui n'évolue pas positivement. C'est pourquoi, avec l'opérateur SNCB et le gestionnaire de l'infrastructure, nous continuons à chercher de nouvelles solutions pour arriver à inverser la tendance.

Je voudrais vous dire un mot du financement du SSICF, parce que pas mal de recommandations sont en liaison avec les moyens. Il faut que vous sachiez comment le SSICF a été et sera financé. Créé en 2005, il a été opérationnel en 2006. Des moyens venant de la SNCB ont été apportés au SPF. Cela s'est traduit par une diminution de la dotation du groupe SNCB et une augmentation des moyens octroyés au SPF pour le financement d'environ quinze équivalents temps plein.

À partir de 2008 et pour les années suivantes, la compensation des coûts afférents au SSICF est forfaitisée à concurrence d'un montant de 2,833 millions d'euros répartis sur les trois entreprises du Groupe SNCB. Ce montant permet de financer 25 équivalents temps plein. En 2010, via la loi-programme du 29 décembre 2009, un changement important s'opère dans le financement puisqu'on organise le financement du SSICF par des recettes propres. La base légale est donc la loi-programme du 29 décembre 2009 qui prévoit un fonds budgétaire mais cette loi doit être suivie d'arrêtés d'exécution. C'est un arrêté du 13 juin 2010 qui a fixé le montant des redevances imposées aux détenteurs d'un agrément de sécurité et d'un certificat de sécurité. Pour les recettes 2011, un projet d'arrêté royal sera présenté au Conseil des ministres à très court terme.

Si le secrétaire d'État à la Mobilité a prévu des textes qui permettent d'accroître les moyens des organes de sécurité, le dernier texte est arrivé le 13 juin et les recettes qu'il permet doivent encore en être perçues. Néanmoins, je n'ai pas de doute quant au fait que les recettes pour 2010 seront perçues et que le projet d'arrêté pour 2011 sera approuvé, et donc sur le fait que les moyens financiers vont évoluer. Ils le feront en 2010 vers la somme de 3,3 millions environ et en 2011 vers 4,9 millions, 2011 étant une année exceptionnelle puisque 500 000 euros ont été prévus pour des investissements en informatique pour la création de la banque de données des licences de conducteurs de train. Cela permettra donc de faire évoluer les effectifs du SSICF de 27,4 équivalents temps plein aujourd'hui à 35,4 fin 2011 et à 40 fin 2012.

L'Organisme d'enquête a été créé sur la base de la loi de décembre 2006 et d'un arrêté royal de 2007 qui en fixait la composition minimale mais qui prévoyait aussi que la SNCB Holding était tenue de fournir l'expertise technique à l'Organisme d'enquête jusque fin 2009. Nous avons donc eu recours à l'expertise technique de la SNCB Holding jusqu'à cette date. La loi du 26 janvier 2010 cependant supprimait les missions régaliennes confiées à la SNCB Holding et en finissait avec la possibilité de s'appuyer sur cette dernière pour mener à bien les enquêtes portant sur les accidents.

Ces compétences ont donc été transférées à l'Organisme d'enquête, non seulement la réalisation des enquêtes mais aussi la tenue de la banque de données de tous les accidents et incidents ferroviaires.

L'Organisme d'enquête a l'obligation d'ouvrir une enquête pour tout accident grave sur le territoire belge. Il a la possibilité d'en ouvrir une pour les incidents ou les accidents qui, si les circonstances

avaient été légèrement différentes, auraient pu conduire à un accident grave, ce qu'on appelle les quasi-accidents. Son objectif doit être de mettre à jour les circonstances et les causes de l'accident sans se prononcer sur les responsabilités. Ses enquêtes sont donc effectuées indépendamment de toute information et instruction judiciaire. Il a pour mission très importante de formuler des recommandations pour limiter le risques de survenance de ce genre d'accidents à l'avenir.

Ses missions sont donc de centraliser toutes les informations relatives aux accidents et incidents via une banque de données exhaustive, de participer aux activités du réseau d'organismes d'enquête animés par l'Agence ferroviaire européenne en vue d'échanger les expériences et les pratiques, de collaborer à l'harmonisation de la réglementation et de la procédure d'enquête au sein de l'Union européenne et, bien sûr, de rédiger chaque année un rapport annuel.

En 2009, plusieurs enquêtes ont été ouvertes (deux enquêtes sur des accidents graves et une enquête facultative sur un accident non grave) et quatre enquêtes ont été clôturées. En 2010, deux enquêtes ont été ouvertes et une enquête a été clôturée.

En ce qui concerne les réalisations de l'Organisme d'enquête, outre les enquêtes, il y a les rapports annuels. Ceux de 2008 et 2009 ont été transmis à l'Agence ferroviaire européenne. Ils ont aussi été mis en ligne dans la partie dédiée à l'Organisme d'enquête sur le site internet du SPF. Vous pouvez donc les consulter de même que les rapports d'accidents qui ont été clôturés jusqu'à aujourd'hui.

Pour le financement de l'Organisme d'enquête, c'est un peu la même histoire que pour l'Autorité nationale de sécurité. L'Organisme d'enquête a été créé en 2007. Il était question de rétributions relatives aux licences des entreprises de transport par rail et au certificat de transport par rail. Des rétributions ont bien été facturées à partir de 2008. Il s'agissait de 60 000 euros en 2008 et de 160 000 en 2009. Malgré l'insuffisance des montants, nous avons affecté un, puis deux équivalents temps-plein à cette activité.

De nouveau, c'est grâce à la loi-programme du 29 décembre 2009, sur la base de laquelle un arrêté royal a été pris le 17 juin 2010, que l'on est occupé à donner une autonomie financière à l'Organisme d'enquête, via une redevance imposée au détenteur d'un agrément de sécurité, Infrabel, et aux détenteurs d'un certificat de sécurité, les entreprises ferroviaires utilisant le réseau belge.

Pour les recettes 2011, un projet d'arrêté royal sera présenté en Conseil des ministres à très court terme.

Si les recettes sont perçues, si le Conseil des ministres adopte un arrêté de financement pour 2011, nos moyens financiers augmenteront. Pour 2010, ils devraient s'élever à 954 000 euros et à 1,454 million pour 2011. Dans ce montant, un budget exceptionnel de 500 000 euros est réservé pour la banque de données des accidents et incidents.

Vu qu'en 2010, les textes relatifs aux recettes de l'organisme étaient toujours en préparation, le gouvernement a octroyé, à la suite de l'accident de Buizingen, une dotation exceptionnelle de 525 000 euros, ce qui a permis de faire appel à des expertises externes.

Nous avons fait appel au Groupe SNCB, juste après l'accident, pour avoir un appui en matière de technologie ferroviaire. Nous avons fait appel à un expert indépendant en matière de techniques d'enquêtes et nous travaillons toujours avec l'entreprise Dédale pour l'analyse des facteurs humains.

Aujourd'hui, l'Organisme d'enquête est composé avant tout d'une enquêtrice principale, qui était présente depuis le début avec un assistant administratif. Une adjointe à l'enquêtrice principale est présente depuis le 1er novembre. Deux ingénieurs viendront compléter l'équipe le 1er décembre prochain. Nous pouvons donc affirmer qu'en 2010, l'Organisme d'enquête est composé de cinq personnes. Si les moyens financiers précédemment évoqués nous parviennent, nous pourrons encore engager deux personnes en 2011.

J'en viens aux points forts et aux points d'amélioration mentionnés dans les rapports. Je commencerai tout d'abord avec une diapositive extraite des rapports et relative aux constatations. La diapositive suivante détaillera notre réaction.

Je signale que les rapports soulignent également les points forts. La Cour des comptes souligne les progrès réalisés par la direction du transport par rail dans le suivi des contrats de gestion. On reconnaît aussi au SSICF une compétence admise et respectée pour les tâches liées à l'autorisation de mise en service et la délivrance des certificats et agréments de sécurité et l'implication des *stakeholders* permettant une participation et une amélioration du processus de la part de l'Autorité nationale de sécurité.

On se réjouit de l'indépendance de l'Organisme d'enquête vis-à-vis du groupe SNCB dans la réalisation des enquêtes, à la suite de la modification législative de 2010. On se félicite de la constitution d'une liste d'experts indépendants pour différents sujets, qui est continuellement enrichie.

Les points d'amélioration ont été classés, non en fonction des rapports, mais selon la nature des recommandations. Les remarques ont été classées en quatre grandes catégories. Premièrement, il s'agit de celles qui concernent la responsabilité (définition des rôles et missions de chacun). Deuxièmement, ce sont toutes les remarques ou recommandations qui ont trait à l'indépendance et aux moyens. Troisièmement, il s'agit des remarques en liaison avec l'ouverture et la participation. Enfin, celles qui portent sur l'organisation des processus.

Je commence avec la responsabilité et la définition des missions et des rôles. On parle beaucoup du rôle du SSICF en matière de surveillance de la sécurité. On dit que l'ensemble des activités de surveillance est toujours sous-développé et que le SSICF n'assume pas la pleine responsabilité des tâches de surveillance qui lui incombent. Nous partageons partiellement cette analyse. Les évolutions sont en cours. Ce qui est prévu, c'est la scission de l'entité *Safety* en deux autres: une pour la certification et l'autre qui se concentrera exclusivement sur la surveillance de la sécurité. Donc, au lieu d'avoir une autorité avec trois divisions, il y en aura quatre. Parmi celles-ci, une division s'occupera exclusivement de surveillance de la sécurité. Quatre équivalents temps plein y seront affectés, au gré des recrutements qui interviendront entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2012 – bien entendu, si le nouveau financement est accordé.

Quant à la vue d'ensemble des principaux risques dont il est question dans les rapports, je vous disais tout à l'heure que nous étions en train d'actualiser l'analyse des risques internes du SSICF. Nous préparons une certification ISO. Quant à l'analyse des risques externes, elle est faite jour après jour sur la base des constats faits lors des contrôles et inspections, afin de mieux cibler nos actions futures.

Toujours à propos du rôle du SSICF au niveau de la surveillance de la sécurité, je dirai un petit mot sur les activités de surveillance de la sécurité qui seront développées grâce à ses nouveaux moyens, en 2011-2012.

L'Autorité nationale de sécurité pourra réaliser une analyse approfondie du programme d'audit interne du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire et pourra en assurer le suivi. Il pourra développer son propre programme d'audit interne qui complètera le programme d'audit interne précédent, et qui portera plutôt sur les interactions entre les acteurs. Il pourra développer un programme de suivi pour vérifier que les sous-systèmes sont bien exploités conformément aux exigences essentielles.

Dans les rapports, on dit aussi que l'Autorité nationale de sécurité ne se concentre pas assez sur la sécurité. J'ai repris cette phrase car nous ne la partageons pas. On souligne aussi l'absence de cadre réglementaire pour imposer des sanctions administratives et que, faute de formation appropriée, les agents n'appliquaient pas jusqu'à présent les prérogatives offertes par la qualité d'officier de police judiciaire.

S'il y a une remarque que nous ne partageons pas, c'est le fait que l'Autorité nationale de sécurité ne se concentre pas assez sur la sécurité. La formulation nous semble excessive. Par contre, on peut dire que le SSICF devrait mettre, à l'avenir, plus d'énergie et de moyens dans le contrôle et l'inspection du respect des prescriptions de sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. C'est beaucoup plus précis.

Les actions en cours à ce niveau sont le renforcement de l'entité *Safety* de quatre unités et toutes les mesures dont je viens de parler. Sachez que lorsque nous faisons de l'interopérabilité, nous faisons aussi de la sécurité. La sécurité est un des fondements de l'interopérabilité. Lorsqu'on prend une décision d'autorisation de mise en service, nous accomplissons aussi une mission de sécurité.

Quand on nous dit que nous ne faisons pas assez de sécurité, on devrait nous dire de faire plus de contrôles et d'inspections. Cette activité est en cours de développement et se développera de plus en plus au fur et à mesure du développement des moyens dont nous disposerons.

En ce qui concerne le manque de sanctions administratives, nous partageons votre souci et préparons un projet de loi mettant en place un système de sanctions administratives. Il est prévu de le déposer au Parlement à la fin avril 2011.

Enfin, en ce qui concerne les techniques de police judiciaire utilisées par les agents de l'Autorité nationale de sécurité, ces formations seront suivies à partir d'avril 2011 et permettront à ces agents de rédiger des procès-verbaux d'officier de police judiciaire en bonne et due forme.

Il y a par ailleurs des recommandations de la Cour des comptes en matière de contrat de gestion. La Cour des comptes s'est étonnée du fait que la sécurité avait perdu sa place dans les contrats de gestion. L'État a privilégié le contrôle du respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité. Il n'a pas utilisé en parallèle les contrats de gestion comme instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire. La Cour dit "qu'une amélioration de l'utilisation des contrats peut se concrétiser par des dispositions contractuelles concernant la priorité de la sécurité ferroviaire eu égard aux autres objectifs fixés, tels que la croissance du nombre de passagers, la contribution des investissements financiers à l'amélioration du niveau de sécurité et les obligations spécifiques de chaque société en matière de coordination des investissements et de déploiement des dispositifs sur l'infrastructure et sur le matériel roulant".

C'est un sujet sur lequel nous travaillons. Je serai donc relativement prudente. Nous avons reçu la mission de la ministre des Entreprises publiques de lui faire une proposition en cette matière à très court terme.

Nous examinons la possibilité de prévoir davantage de dispositions relatives à la sécurité dans les contrats de gestion. Ce n'est pas nécessairement évident puisque la sécurité est bel et bien le domaine de la législation et de la réglementation et fait partie de tout un cadre européen. Nous ne pouvons pas non plus ignorer l'obligation que nous avons de respecter les règles de concurrence.

Donner la priorité à la sécurité ferroviaire eu égard aux autres objectifs paraît tout à fait réaliste. On pourrait imaginer introduire des indicateurs de performances en matière de sécurité. C'est déjà beaucoup plus difficile puisque les objectifs de sécurité doivent être en principe fixés par arrêté royal mais nous examinons cette possibilité quand même.

Une autre possibilité consisterait en des plans pluriannuels d'investissement qui seraient "screenés" par l'Autorité nationale de sécurité. Sur ce point, je préfère rester prudente et vous dire simplement que nous y travaillons. Il y a certainement des choses à faire mais nous ne sommes pas encore arrivés à des conclusions définitives.

J'en viens aux recommandations qui ont trait à l'indépendance. Pour ce qui concerne tout d'abord l'indépendance du SSICF, un rapport souligne que l'État belge a fait l'objet d'une mise en demeure du fait que certains membres du SSICF gardaient une liaison avec le groupe SCNB. À ce niveau, les actions sont en cours également. Une modification de la loi sur la sécurité ferroviaire sera introduite dans la loi portant dispositions diverses de décembre 2010. Elle prévoira que la direction du SSICF ne pourra plus avoir de lien juridique avec un groupe ferroviaire.

Il y a un projet d'arrêté royal en préparation prévoyant que les postes de direction du SSICF seront réglés selon le système des mandats. De plus, des négociations sont en cours avec la Fonction publique pour donner aux autres membres du SSICF un statut de fonctionnaire qui leur garantit un avantage par rapport à leur statut SNCB.

Toujours en matière d'indépendance, les rapports soulignent que la possibilité de transférer les tâches de l'Autorité de sécurité n'est pas prévue dans la loi belge. La loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire prévoit la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de réaliser des contrôles et des inspections. On nous dit aussi qu'il existe un déséquilibre entre les contrôles réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure et les activités similaires conduites par l'Autorité de sécurité.

Nous pensons que ce n'est pas parce que la loi ne prévoit pas explicitement la possibilité pour l'Autorité de sécurité de s'adjoindre les services d'entités extérieures que la loi l'interdit. La loi ne le prévoit pas explicitement; elle ne l'interdit pas non plus. Il s'agit donc de la responsabilité de l'Autorité de sécurité de faire appel ou non à Infrabel qui a du personnel réparti sur l'ensemble du territoire pour réaliser certains contrôles. Qu'en est-il à ce sujet? Il existe deux types de contrôles. Les contrôles que nous disons "curatifs" et les contrôles préventifs. La loi prévoit explicitement que le gestionnaire de l'infrastructure doit effectuer des contrôles curatifs, c'est-à-dire des contrôles lorsque le matériel ou le personnel de sécurité constituent un risque pour la sécurité ferroviaire. Pour les contrôles préventifs, la loi est effectivement muette. L'Autorité de sécurité est pleinement responsable de ces contrôles.

Elle peut, en toute liberté et indépendance, confier, sous sa responsabilité, au gestionnaire d'infrastructure présent en permanence sur l'ensemble du réseau, l'exécution d'un certain nombre de contrôles préventifs. C'est un sujet qui fait actuellement l'objet de discussions avec le gestionnaire d'infrastructure, parce que les contrôles qui étaient jusqu'ici effectués par lui – contrôles préventifs, avant la modification de la loi, avant que cette responsabilité ne soit confiée

exclusivement à l'Autorité de sécurité – étaient des contrôles qui, en nombre, en nature et en modalités, ne correspondaient pas tout à fait à l'analyse de risques de l'Autorité de sécurité.

L'Autorité de sécurité veut donc rediriger ces contrôles en fonction de sa propre analyse de risques. Elle est par conséquent en discussion avec le gestionnaire d'infrastructure, pour que, ensemble, avec les contrôles réalisés par l'Autorité de sécurité qui vont en nombre croissant et les contrôles qui seront effectués par Infrabel (mais pilotés par l'Autorité de sécurité), nous arrivions à un niveau, à un nombre de contrôles suffisant pour garantir la surveillance du réseau.

Toujours sur le sujet de l'indépendance – j'en viens maintenant à l'Organisme d'enquête – on nous dit: "Par le passé les enquêtes étaient réalisées par des enquêteurs de la Holding". La perception était que les enquêtes n'étaient pas menées de manière indépendante. "L'initiative de dresser une liste avec des experts indépendants est bonne, elle doit être maintenue. La relation n'est pas claire entre l'Organisme d'enquête et les services judiciaires qui mènent une enquête en parallèle. Il y a des craintes que la justice n'utilise les découvertes de l'Organisme d'enquête. Ce dernier doit prendre l'initiative d'approcher les services judiciaires afin qu'ils s'accordent et formalisent la manière dont ils vont organiser la coopération sur le terrain, tout en garantissant leur indépendance propre."

Ce sont des soucis que nous partageons. Les actions réalisées jusqu'ici sont notamment le fait que nous n'avons plus, depuis 2010, recours aux enquêteurs de la SNCB Holding. Nous avons fait un contrat avec un expert indépendant en technique d'enquête. Nous avons une liste d'experts actualisée et mise à jour. Nous avons fait appel à un consultant en facteur humain. Mais nous préparons – et c'est un sujet difficile – un projet de convention en vue de faciliter les relations entre l'Organisme d'enquête et les services judiciaires pour une coopération systématique et structurée dans le domaine des enquêtes. Il n'y a rien dans la loi sur ce point, mais nous pensons que nous pouvons travailler sur des sujets tels que la définition d'un point de contact unique, des modes de communication reconnus, des délais de réponse aux demandes prédiscutés et nous travaillons au départ d'un exemple étranger. Ce genre de texte n'existe pas partout, mais nous en avons quand même trouvé un exemple à l'étranger. Nous espérons aboutir dans nos discussions avec la justice, mais c'est évidemment un thème sensible.

J'en viens maintenant à la troisième catégorie: les recommandations qui ont trait aux moyens. Les moyens du SSICF, tout d'abord. Le SPF doit renforcer le SSICF et lui donner les moyens suffisants pour effectuer la surveillance. La réunion des diverses compétences requises afin d'exercer les missions nécessitera la création d'un statut commun pour l'ensemble de son personnel, nous dit-on. Il faut garantir un attrait suffisant des fonctions par le biais d'une rémunération compétitive pour convaincre le personnel expérimenté du secteur ferroviaire. Il faut prévoir les formations nécessaires afin d'être assuré de disposer des compétences et des qualifications pour réaliser les tâches imposées. Nous partageons évidemment ces soucis.

Nous travaillons avec la Fonction publique à un statut particulier pour les experts ferroviaires afin d'être compétitifs sur le marché de l'emploi et attirer les compétences techniques nécessaires. La difficulté est évidemment d'attirer les compétences techniques d'agents du Groupe SNCB. Il est plus facile de recruter directement sur le marché de l'emploi. Nous sommes en train de mettre en place une gestion de compétences et des programmes de formations structurées pour développer notre compétence en interne: les plans de formation par fonction, les plans de transfert de compétences. Et puis, surtout, nous sommes très actifs dans l'exécution des plans de personnel sur la base des nouveaux financements. L'objectif est de 29 équivalents temps plein pour le 1er mars 2011, 35,4 au 31 décembre et 40 au 31 décembre 2012.

Ce renforcement permettra au SSICF de jouer pleinement son rôle d'Autorité nationale de sécurité. Quand je dis "renforcement", je veux dire: cet effectif de 40 personnes permettra au SSICF de remplir son rôle. Cela implique un suivi développé du respect des prescriptions de sécurité, aussi bien les règles nationales que les règles internes au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires. Ce suivi permettra d'atteindre les objectifs de sécurité fixés.

Toujours en termes de moyens, on nous dit que, lors des recrutements, il faut couvrir les compétences pertinentes, exécuter le plan d'extension du personnel, prévoir des formations pour l'Organisme d'enquête. Je vous le disais tout à l'heure, au niveau de cet organisme, nous aurons déjà une équipe de cinq personnes au 1er décembre.

Le plan de personnel pour l'extension est soumis à la procédure de contrôle administratif et budgétaire. Nous avons mis en place un système de gestion des connaissances basé sur un manuel de procédure existant dans le secteur

aérien. C'était aussi une des recommandations de l'ERA, d'essayer de développer des synergies avec d'autres secteurs – c'est quelque chose que nous avons fait – et les formations sont en cours ou programmées à très court terme pour les deux domaines principaux prioritaires que sont la technologie ferroviaire et les techniques d'enquête.

Les recommandations suivantes ont trait à l'ouverture et à la participation. On nous dit qu'il faut communiquer d'une autre manière avec le public. Il est recommandé que l'Organisme d'enquête recherche proactivement des synergies avec d'autres autorités également, avec d'autres SPF, pour partager leurs connaissances. Il est apparu que le processus d'enquête tel qu'effectué par le passé ne donnait pas lieu à un échange systématique des points de vue.

Nous partageons en grande partie ces analyses, mais nous pensons qu'il faut fixer des priorités dans le développement des synergies avec d'autres autorités. Un organe qui se constitue ne sait pas à la fois travailler, produire, se former et développer des synergies tous azimuts. Nous estimons donc qu'il faut fixer des priorités.

Nous avons surtout développé des synergies avec le secteur aérien. Des rencontres très régulières ont lieu avec le responsable de l'Organisme d'enquête aérien; une réutilisation du manuel de procédure et de gestion des compétences; des échanges relatifs au matériel nécessaire aux enquêtes et au code d'éthique. Au niveau de la communication, de nouvelles informations ont été mises en ligne sur notre site et on prépare un plan de communication. Les deux organes participent très activement au réseau des organismes d'enquête et organismes de sécurité mis en place par l'Agence ferroviaire européenne; ils font des visites de travail dans d'autres pays membres; ils recherchent les bonnes pratiques à l'étranger pour y impliquer les *stakeholders* et améliorer le processus d'enquête qui, jadis, se situait au niveau de la SNCB Holding.

Malheureusement, nous n'avons pas réussi à nous adjoindre la collaboration de l'Organisme d'enquête français après l'accident de Buizingen, parce qu'il faut savoir que, à l'étranger aussi, ils sont en train de se développer et de développer leurs moyens, ce qui fait qu'ils n'ont pas toujours envie de collaborer activement à une enquête à l'étranger.

J'en viens à la dernière catégorie: l'organisation des processus, la gestion des connaissances.

On nous dit qu'il y a une nécessité d'établir de manière formelle et de gérer de manière cohérente les processus qui soutiennent les tâches de l'Autorité de sécurité et de veiller à ce qu'elles soient exécutées de manière adéquate et répétable. "Il n'y a pas de processus décrit pour l'autorisation de mise en service. Il y a eu une première tentative de description de processus pour les certifications en matière de sécurité et il y a une recherche de synergies au sein du SSICF."

"Afin d'exécuter ces tâches de manière cohérente, adéquate et reproductible, l'Organisme d'enquête devrait établir formellement et gérer de manière cohérente son processus en tenant compte des bonnes pratiques reconnues et des exigences prévues dans la directive", nous dit-on dans les rapports.

Nous partageons ces soucis. Les actions en cours sont les suivantes. Nous allons accélérer la description et la maîtrise des processus au niveau du SSICF en vue de préparer la procédure de certification ISO 9001. C'est une priorité.

Par contre, pour l'Organisme d'enquête, cette cellule indépendante a préféré travailler sur le manuel de procédures qui avait été établi pour les enquêtes sur les accidents et incidents aériens, et le finaliser.

Au niveau de l'analyse des incidents et des rapports d'accidents, on nous fait aussi un certain nombre de recommandations:

- Préserver les points forts de nos rapports d'enquêtes: motivation claire de l'enquête sur les accidents, recours à la reconstitution, recours à des scénarios en tant que base pour les enquêtes, description détaillée de l'état des éléments techniques et des actions du personnel durant le scénario des accidents, formulation de recommandations dans les rapports d'enquête.

- Traiter les faiblesses identifiées dans les rapports précédents: une enquête inadéquate des facteurs sous-jacents liés à la gestion de la sécurité, une absence de mention ou une mention limitée du cadre légal et du rôle de la responsabilité des différentes organisations concernées, une intégration inadéquate des événements antérieurs de nature comparable à l'enquête, une absence de mention des mesures déjà prises par les organisations responsables durant l'enquête et, dans la plupart des cas, une absence d'attribution des recommandations dans le rapport final.

La responsable de la cellule d'enquête m'a communiqué que toutes ces recommandations de

l'ERA seront évidemment introduites dans le manuel de procédure et seront traduites dans les faits dans tous les prochains rapports d'enquête.

- Développer des critères appropriés pour sélectionner les incidents et les accidents sur lesquels l'Organisme d'enquête souhaite enquêter selon une approche basée sur le risque.

Nous sommes en train d'adapter le manuel de procédure pour intégrer cette recommandation qui figure dans le guide méthodologie de l'ERA. Pour arriver aux meilleurs critères, nous partons d'un *benchmarking* que nous réalisons avec d'autres organismes d'enquête.

Un point très important qui est souligné dans les rapports est la collaboration entre l'Organisme d'enquête et l'Autorité nationale de sécurité. On nous dit que l'Organisme d'enquête doit transmettre et confier les recommandations résultant de son enquête sur l'accident de façon formelle dans le rapport à l'ANS. Celle-ci doit assumer sa responsabilité qui consiste à veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité soient dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet. On dit aussi que ces deux organes doivent exécuter leur processus et prendre leurs décisions connexes de façon complètement indépendante. Mais l'exploitation d'une coopération ou synergie éventuelle n'est *a priori* pas en contradiction avec la nécessité requise d'indépendance.

L'ANS a transmis, le 30 juin 2010, sa réaction à l'ensemble des recommandations de l'Organisme d'enquête. Donc, elle a bien assumé sa responsabilité qui consiste à veiller à ce que les recommandations soient prises en considération. L'Organisme d'enquête a mis en pratique la nouvelle procédure de coopération en se basant sur le guide de l'ERA, mais aussi une concertation structurelle interne au SPF pour discuter des rapports, des recommandations et de leur suivi.

Et puis, pour que tout cela se passe au mieux au jour le jour, il y aura négociation d'un SLA explicitant les attentes et les responsabilités des organismes pour la mi-2011.

Enfin, on a parlé de concertation et de coopération. Dans les rapports, on parle aussi de coordination ferroviaire. Nous pensons qu'une nouvelle entité de coordination ferroviaire au sein du SPF pourrait être à même de réaliser une coordination qui soit conforme aux directives européennes. Il s'agirait d'une coordination plus large que celle qui concerne les deux organes précités et les autres organes du SPF concernés par le secteur ferroviaire ; il pourrait s'agir d'une coordination entre tous les acteurs du secteur, c'est-à-dire une sorte de plate-forme.

Président: Christophe Bastin.
Voorzitter: Christophe Bastin.

C'est un projet auquel nous travaillons aussi.

C'est ainsi que se termine ma présentation. J'espère que je n'ai pas été trop longue. Nous sommes maintenant tous les trois à votre disposition pour toutes les questions que vous souhaiteriez poser.

Le **président**: Vous voudrez bien excuser notre président qui a dû s'absenter pour aller voter une proposition de loi en commission de la Défense. Je le remplace en tant que vice-président. Je tiens à vous remercier, madame la présidente et monsieur le directeur général, pour votre présence et votre exposé très clair malgré le petit problème technique qui s'est produit en début de réunion. Veuillez nous en excuser. Je tiens à vous remercier pour cette présentation très claire, mais surtout très objective et constructive.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier Mme la présidente de nous avoir fait un exposé clair relativement au rapport que nous avons reçu. Cela nous permet d'avancer dans notre compréhension de ce qui est en cours.

Vous avez parlé du manque d'effectifs au SSICF et dans l'Organisme d'enquête. Ce problème a été souvent souligné par la Cour des comptes et dans le rapport de l'ERA. Nous savons que des dispositions sont prises, notamment sur le plan budgétaire. Vous en avez parlé. Le secrétaire d'État Étienne Schouppe en a fait mention lors de son audition la semaine dernière.

On entend bien que, pour cette année, vous souhaitez porter à 29 personnes le nombre de membres du SSICF et arriver en 2012 à 40 collaborateurs. Mais le secrétaire d'État avouait lui-même que 40 collaborateurs ne seront pas suffisants pour remplir toutes les tâches et couvrir l'ensemble du territoire belge. Il n'y a pas moins de six pages de tâches à effectuer! C'est énorme. Dans les conclusions du rapport de l'ERA, on indique d'ailleurs que "toutes les activités de surveillance que le NSA doit entreprendre sont largement sous-développées et doivent constituer un point central à améliorer à l'avenir".

Ayant lu cela et après avoir entendu votre intervention à propos de ce travail qui doit être accompli, je souhaiterais connaître votre point de vue. Avez-vous une estimation du nombre

suffisant de collaborateurs pour réaliser efficacement l'ensemble des missions confiées à l'Autorité de sécurité et à l'Organisme d'enquête? Nous entendons bien ce qui va être fait d'ici 2012, mais j'aimerais connaître votre avis à ce sujet. Étant donné qu'un plan d'accélération a été décidé pour l'installation du TBL1+, est-il envisageable d'accélérer le recrutement des personnes qui travailleraient dans cette cellule, de telle façon que toutes les recommandations soient prises en compte?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie Mme Coune pour son exposé. Je suis convaincu de l'importance, dans ce schéma de la sécurité ferroviaire, du SPF Mobilité, du caractère crucial de l'Agence nationale de sécurité et de l'Organisme d'enquête.

Vous avez formulé de nombreuses remarques et réponses à des recommandations, notamment celles de l'ERA. Je ne reviendrai pas sur ce qui me semble à ce stade des réponses satisfaisantes; je reviendrai néanmoins sur l'un ou l'autre point. Le premier point est la question des audits, des inspections et des contrôles.

Dans le rapport de la Cour des comptes et de l'ERA, on trouve l'affirmation qu'il y a peut-être beaucoup d'inspections et de contrôles mais peu d'audits. Cela a été redit dans cette commission par les représentants de l'ERA qui sont venus y présenter leur rapport. Pour ma part, alors que les dépassements de signaux constituent l'un des éléments que vous mettez en évidence dans vos rapports 2008 et 2009 en termes de sécurité ferroviaire, je m'étonne qu'il n'y ait pas eu un audit sur cette question de la part de l'Autorité nationale. J'ai d'ailleurs posé cette question à M. Schouppe la semaine dernière.

Comme M. Schouppe en a parlé, vous nous dites qu'il y a eu des contacts, un échange de courrier. Ne fallait-il pas une étude plus profonde de la situation en la matière? Quant aux initiatives du SPF ou de l'Autorité nationale en termes d'envoi de courrier à la SNCB, vous avez dit qu'il y avait eu de multiples interventions et que des mesures ont été prises. Pourriez-vous nous détailler ces mesures prises par la SNCB, visiblement toujours insuffisantes? Il serait intéressant de vous entendre nous expliquer comment le groupe SNCB a pris en compte vos remarques.

Je voulais également revenir sur une question que je pose à chaque intervenant depuis quelques semaines et qui porte sur un élément repris dans le rapport de la Cour des comptes, pp. 34 et 35, sur cet épisode de mise en œuvre par Infrabel des balises TBL1+ avec suppression concomitante des balises TBL1.

La Cour des comptes fait état du fait que le SSICF, lors d'un contrôle de chantier, avait remarqué que les balises TBL1 avaient été retirées. Et vous vous êtes adressés à Infrabel pour dire qu'il y avait là un problème de sécurité.

Je crois que les choses sont relativement bien expliquées dans le document, donc je ne vais pas y revenir. Mais, lors de l'audition des administrateurs du groupe, M. Lallemand m'a dit que ce genre de chantier se faisait toujours en accord et en collaboration avec l'Autorité nationale.

Je voulais donc vous poser la question très précise, qui ne ressort pas du rapport de la Cour des comptes, et qui est de savoir si vous aviez donné votre accord à ce *modus operandi*, à savoir le retrait des balises TBL1 conjointement avec l'installation des balises TBL1+.

Ma question suivante porte sur un élément sur lequel j'aime bien revenir régulièrement, qui est celui des rapports d'enquête suite aux accidents, qu'ils soient graves ou non. Vous les avez évoqués. On remarque tout de même un certain retard dans la rédaction de ces rapports. Quand on consulte la base de données de l'ERA ou le site du SPF Mobilité, on voit que toute une série de rapports ont été remis avec leurs recommandations. Mais il y a, à ce stade, toujours une série d'enquêtes ouvertes pour lesquelles il n'y a pas de rapport. Je pense à l'accident du 14 novembre 2008 à Diegem, à l'accident du 23 mai 2009 à Dinant, à celui du 15 novembre 2009 à Jemelle, à celui du 19 novembre 2009 à Mons. Je ne cite évidemment pas les collisions de Buizingen et d'Arlon pour lesquelles on peut comprendre qu'il n'y ait pas encore de rapport.

Les directives et les lois disent bien que c'est dans l'année de la notification de l'accident que le rapport d'enquête doit être rédigé et porté à la connaissance de l'ERA, notamment. C'est important parce que ces rapports contiennent toute une série de recommandations.

Je voulais avoir votre avis sur la raison pour laquelle ces rapports demeurent aujourd'hui en rade. Par rapport à l'accident de Diegem par exemple, nous sommes déjà à deux ans des faits. Comment se fait-il qu'il n'y ait toujours pas de rapport à ce sujet? Question subsidiaire: pouvez-vous nous faire aujourd'hui un topo sur la manière dont les opérateurs ferroviaires – dont le groupe SNCB – prennent en compte les recommandations des rapports d'accidents?

J'en arrive à la question du TBL1+ *versus* ETCS ou autre système d'ATP.

Madame, vous avez dit que l'Agence nationale a collaboré au développement du TBL1+. J'aurais voulu en savoir davantage sur la manière dont vous avez été impliquée dans le choix du TBL1+ par rapport à ETCS.

Quel est aujourd'hui, de la part du SPF ou de l'Agence nationale de sécurité, le regard que vous portez sur le développement de TBL1+?
Pour vous, s'agit-il d'une étape logique vers ETCS, telle que présentée par le Groupe SNCB, ou ne serait-ce pas plutôt un rattrapage plus ou moins rapide d'une situation antérieure où l'on était à la traîne en matière de système de sécurité? Le choix de TBL1+ se serait fait par souci de rapidité et non pour migrer facilement vers ETCS?

J'aimerais connaître vos opinions sur la facilité de migrer de TBL1+ vers ETCS 1 ou ETCS 2.

Depuis que les experts de notre commission ont remis leur rapport, on parle beaucoup plus de culture de sécurité qu'auparavant, notamment sous l'ancienne commission. C'est une très bonne chose. Beaucoup des intervenants de ces dernières semaines ont essayé de montrer, assez difficilement selon moi, qu'il existait bien une culture de la sécurité au niveau ferroviaire en Belgique.

J'aimerais avoir votre avis sur ce constat établi par les experts: pas de culture de la sécurité? Comment y répondez-vous de manière concrète? Quels éléments pouvez-vous nous fournir?
Par exemple, je pense à vos contacts avec le groupe ferroviaire: estimez-vous qu'une véritable culture de la sécurité est en place ou se met en place?

En particulier, j'aurais voulu savoir comment s'est effectué la négociation et l'approbation des systèmes de gestion de la sécurité d'Infrabel et de la SNCB. Je crois savoir que ces systèmes existent aujourd'hui; nous avons bien du mal à obtenir des informations sur le contenu de ces systèmes.
Quelle est votre appréciation quant à ces systèmes de management de gestion de la sécurité à Infrabel et à la SNCB.

Sur les moyens financiers et l'autonomie financière, je me suis montré très attentif à ce que vous nous avez dit.

Il y a de nombreux éléments à prendre en compte. Je m'étonne qu'il vous faille un arrêté royal délibéré chaque année pour assurer votre autonomie financière. C'est plutôt le contraire: si on veut être dépendant financièrement, rien de tel qu'un arrêté qui doit être renégocié et approuvé chaque année. N'y a-t-il pas des manières plus efficaces de vous assurer une stabilité et une autonomie plus grandes?

Plus généralement, sur ce sujet, on a évoqué la question de la concurrence salariale entre la SNCB Holding, l'Agence nationale de sécurité, l'ERA, la Commission européenne. Êtes-vous convaincu que ce que vous êtes en train de préparer permettra de lutter contre cette concurrence dans les traitements et de bénéficier au sein de l'Agence et de l'Organisme d'enquête des meilleurs profils possibles? J'ai conscience d'avoir en face de moi des gens du SPF Mobilité mais ne faut-il pas envisager aussi la possibilité de sortir l'Agence nationale de sécurité du SPF et la création d'un organisme *sui generis* comme il en existe d'autres au niveau fédéral, qui ne dépendrait plus de l'administration, avec la possibilité de travailler différemment, notamment en matière de statut des travailleurs?

Pour revenir à la culture de la sécurité, comment avez-vous réagi à l'Agence nationale après l'accident d'Arlon le 15 septembre? Je sais qu'une enquête est menée par l'Organisme d'enquête. Je reviens régulièrement sur cette question parce que je trouve que cet accident est minimisé. Or il fait partie d'une suite, il intervient dans un système qui connaît des problèmes de dépassement de signaux. J'aurais voulu savoir si à partir de cet accident, le SPF ou l'Agence ont remis sur le métier tout ce qui s'était dit et décidé jusque-là. Sept mois jour pour jour après l'accident de Buizingen, pratiquement le même scénario de collision latérale entre deux trains au sortir d'une gare… Ne faut-il pas tenir compte de cela? J'ai eu l'impression, après avoir entendu les CEO et le secrétaire d'État à la Mobilité, qu'on n'avait pas vraiment pris en compte la gravité de cet accident replacé dans le contexte de la sécurité ferroviaire.

Président: David Geerts.
Voorzitter: David Geerts.

Enfin, dans votre rapport 2008 et, en tout cas, dans votre rapport 2009, vous insistez sur le fait que le niveau de sécurité est en progression sur le réseau ferroviaire et vous citez toute une série d'indicateurs: diminution du nombre de déraillements, diminution du nombre de problèmes aux passages à niveau, etc. Mais vous évoquez aussi le problème de dépassement de signaux.

Ce rapport date donc de 2009, c'est-à-dire avant l'accident de Buizingen.

En considérant la situation avec un certain recul, tirez-vous toujours la même conclusion?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour vous remercier, madame, pour le long exposé que vous avez fait malgré certaines contingences techniques peu évidentes.

Cela dit, pourriez-vous me donner quelques précisions concernant, notamment, les contacts que vous avez pu avoir avec l'étranger en matière d'organes de sécurité et d'enquête. Que vous ont apporté ces contacts?

Pourriez-vous également nous donner votre avis sur le choix de la TBL1+ en 2006? On a, en effet, beaucoup parlé de cette décision. Pensez-vous que c'était là une façon de se diriger vers l'ETCS plutôt qu'un choix effectué dans un moment de panique?

Dans le rapport, les experts ont formulé toute une série de recommandations à court terme qui n'ont pas réellement été abordées dans votre exposé. Ces recommandations sont-elles mises en œuvre? Existe-t-il un suivi desdites recommandations?

Vous avez également abordé, dans votre rapport, les expertises extérieures et vous avez évoqué un montant de 500 000 euros pour développer ces dernières. En quoi ces expertises ont-elles consisté? Quel en est le résultat? Quel est le suivi assuré?

Au niveau des contrats de gestion, vous avez évoqué l'étude d'indicateurs de performance. Ce thème n'est pas facile. En effet, il n'est pas évident de définir ces indicateurs. Quelles sont les pistes envisagées pour les définir? Comptez-vous vous inspirer d'expériences étrangères? Si oui, lesquelles?

Quel est votre avis sur l'organe de sécurité global qui a été évoqué dans le rapport de nos experts et au sujet duquel le secrétaire d'État a indiqué qu'il était contraire aux règles européennes?

En ce qui concerne les analyses de risque, nous n'avons pas beaucoup d'informations sur celles qui auraient pu être menées au sein de la SNCB, notamment sur la mise en place du TBL1+. En avez-vous connaissance? Si elles n'ont pas été menées, savez-vous pourquoi? Sont-elles ou vont-elles être menées en ce qui concerne la mise en place du RER qui générera une augmentation substantielle du trafic (30 %)?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil op mijn beurt de spreker bedanken voor haar uitvoerige toelichting.

Zij is zeker ingegaan op een aantal opmerkingen dat in de drie rapporten naar voren is gekomen. Wat ik in haar uiteenzetting echter miste, zijn het historisch overzicht, de initiatieven en de maatregelen die in het verleden zijn genomen, voor de rapporten er waren.

Ik denk dat u in grote mate tegemoetkomt aan een aantal punten van kritiek, maar de problemen die in de drie verslagen aan bod komen, bestonden reeds voor de treinramp in Buizingen. Ik denk dat u een aantal probleempunten reeds in het verleden hebt gedetecteerd, waarvoor u maatregelen hebt willen nemen of die u om bepaalde redenen niet hebt genomen.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar de personeelsproblematiek. In de jaarverslagen van 2007 en 2008 werd telkens het tekort aan personeel aangeklaagd. Het is een vaststelling dat daarin werd aangeklaagd dat er onvoldoende personeel is. Welke stappen hebt u met betrekking tot dat probleem ondernomen? Bent u naar de minister gestapt? Wat was het antwoord? Welke inspanningen hebt u toen geleverd en welk antwoord hebt u toen gekregen?

Toen was dat niet mogelijk. De heer Schouppe heeft vorige week ook gezegd dat men waarschijnlijk te voorzichtig is geweest en dat men voor een minimale bezetting heeft gekozen. Daarvoor moeten ook argumenten zijn geweest. Welke argumenten hebt u aangehaald om dat pleidooi toch hard te maken? U, uw voorgangers of uw diensten hebben het blijkbaar niet gehaald. Hoe is die discussie toen verlopen?

Na Buizingen is plots alles mogelijk. Tot 2012 ligt het chequeboek klaar om voor veertig personeelsleden te zorgen, maar helaas moest eerst de ramp in Buizingen gebeuren. Wat was de verstandhouding, wat was de motivering vóór Buizingen?

Een tweede vraag gaat over de keuze voor TBL1+. Hier merk ik een lacune in uw uiteenzetting. U besteedt daaraan zeer weinig aandacht, terwijl dat voor de bevoegde staatssecretaris en de minister nu het grote argument is, weliswaar als een tussenoplossing, om te zeggen dat het allemaal in orde komt. Hoe staat de FOD Mobiliteit daartegenover?

Er is nu een stroomversnelling gekomen en dat is

nu blijkbaar het grote argument waarmee men iedereen wil sussen. Welke houding werd in 2006, toen die keuze werd gemaakt, door de FOD Mobiliteit echter ingenomen, wetende dat Europa niet achter deze keuze staat?

Welke adviezen zijn er toen gegeven? Welke stappen hebt u genomen? Is er overleg geweest met Europa? De drie CEO's van de spoorwegen schermen met het argument dat ze weten dat TBL1+ niet erkend wordt en niet conform de Europese richtlijnen is, maar dat ze ook niet op de vingers getikt zijn. Het is mogelijk dat Europa dat niet doet. Dat is de laatste strohalm waarmee men het beleid hier probeert te verdedigen. Als men daar in 2006 wel meer werk van had gemaakt – ik kijk dan vooral naar de diensten van de FOD Mobiliteit – zou men die keuze misschien niet hebben gemaakt. Welke contacten zijn er geweest met Europa? Heeft Europa gezegd dat men in feite op de vingers moest worden getikt, maar dat dit om bepaalde redenen niet zou gebeuren? Kunt u daar meer toelichting over geven?

Een ander element dat in extenso wordt behandeld in het verslag van het Rekenhof, is de problematiek van het wegnemen van de bakens, het demonteren of deactiveren van de TBL1-bakens. Ik heb het daar ook bij vorige hoorzittingen al over gehad. Zeer terecht werd dit aangeklaagd door de DVIS toen men dat in oktober 2009 vaststelde. In extenso lezen wij in het rapport van het Rekenhof dat er daarover een ganse polemiek was tussen Infrabel en de NMBS. De ene wees de andere met de vinger inzake de verantwoordelijkheid. Op de hoorzitting verschuilde men zich een beetje achter de DVIS, dat dit allemaal in overleg zou gebeuren. In de hoorzitting met de drie CEO's samen heb ik geen antwoord gekregen op een bepaald punt. Ik citeer het Rekenhof: "Volgens de DVIS werden de bakens TBL1 die werden gedemonteerd of gedeactiveerd, niet hersteld. Men beschikt bovendien over geen enkele informatie over de eventuele duur van de daling van het veiligheidsniveau die rechtstreeks samenhangt met het inzetten van rollend materieel dat met het systeem TBL1+ is uitgerust." Het verslag van het Rekenhof dateert van augustus 2010. Blijkbaar was de DVIS dus in augustus 2010 niet in staat om die zaak ten gronde te behandelen. Men kon dus niet zeggen met welke motivatie dit gebeurde, binnen welke periode en op welk moment dit zou zijn opgelost. Het Rekenhof moest dus zelf naar Infrabel en de NMBS stappen om daar een concreet antwoord op te krijgen. Het antwoord wordt dan op de volgende bladzijde gegeven: "Infrabel engageert zich in juni 2010 om vóór eind 2010 op cruciale plaatsen de ontmantelde TBL1-bakens opnieuw te installeren."

Ik denk dat het niet de taak van het Rekenhof is Infrabel en de NMBS op te bellen om te horen hoe het juist zit. Het is de taak van DVIS de betrokken organisaties achter de veren te zitten. Het gaat over een vaststelling die meer dan een jaar geleden is gebeurd. Misschien kan daarop straks een antwoord worden gegeven, maar in het verslag van het Rekenhof lees ik niet dat er behalve het signaleren dat er iets fout loopt, niets meer moet gebeuren. DVIS moet dat niet zelf doen, maar moet de betrokken organisaties stalken en ervoor zorgen dat het in orde komt. Het Rekenhof moet niet gaan aankloppen en dan vernemen dat het eind 2010 in orde zal komen.

Ik heb nog een punt met betrekking tot de publicatie van de onderzoeken. Vorige week heb ik de heer Schouppe daarover aangesproken. Ik verwijs naar het ongeval in Diegem, nu juist twee jaar geleden. Men heeft beloofd dat te onderzoeken. Ik heb echter nog geen antwoord gehad. Waarom duurt het zolang, met name twee jaar, voor de publicatie gebeurt?

U hebt al een antwoord gegeven op veel elementen van kritiek door ERA. Natuurlijk is het allemaal post factum. Vanuit Europa is er bijvoorbeeld ook kritiek gegeven op het personeelsstatuut. Men zal er nu werk van maken, maar waarom nu pas? Waarom kon dat niet veel vroeger? Er is immers ook de logica van een onafhankelijk onderzoeksorgaan. Het argument was dat men de expertise niet in huis had, dat het moeilijk was personeel te vinden en dat men logischerwijze bij de NMBS zelf moest aankloppen. Men had toen al moeten inzien dat men om problemen vroeg. Waarom heeft men toen alsnog die keuze gemaakt? Had men niet sneller initiatieven kunnen ontwikkelen?

Thans kom ik tot de personeelsbezetting zelf. U schetst een noodzakelijke evolutie. Tot 2012 zou men komen tot 40 personen. De vraag is hoe concreet dat is. Welke instrumenten hebt u opdat het effectief zo zal zijn? Er is een aantal engagementen, maar hoe concreet zijn die?

Ik ga ook even in op een aantal aspecten van de uiteenzetting van de heer Schouppe vorige week. Hij heeft een kalender voorgelezen met diverse wetgevende initiatieven die hij heeft genomen en nog zal nemen.

Ik vermoed dat dit in overleg gebeurt en dat u wel op de hoogte zult zijn van die initiatieven. In welke mate volstaan de wetgevende initiatieven zoals die door de staatssecretaris werden naar voren gebracht? Of zijn er vanuit de FOD Mobiliteit nog

wensen en verzuchtingen dat er nog bijkomende initiatieven moeten genomen worden, zeker op het vlak van het veiligheidsaspect?

U hebt verwezen naar een aantal contacten met veiligheids- en onderzoeksorganen in het buitenland. U verwijst naar de slechte verstandhouding met Frankrijk of het gebrek aan communicatie vanuit het Franse onderzoeksorgaan. Kunt u even toelichten wat daarbij uw motivatie is? U zegt dat zij bezig zijn met hun eigen veiligheidsbeleid. Ik vermoed toch dat er inspanningen geleverd zijn. Wat is daar het antwoord op? Hebt u op regeringsvlak geprobeerd om die problematiek aan te kaarten? U zegt er niet in te slagen de communicatie daarmee op gang te brengen. Ik denk dat u verder moet aandringen of initiatieven ontwikkelen om het wel op gang te brengen. De treinen stoppen nu eenmaal niet aan de grens met Frankrijk.

Een ander punt is de keuze in 2005-2006 om Euro-TBL te verlaten en te kiezen voor een nieuw systeem. In welke mate was dat volgens uw diensten een goede en noodzakelijke keuze? Welke argumenten waren er toen om die keuze al dan niet te bevestigen? Kunt u dat even toelichten?

De problematiek van de veiligheidscultuur is ook reeds door andere sprekers aangehaald. Wij lezen wel dat er een aantal maatregelen zijn. Er wordt volgens mij vanuit de experts terecht op gewezen dat het niet alleen gaat om de installatie en de implementatie van een veiligheidssysteem en een aantal technologisch middelen. Ook moet die veiligheidscultuur aanwezig zijn op vlak van het aanwervingsbeleid, van het personeelsbeleid en van de permanente vorming van het personeel. Belangrijk is ook hoe wordt omgegaan met feedback over vroegere ongevallen en incidenten. De achterliggende waarden zijn even belangrijk. U hebt reeds een aantal elementen toegelicht, maar als wij het specifiek hebben over veiligheidscultuur blijkt toch uit een aantal verslagen dat dit onvoldoende aanwezig is. Kunt u daarop nog wat dieper ingaan?

Een ander punt zijn de aanbevelingen op korte termijn. Kunt u ook daarop nog even dieper ingaan? De maatregelen die u hebt opgesomd, zullen niet van vandaag op morgen van toepassing zijn. Soms gaat het om een logische keuze. Toch kunt u misschien schetsen wat de maatregelen op korte termijn zijn, waarvan er sommige misschien reeds genomen zijn?

De **voorzitter**: Ik dank u, collega. U weet dat stalking bij wet verboden is, naar aanleiding van de werkzaamheden van een parlementaire commissie destijds.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je reviens avec ma casquette de commissaire. Je serai bref car la plupart des questions ont déjà été posées par mes collègues.

D'abord, je tiens à vous féliciter de votre présentation, d'autant qu'à un certain moment, vous disiez partager les soucis relevés au fil des rapports: cela fait preuve de leur qualité, mais surtout de leur esprit constructif pour l'avenir. Je vous en félicite.

Je relève deux ou trois points plus précis.

Sur l'Organisme d'enquête, vous aviez parlé d'un exemple de texte à l'étranger. Si ce n'est pas indiscret, de quel pays?

Vous nous parliez d'une évolution importante des moyens à partir de janvier 2012. Selon vous, quels sont les points prioritaires en 2011 afin d'accroître encore la sécurité de notre réseau ferroviaire?

Vous avez dit que, le 1er décembre 2010, des moyens allaient être mis en place pour l'engagement de cinq personnes. Vu la proximité de la date, ces personnes sont-elles déjà engagées? Des examens ont-ils été organisés? Quelles sont les compétences exigées? Quelles sera leur formation si elles ne disposent pas au départ de ces compétences? Surtout, quelle sera leur indépendance?

En fin d'exposé, vous avez mentionné la coordination ferroviaire. Je trouve ce point particulièrement intéressant: en effet, votre schéma, très clair, indique énormément de flèches. Or, sur le terrain, selon divers conducteurs s'exprimant à propos de cette coordination ferroviaire, dès qu'apparaît une anomalie dans le domaine de la sécurité, comme une lampe défectueuse, la réparation ou le remplacement prend un certain temps.

Avez-vous des précisions quant au délai entre sa signalisation et sa réparation? Est-ce que tout est mis en place pour qu'un conducteur de train, par exemple, puisse transmettre l'information rapidement?

Il a été question de l'existence d'une *safety platform* pour la transmission des informations. Est-ce celle-là que vous voulez remanier? Ou bien s'agit-il d'un organisme complètement différent?

Ine Somers (Open Vld): Ik dank u voor uw

uiteenzetting en reactie op de drie verslagen.

De taken van DVIS worden in diverse rapporten altijd als onderontwikkeld naar voren gebracht. In uw presentatie erkent u effectief dat er een personeelstekort is. Maar u zegt dat als u over meer energie en middelen kunt beschikken, u een belangrijke stap vooruit kan zetten.

De belangrijkste opmerking is dat er geen audits worden uitgevoerd en dat men niet over het personeel beschikt dat audits kan uitvoeren. Daarvoor moet men een beroep doen op externe partijen.

Er worden nieuwe financiële middelen ter beschikking gesteld om bijkomend personeel aan te trekken. Zullen die inderdaad met audits worden gelast en wordt er veel belang gehecht aan het kwalitatieve aspect van het personeel?

Wat vindt u van een jaar-na-jaar-financiering? Welke impact heeft dat op uw ontwikkelingen, zowel op korte termijn als op lange termijn? Welke impact heeft dat op de organisatie en de functies en taken die u moet waarnemen? Is het volgens u mogelijk een belemmering bij de evolutie daarvan?

Minister Vervotte heeft in haar presentatie duidelijk weergegeven dat de vraag gesteld is om een voorstel tot addendum bij het beheerscontract voor te bereiden. Ik meen mij te herinneren dat zij had gezegd dat er een eerste voorstel klaar zou zijn tegen het einde van dit jaar. Is dat volgens u haalbaar? Zitten de activiteiten die daarop betrekking hebben, nog steeds op schema?

Tijdens de hoorzitting met de drie CEO's reageerde Infrabel positief op het opnemen van een aantal KPI's in de beheerscontracten, zelfs op het feit dat er financiële sancties tegenover konden staan, op voorwaarde dat de gemeten zaken effectief goed werden gedefinieerd.

Ik zie daar toch langs verschillende kanten positieve reacties, ook hier in de presentatie. Misschien heb ik het fout, maar ik zie een iets meer genuanceerde houding omdat er toch vooral verwezen wordt naar de wetgeving. Daar heb ik een vraag over. Hebt u contact opgenomen met de Europese Commissie teneinde een addendum te kunnen voorbereiden met respect voor het Europese kader?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt wil ik danken voor de uitgebreide toelichting, maar zeker ook voor de constructieve houding ten aanzien van de opmerkingen en de suggesties die tot nu toe in de verschillende rapporten naar voren zijn gebracht. Ik meen dat dit positief te noemen is. Ik heb nog een aantal opmerkingen en vragen die misschien deels al aan bod zijn gekomen, maar ik overloop ze toch nog graag even.

Een eerste punt heeft betrekking op het negeren van stopseinen. U stelde in de presentatie dat de DVIS hierop al een aantal keer gereageerd heeft en de gerealiseerde en geplande maatregelen heeft opgevraagd bij de spoorwegmaatschappij. U stelde ook dat die maatregelen effectief een verbetering betekenen, maar dat ze nog steeds geen keerpunt betekenen. U vraagt die maatregelen op, maar betekent dit dat u daar dan ook een evaluatie van maakt? Maakt u daarover aanbevelingen over aan de spoormaatschappij? Met andere woorden, wat is de impact van de DVIS op de spoormaatschappij om effectief tot een beter resultaat te komen?

In de presentatie werd concreet gesteld dat het veiligheidsniveau tussen 2006 en 2009 behouden bleef. Er stond letterlijk in de presentatie "het veiligheidsniveau bleef behouden". Dat deed mij wat denken aan de bepaling die in het rapport van ERA werd opgenomen. Daar stond te lezen dat de veiligheidsinstantie onafgebroken het veiligheidsniveau moet monitoren. Hebben we het dan over dezelfde definitie van het veiligheidsniveau? Gaat dit over risicoberekening of gaat dit over een vaststelling post factum? Gaat het bijvoorbeeld om de vaststelling dat er een bepaald aantal ongevallen was in verhouding tot het aantal spoorkilometers? Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven? Over welk soort veiligheidsniveau hebben we het hier? Spreken de verschillende diensten wel over hetzelfde?

Met betrekking tot het onderzoeksorgaan werd gezegd dat er een netwerk bestaat onder leiding van het ERA waar de verschillende onderzoeksinstellingen in Europa samenkomen en dat er een uitwisseling van ervaring en praktijken plaatsvindt. Dat is natuurlijk een heel goede zaak. Kunt u ons op basis van die bijeenkomsten een indruk geven in hoeverre het onderzoeksorgaan en de DVIS in België reeds zijn uitgebouwd, onafhankelijk van de traditionele spoorwegmaatschappijen, in vergelijking met de toestand in onze buurlanden en de andere landen die onder het toezicht van het ERA vallen? Bij het ERA kon men ons dat niet onmiddellijk geven.

Mijn volgend punt is schijnbaar een detail. Op pagina 18 van het rapport van het Rekenhof staat dat op 30 april 2010 het jaarverslag van 2008 van het onderzoeksorgaan nog steeds niet was opgesteld. In uw presentatie zei u dat de jaarverslagen van 2008 en 2009 aan het ERA zijn

bezorgd. Dat lijkt met elkaar in tegenstrijd. Kunt u daarover meer toelichting geven?

De opvolging van de veiligheidsbeheerssystemen is hier al even aangehaald toen er werd gesproken over de veiligheidscultuur. Wij hebben daarover ook gesproken met de drie CEO's, toen het ging over de performantie van de veiligheidsbeheerssystemen. Het woord veiligheidsbeheerssysteem kan snel worden gebruikt, maar wat daarachter zit is natuurlijk de essentie van de zaak. De CEO's antwoordden ons dat het veiligheidsbeheerssysteem een van de elementen is op basis waarvan de DVIS een veiligheidsvergunning toekent. Een veiligheidsbeheerssysteem is dus wel degelijk binnen de spoorwegonderneming uitgebouwd. Dit was dan weer in tegenstrijd met wat in het tussentijds verslag van de experts stond, namelijk dat het veiligheidsbeheerssysteem wel in principe is vastgelegd maar niet is uitgewerkt. Ik kan mij niet voorstellen dat de DVIS zegt dat de spoorwegmaatschappij voldoet aan de voorwaarden om een veiligheidsbeheersysteem te hebben, als dat veiligheidsbeheerssysteem niet volledig is uitgewerkt. Kunt u daarbij ook meer toelichting geven? In hoeverre heeft de DVIS zicht op alles wat achter het veiligheidsbeheerssysteem zit en in een ruimer kader op het veiligheidsmanagement in de praktijk? Op welke manier kan de DVIS nagaan of het al dan niet om een performant systeem gaat?

Vorige week hebben wij met de heer Lallemand van gedachten gewisseld over de samenwerking met Infrabel, omdat er in de rapporten in een aantal punten werd aangegeven dat die samenwerking stroef verliep, zo niet onbestaande was. De heer Lallemand heeft dat uitdrukkelijk in onze commissie ontkend. Hij verwees onder andere naar het *safety platform*, naar de maandelijkse rapporten enzovoort. Hij stelde dat er wel een goede samenwerking was. Hij verwees bijvoorbeeld naar een zeer concrete vaststelling uit het ERA-rapport dat Infrabel zich zou verzetten tegen de uitbreiding van de rol van DVIS. Hij heeft uitdrukkelijk gezegd dat het geen correcte vaststelling was, omdat Infrabel zich daar niet tegen heeft verzet.

Daarnaast is er het incident met betrekking tot de oude TBL-bakens. Enkele collega's hebben daarover al opmerkingen geformuleerd, wat toch wijst op het tegendeel. DVIS had uitdrukkelijk de vaststelling gedaan dat die voortijdig werden afgebroken en had het signaal gegeven aan Infrabel dat zulks niet kon. Infrabel heeft daar schijnbaar niets mee gedaan, tot het Rekenhof er zich mee heeft bemoeid. Kunt u de samenwerking tussen Infrabel en DVIS iets meer duiden?

Het is een detail en het doet niet meteen hier ter zake, maar in de presentatie was bij de realisaties van de DVIS te lezen dat alle spoorwegoperatoren actief in België vanaf 1 januari 2011 over een veiligheidscertificaat zullen beschikken. Dat verwonderde mij. Ik dacht dat die vandaag al over een veiligheidscertificaat beschikten. Kunt u dat toelichten?

Nieuw voor mij is dat u binnen de FOD de rol van spoorwegcoördinator zal opnemen. Dat is een nuttige piste, die de komende weken en maanden concreet moet worden uitgebouwd.

Kan het een alternatief vormen voor de piste die de experts naar voren schoven? De experts hadden in hun rapport gezegd dat er voor de NMBS-Groep een overkoepelend departement Veiligheid zou moeten worden uitgebouwd om een integrerende en coördinerende rol in het globale veiligheidsbeleid te spelen. Dat is vorige week ook aan de staatssecretaris voorgelegd. Die vindt het veeleer strijdig met de Europese regels, omdat het uiteraard niet enkel betrekking heeft op de NMBS, maar ook op andere mogelijke spoorwegmaatschappijen. Wellicht gebeurt die coördinerende rol buiten de Holding of de NMBS-Groep. Ziet u de mogelijkheid om de coördinatie, die de experts naar voren brachten, binnen dat kader te realiseren?

Ik heb nog een vraag met betrekking tot het onderzoeksorgaan. Ik verontschuldig mij ervoor dat ik van het ene op het andere spring. Het onderzoeksorgaan is eigenlijk nog vrij jong met betrekking tot de definiëring van zijn precieze opdrachten. De wet van 26 januari 2010 heeft alle opdrachten gedefinieerd. Heel wat opdrachten van de NMBS-Holding moesten daarbij worden overgeheveld naar het onderzoeksorgaan. Ik wil polsen hoe die overdracht en samenwerking zijn verlopen. Ik neem immers aan dat het een hele hoop praktische en meer inhoudelijke zaken met zich meebrengt.

Ten slotte kom ik tot de technische veiligheidssystemen. In uw toelichting hebt u daar weinig over gezegd, behalve dat de DVIS TBL1+ mee heeft ontwikkeld en goedgekeurd, ondanks bepaalde bezwaren van de ERA. Het ERA had gesteld dat het niet paste in de TSI, opgelegd vanuit Europa. Het Rekenhof stelde zelfs dat de DVIS het advies van de ERA naast zich had neergelegd. Zoals reeds aangehaald, vraag ik ook naar uw reactie daarop.

Daarbij aansluitend, hebben wij moeten vaststellen dat tussen de beslissing om te beginnen met TBL1+ in 2006 en de uiteindelijke

goedkeuring van het TBL1+-systeem in september 2009, bijna vier jaar zit. Voor ons, aan deze kant van de tafel, lijken de periodes alvorens een bepaald systeem gehomologeerd raakt soms gigantisch lang. Teruggaand in de geschiedenis, bij andere veiligheidssystemen, is ook altijd gebleken dat het enorm lang duurt alvorens een systeem voldoende is uitgewerkt om het effectief te realiseren op de spoorwegen. Kunt u enigszins verklaren waarom de procedures van homologatie en goedkeuring van dergelijke systemen zoveel tijd in beslag nemen? Het is belangrijk een kader te krijgen, ook met betrekking tot ETCS in de toekomst, waarom het zoveel tijd vraagt alvorens tot realisatie over te gaan.

Éric Thiébaut (PS): Je m'associe à mes collègues pour vous remercier de la qualité de votre exposé particulièrement complet.

Je ne serai pas long car beaucoup de questions ont déjà été posées. Je reviendrai sur trois éléments qui me tiennent particulièrement à cœur.

Mon collègue Ronny Balcaen a évoqué la problématique des dépassements de signaux rouges. On sait que c'est un phénomène préoccupant. Vous avez dit, comme M. Schouppe, qu'il y avait eu pas mal de courriers de votre part à la SNCB en proposant de prendre des mesures. Finalement, des mesures ont été prises mais, aujourd'hui, la situation reste préoccupante. Pouvez-vous préciser les mesures proposées à Infrabel?

Lors de son audition, le CEO d'Infrabel, M. Lallemand, a beaucoup insisté sur l'obtention du certificat de sécurité que vous délivrez et qui, selon lui, est la preuve de cette fameuse culture de sécurité au sein du gestionnaire d'infrastructure. Vous en avez brièvement parlé en citant par exemple le rôle de Belgorail ou en précisant les changements qui seront apportés au 1er janvier prochain. Pouvez-vous nous expliquer plus en profondeur en quoi consiste exactement ce certificat et sa procédure d'obtention?

Enfin, je reviens sur une question évoquée par Mme De Bue concernant le rapport des experts de la commission qui recommande au groupe SNCB de créer un département faîtier de la sécurité qui serait destiné à jouer un rôle d'orientation dans la politique globale de la sécurité du rail. Cela a été évoqué la semaine dernière, lors de l'audition de M. Schouppe. Il nous avait alors dit qu'il estimait que cette proposition des experts était en contradiction avec l'esprit et la lettre de la directive européenne en la matière. Quel est votre avis là-dessus? Une telle structure n'entraînerait-elle pas des problèmes pour le SSICF, notamment des problèmes de légitimité et d'indépendance?

De **voorzitter**: Iedereen heeft zijn vragen kunnen stellen. Ik excuseer mij voor de technische problemen bij de opstart van de presentatie.

Ik heb zelf nog een aantal vragen over uw medewerking bij de ontwikkeling van het TBL1+-systeem, dat door Belgorail is goedgekeurd. Dat stond blijkbaar niet op de lijst voor subsidiëring door Europa. Niet alleen subsidies zijn hier belangrijk, maar dat kon dan ook aan andere operatoren worden opgelegd.

Als ik het goed heb begrepen, heeft de staatssecretaris gezegd dat er een wetgevend initiatief in de maak is dat een snelheidsbeperking oplegt aan alle operatoren op ons Belgisch netwerk die geen TBL1+ of een ander interoperabel systeem hebben.

Ik heb deze vraag vorige week ook gesteld, maar ik heb daarop geen antwoord gekregen. In welke mate is dat juridisch afdwingbaar, als het systeem niet door Europa wordt erkend? In welke mate kan België, de DVIS, maatregelen inzake snelheidsbeperking en andere opleggen?

Een tweede vraag gaat over het *safety platform*. Ik heb begrepen dat dit een overlegplatform is tussen de verschillende operatoren met de belangrijke medewerking van de FOD en haar verschillende entiteiten. Wat is het juridisch statuut van dit *safety platform*?

Wij hebben geleerd dat tussen 1990 en 2006 geen fundamentele beslissing inzake veiligheidssystemen werd genomen. Pas in 2006 werd een beslissing genomen.

Hier is gezegd dat het veiligheidsniveau gedurende de jaren dat geen beslissing werd genomen, hetzelfde is gebleven. Tegelijkertijd zien wij in de verschillende gegevens die wij hebben gekregen dat de trafiek, de densiteit, enorm is gestegen. Als het niveau van het veiligheidssysteem hetzelfde blijft, maar de densiteit stijgt, lijkt het mij dat het veiligheidsniveau eerder daalt doordat de capaciteit op de lijnen vergroot.

Dan kom ik op de seinvoorbijrijdingen. Als ik mij niet vergis, was er in 2004 een audit van Deloitte, die ook aan de FOD en de verschillende entiteiten werd bezorgd. Naar aanleiding van die audit werd beslist om een werkgroep op te starten over de seinvoorbijrijdingen.

Die werkgroep is dan op een bepaald moment

geïnstalleerd en er zijn aanbevelingen gedaan. Ik heb in de notulen gezien dat er bijvoorbeeld begin februari 2010 nog een aantal aanbevelingen zijn gedaan. Anderzijds hebben we vorige week via de staatssecretaris vernomen dat er een belangrijke correspondentie geweest is tussen de FOD en de NMBS omtrent de problematiek van de seinvoorbijrijdingen. Iedereen zit in die werkgroep sinds 2004-2005, maar toch stellen we steeds vast dat het aantal seinvoorbijrijdingen stijgt. Er is een grafiek geweest die aangaf dat het aantal seinvoorbijrijdingen steeg, omdat er een betere meting is, maar dat in werkelijkheid het aantal meters dat men voorbijrijdt, verminderd is. Wanneer ik de lijst zie van de seinvoorbijrijdingen die we in de eerste commissie gekregen hebben, dan staan er toch seinvoorbijrijdingen in van 1 200 meter. Mij lijkt 1 200 meter in die afstand enorm belangrijk. Het klopt dat het merendeel maar 5 meter is, dat geef ik toe, maar als er een seinvoorbijrijding van 1 200 meter is, dan vraag ik mij af wat er fout gaat en waaraan we daar ontsnapt zijn.

Andere collega's hebben het ook al gehad over het apart statuut van DVIS en hoe die georganiseerd moet worden. Blijkbaar zijn er wettelijke initiatieven in de maak om die dienst rechtstreeks te plaatsen onder de minister of de staatssecretaris bevoegd voor de FOD Mobiliteit. In Nederland is het een apart overheidsorgaan. Wij hebben vorige week ook gevraagd wat men van die werkwijze vond. Laat dat toe om een beter statuut te geven?

Vorige week werd hier ook gezegd dat de uitbreiding er gekomen is onder druk van de omstandigheden. Ik herinner mij dat zowel in het jaarrapport van 2007 als in dat van 2008 reeds werd vastgesteld dat er te weinig volk was. Nu is er een organiek fonds gecreëerd dat toelaat om daar middelen in te stoppen. In welke mate zat dat al in de pipeline?

Mijn laatste vraag gaat specifiek over de homologatieprocedure. De T18 heeft een enorme vertraging, omdat het systeem blijkbaar niet gehomologeerd raakt. In de vorige commissie, maar ook in de commissie voor de Infrastructuur zijn daar vragen over gesteld door mij en andere collega's. Wat is er nu eigenlijk de oorzaak van dat een en ander niet gehomologeerd raakt? Ik heb de indruk dat er een pingpongspel wordt gespeeld tussen de verschillende instanties. Men zegt dat het niet beantwoordt aan de vereisten die men stelt voor het Belgisch netwerk. Anderen zeggen dan dat wij een aantal systemen integreren in één systeem, dat dan niet erkend wordt door DVIS. Ik zou dus graag vernemen waarom volgens u een aantal systemen niet gehomologeerd raakt. Waarom duurt dat – althans in onze visie, waarvan ik niet weet of ze correct is – zo lang?

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 12.35 uur tot 12.39 uur.
La réunion publique de commission est suspendue de 12.35 heures à 12.39 heures.

De **voorzitter**: Collega's, men heeft onze zaal nodig voor een vergadering om 14 u 00. Ik stel voor dat nu de replieken worden gegeven, dat er dan de kans is om beknopt te reageren en dat eventuele bijkomende vragen mij schriftelijk worden bezorgd.

Carole Coune: Monsieur le président, je tenterai tout d'abord de répondre à un maximum de questions avant de donner la parole à M. Latruwe. Et si M. Forton désire ajouter quelques mots, il est le bienvenu.

En ce qui concerne les moyens pour le SSICF, faut-il les augmenter ou peut-on fonctionner avec un effectif de 40 personnes? Cette proposition émane de M. Latruwe. Tenant compte du développement que va prendre l'activité de surveillance, il veut surtout renforcer son équipe à ce niveau, qui est trop faible, car nous ne disposons pas de suffisamment de moyens.

Mais si on porte, en l'état actuel de la réglementation européenne, l'effectif à 40 personnes au 31 décembre 2012, comme nous nous y sommes engagés sur la base des nouveaux moyens, cette composition s'avère idéale étant donné les missions actuelles, les objectifs que nous nous sommes fixés et une charge raisonnable pour le secteur, puisque tout cela est évidemment financé par le secteur. En conséquence, prendre des moyens au secteur, c'est aussi prendre des moyens pour la sécurité.

Pour nous, l'objectif, c'est véritablement un effectif de 40 personnes, lequel, compte tenu des contrôles réalisés sous notre pilotage par Infrabel, permet d'atteindre un niveau de surveillance suffisant.

Une question a été posée sur les rapports d'enquête et le temps nécessité pour clôturer ces dernières et publier les rapports. Dans ce cas précis, comme avec l'Autorité nationale de sécurité, nous sommes dans un processus évolutif. Notre ambition est de figurer au minimum dans la moyenne européenne. Je ne suis pas l'Organisme d'enquête et je ne vous communiquerai pas les raisons pour lesquelles deux ans ou plus sont nécessaires pour clôturer une enquête. Cela arrive très fréquemment à

l'étranger aussi.

L'examen de la moyenne européenne nous apprend qu'elle est de 43 %. Dans 43 % des cas, le rapport est rentré dans l'année. Nous figurons parmi cette moyenne. Chez nous aussi, dans environ 40 % des cas, le rapport est rentré dans l'année. Nous ambitionnons évidemment de faire mieux que la moyenne européenne. Mais aujourd'hui, ma réponse est celle-là.

Nous sommes dans la moyenne européenne et il appartient à l'Organisme d'enquête indépendant et autonome de fixer ses priorités. En effet, il doit se former, il doit former ses collaborateurs; il doit conclure des contrats avec des experts, les accompagner; il doit conclure un contrat avec la justice. Les rapports qu'il examine aujourd'hui le lui recommandent; il doit décrire ses processus; il doit aboutir le plus rapidement possible sur toutes les enquêtes; il doit communiquer. C'est donc l'enquêtrice principale qui fixe ses priorités. Elle n'a pas encore pu clôturer certains rapports. Elle a pu en clôturer d'autres. Elle a exécuté un certain nombre de points que je vous ai présentés.

En résumé, nous figurons parmi la moyenne européenne et il ne nous appartient pas de juger si, pour tel ou tel accident, on aurait pu ou dû œuvrer plus rapidement.

On a parlé de la culture de la sécurité. Je ne m'exprimerai pas à ce sujet car j'estime que, dans ma présentation, j'ai montré à quel point nous menons des actions en la matière. Selon moi, une culture se traduit avant tout par des actions et des attitudes.

Pour ce qui concerne l'autonomie financière des organes, nous sommes évidemment favorables à un texte qui garantirait l'autonomie financière sur le moyen terme et qui ne nous obligerait pas à devoir repasser chaque année devant le Conseil des ministres. Cela dit, il faut savoir que nous sommes financés par le secteur et qu'il peut y avoir, certaines années, des coûts non récurrents. Ainsi, cette année, nous avons prévu un montant pour les banques de données.

En résumé, il est vrai que, pour nous, les choses seraient plus simples s'il y avait un financement récurrent, mais il peut y avoir aussi des coûts non récurrents. Il appartiendra au pouvoir politique de faire des choix. Nous pouvons vivre avec les deux solutions.

En ce qui concerne la concurrence salariale, la concurrence de l'ERA, de la Commission européenne, voire de la SNCB et la piste d'une éventuelle sortie de l'Autorité nationale de sécurité du SPF pour l'isoler dans une agence, nous avons fait réaliser une étude. Cette étude a fait l'objet d'un *benchmarking* avec quelques pays européens. Elle a procédé à un examen de toutes les possibilités d'évolutions possibles au sein du système belge. Selon les conclusions de cette étude, la meilleure solution consistait à faire évoluer l'Agence telle qu'elle existe aujourd'hui au sein du SPF vers plus d'autonomie (autonomie financière), à la faire dépendre directement du ministre, et de procéder à quelques aménagements t mineurs.

Personnellement, je pense que la création d'une agence peut toujours être envisagée et décidée au niveau politique, mais ce ne sera jamais une situation qui permettra d'avoir une liberté totale au niveau salarial. Il y aura aussi des limites. En outre, il y aura des coûts supplémentaires. Cela a été mis en évidence par l'étude. En effet, si pour chaque mode de transport, il faut créer une agence – en effet, il y a aussi une autorité nationale de sécurité pour le transport maritime et le transport aérien – qui aura son propre service de recrutement, d'audit interne, son propre service juridique, son propre service de budget et de contrôle de gestion, de communication, les coûts pour le secteur augmenteront. De plus, du temps sera nécessaire pour qu'un arrêté royal soit pris, qu'une loi soit votée, beaucoup de temps sera nécessaire pour arriver à des accords. Finalement, cela freinera l'évolution actuellement en cours selon laquelle le défi est de recruter. Nous pouvons recruter dans la structure actuelle. Si on crée une agence, il faudra toujours recruter, mais il y aura aussi du travail supplémentaire.

Recruter, aller chercher les meilleurs éléments au meilleur prix, reste un défi pour un employeur. C’est un défi que je ne veux pas minimiser. Nous avons su le relever dans tous les modes de transport. Ce n’est évidemment pas facile, d’autant plus que ce n’est pas dans les SPF que l’on paie le mieux mais nous offrons un certain nombre d’autres avantages en tant qu’employeur et, jusqu’à présent, nous avons toujours réussi à attirer les talents suffisants

Si nous en avons les moyens et si on nous laisse un peu de temps pour mener à bien les procédures dans les règles, nous arrivons à recruter.

Pour ce qui concerne l’accident d’Arlon, je ne souhaite pas m’exprimer à la place de l’Organisme d’enquête indépendant. Cet accident ne répond pas à la définition d’accident grave. Il a été décidé d’ouvrir une enquête. À ma connaissance, il n’y a pas de conclusion à ce jour. Je pense donc que, quelle que soit la nature de

l'accident, il vaut mieux ne pas tirer de conclusion. Il ne nous appartient pas de tirer les conclusions dans une affaire qui a été confiée à un organisme indépendant et qui doit faire toute la clarté. Comme pour les enquêtes judiciaires, tant qu'on ne dispose pas des conclusions, en général, on ne se prononce pas. Cela vaut pour toutes les enquêtes. Il faut respecter la systématique dans ce domaine et attendre les conclusions.

En réponse à la question relative aux contacts avec des organismes étrangers, je puis vous dire qu'il y en a eu plusieurs. Au niveau de l'Organisme d'enquête, il y a surtout des contacts avec le Luxembourg et la France. La France a marqué son accord pour collaborer à la rédaction du rapport final sur l'accident de Buizingen et n'a pas souhaité aller plus loin. Le Luxembourg nous a remis une sorte de protocole d'accord avec la justice qui doit nous aider à formuler nous-mêmes des propositions pour améliorer nos relations avec le pouvoir judiciaire.

Pour ce qui est des expertises extérieures auxquelles il a été fait appel grâce au budget débloqué par le gouvernement, j'en ai parlé dans mon exposé. Il s'agit d'abord d'une expertise de la SNCB Holding en technologie ferroviaire juste après l'accident. Nous avons reçu l'aide d'un expert indépendant qui nous aide toujours en matière d'enquête. Il s'agit du consultant Dédale qui met à notre disposition quatre experts pour travailler sur les facteurs humains.

Au niveau des indicateurs de performance relatifs à la sécurité dans les contrats de gestion, je n'ai fait que vous donner des pistes. Quelqu'un d'autre a dit par la suite que j'étais relativement nuancée.

Il est vrai que je suis relativement nuancée car je pense qu'il serait préférable de prendre contact au niveau européen. Nous allons faire une proposition à Mme la ministre des Entreprises publiques. Nous travaillons sur différentes pistes mais, je le répète, selon moi, il serait préférable de prendre un contact, ne fût-ce qu'informel, au niveau européen. En effet, le contrat de gestion n'est pas un outil classique pour agir en matière de sécurité.

On a parlé d'un organe de sécurité global qui serait contraire aux règles européennes. En réalité, je pense qu'il s'agit plutôt d'un organe de coordination pour lequel j'ai esquissé une proposition dans ma présentation. Je pense effectivement, comme M. le secrétaire d'État à la Mobilité, que ce rôle ne peut pas être assumé par la SNCB Holding car ce ne serait pas conforme aux directives européennes. Ce rôle pourrait être assumé au niveau du SPF mais encore une fois, il faut affiner la proposition et aboutir à une proposition beaucoup plus concrète en termes de rôle, de moyens, de situation dans l'organigramme. Cette proposition serait, je crois, de nature à favoriser la coordination en matière ferroviaire en Belgique.

Il y a par ailleurs eu une question sur les mesures prises avant les rapports, notamment en matière de personnel. Je dirais que toutes les mesures prises en cette matière ont permis de faire évoluer le personnel. Celui-ci a évolué de 15 unités en 2006 à 27,4 équivalents temps-plein en quatre ans. On peut dire que ce n'est pas suffisant. On a dit, on a écrit qu'il en fallait plus. Ce n'est pas pour autant que le travail réalisé dans le passé était mal fait. Les recrutements, les formations, la répartition des tâches, la description de processus, tout cela prend du temps et on n'a pas su faire tout en même temps.

Je pense que nos rapports d'activité, la manière dont nous sommes perçus au niveau européen, montrent que nous avons travaillé, à l'image de nos collègues européens, que nous avons évolué en trois, quatre ans, que nous avons diversifié nos activités, que nous avons commencé la description de processus et que nous sommes en pleine évolution, comme le sont nos collègues européens.

Ce que nous projetons, c'est de poursuivre cette évolution qui nous aura fait passer de 15 en 2006 à 40 en 2012.

On a posé la question d'un engagement concret par rapport aux 40 équivalents temps plein. Je ne sais pas ce que vous attendez comme engagements plus concrets que ceci: si nous avons les moyens financiers, nous honorerons nos engagements. Je vous renvoie la question.

Il y avait une question assez précise sur la composition de l'Organisme d'enquête. Les deux personnes devant entrer en service le 1er décembre sont effectivement engagées. Elles ont signé et commenceront le 1er décembre. Ce sont des personnes qui viennent de l'extérieur, qui n'ont aucun lien avec le Groupe SNCB. Elles ont été choisies par l'enquêtrice principale. De mémoire, je peux vous dire que l'une des deux a une expérience dans le secteur de la chimie, particulièrement en analyse de risque. Ce sont des fonctionnaires totalement indépendants du groupe SNCB.

Il y a une question portant sur la coordination ferroviaire qui est plus une préoccupation envers la coordination des travailleurs sur le terrain. Je ne pense pas que la plate-forme de coordination

que je propose de mettre en place permettra d'améliorer les choses à ce niveau. C'est un problème de gestion de la sécurité qui est une responsabilité directe du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire, supervisés par l'Autorité nationale de sécurité. Ces questions de terrain ne seront pas réglées dans des réunions avec tous les acteurs. Pour les questions de terrain, il vaut mieux réduire le nombre d'acteurs.

Je laisserai M. Forton dire un mot sur le sujet.

Pierre Forton: On a parlé tout à l'heure d'un certain délai pour la production des rapports d'enquête. Je voudrais vous signaler un seul cas, un accident grave: six morts à la frontière entre la France et le Luxembourg. Peut-être vous souvenez-vous de l'accident de Zoufftgen.

Le rapport final de l'enquête a mis presque trois ans pour être publié, diffusé et mis à la connaissance de tous. Cela fait la moyenne avec notre moyenne européenne. En effet, il est vrai que, dans des accidents graves, les causes sont souvent multiples et interfèrent les unes avec les autres. Ce n'est pas très simple de les déterminer rapidement et de produire rapidement un rapport d'enquête. C'est le même phénomène, parfois encore plus long, qui se déroule dans les enquêtes aériennes.

Un autre aspect que je pourrai préciser: les plates-formes de sécurité. Tel que Mme Coune vous en avait parlé lors de sa présentation, nous pouvons envisager de notre côté de créer plutôt une plate-forme de coordination, d'échange mais, plus essentiellement, entre acteurs et intervenants qui ont un caractère institutionnel dans le secteur ferroviaire.

Nous avons parlé longuement aujourd'hui de l'organe d'enquête, de l'organe de sécurité; il existe également, comme signalé dans l'organigramme de notre département dans sa sphère périphérique, l'organe de régulation. Pour ne pas aller à l'encontre des principes de non-discrimination au niveau européen – nous sommes tous d'accord –, nous pouvons associer à cette plate-forme notre seul et unique gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire Infrabel.

Ce serait déjà des échanges pouvant avoir lieu entre acteurs institutionnels, qui, chacun aura à travailler en pleine autonomie, en pleine responsabilité, mais en écoutant les informations, les sonnettes d'alarme tirées par les uns ou par les autres. C'est plutôt dans cette voie que nous pourrions trouver une première piste de coordination, d'échange.

Bien entendu, nous ne sommes pas maîtres, en tant que SPF, pour la coordination de la sécurité partout sur le terrain. Mme Coune a là très utilement apporté la petite précision. Il appartient sans doute aux services d'André Latruwe de superviser cet ensemble.

Voilà les deux éléments que je voulais ajouter à toutes fins utiles.

Carole Coune: Monsieur le président, une question a été posée, mais je ne suis pas certaine de l'avoir comprise. On nous a demandé dans quelle mesure le fait d'inventorier les propositions figurant dans les rapports avait véritablement un sens et pourrait aboutir à un impact, non seulement chez nous, mais également dans les sociétés ferroviaires. C'est toute la question de l'impact que le SSICF peut avoir sur les sociétés ferroviaires.

C'est un travail qui prendra un peu plus de temps. Il est plus facile de prendre des mesures en interne que d'influencer les partenaires extérieurs. Mais je pense que l'impact du SSICF ne fait aucun doute, et j'en veux pour preuve toutes les actions en matière de dépassement de feu rouge. Le SSICF a vraiment joué un rôle de stimulant à la prise de mesures. Ce n'est pas lui qui les a prises, mais l'entreprise ferroviaire.

S'agissant des rapports annuels de l'Organisme d'enquête, le rapport 2008 a bel et bien été transmis à l'ERA le 12 juillet. Et le rapport 2009 l'a été le 8 octobre. Je ne sais pas s'il y a eu un malentendu quand vous avez auditionné les représentants de l'ERA. En tout cas, je confirme que les rapports lui ont été transmis. Je crois même qu'ils ont dû être enregistrés.

Je ne pourrai pas vous faire – puisque même l'ERA en a été incapable – de comparaison entre toutes les bonnes pratiques dans les pays de l'Union. Mais je vous dirai que nous travaillons avec le Luxembourg sur un projet d'accord de collaboration avec la justice. Cette préoccupation est au cœur des débats à l'échelle européenne et contribue aux relations entre les divers organismes d'enquête. C'est un sujet difficile. Et nous espérons pouvoir tirer les enseignements de l'exemple luxembourgeois et aboutir sur cette base-là chez nous aussi.

La collaboration avec Infrabel est-elle bonne? Je pense que c'est une collaboration qui donne lieu parfois à des discussions intenses. Nous ne sommes pas toujours d'accord. J'en ai donné une illustration avec la question des contrôles.

Auparavant, ils avaient la compétence des contrôles préventifs qu'ils organisaient à partir de leurs propres critères. Aujourd'hui, cette compétence est exclusive à l'Autorité nationale de sécurité.

Elle préfèrerait pouvoir continuer à travailler avec Infrabel car cette dernière est présente sur l'ensemble du réseau, avec des gens déjà formés et efficaces. Mais l'Autorité nationale de sécurité doit fixer le nombre de contrôles, leur nature et leurs modalités d'opération. Cela fait l'objet de discussions, parfois intenses. M. Latruwe en dira un peu plus mais je crois que la collaboration est bonne car, quand on se parle, cela signifie qu'on a envie de travailler ensemble.

Le coordinateur ferroviaire au sein du SPF est une proposition alternative à la piste du Holding proposée par les experts.

L'Organisme d'enquête est effectivement un organisme jeune.

Comment a-t-on opéré le passage des compétences du Holding au SPF? Ce n'est pas une question facile! Le Holding a mis une fin assez brutale à ses activités en la matière. Nous étions exposés à des critiques assez importantes, en tant qu'État belge, vis-à-vis du manque d'indépendance des enquêtes réalisées par le Holding. Nous avons donc opté pour le recrutement de personnes extérieures, que nous formons et qui sont aidées par des experts indépendants. Nous sommes passés d'un système dans lequel le Holding réalisait les enquêtes à un système de fonctionnaires indépendants aidés par des experts indépendants, conformément à la loi.

Je suis arrivée au bout de la liste de questions auxquelles je pouvais répondre.

André Latruwe: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen om zo veel mogelijk te antwoorden op de punten die nog openstaan. Ik heb ze zorgvuldig genoteerd, maar als ik iets mocht overslaan of onbeantwoord laten, komt u gerust terug op de zaak.

Wat meerdere keren teruggekomen is, is het probleem van de seinoverschrijdingen. Daarbij stellen we vast dat het aantal niet vermindert. Integendeel, er komen er ieder jaar meer.

Wij hebben inderdaad op ons niveau de NMBS al aangeschreven. We hebben de staatssecretaris laten vragen naar dringende maatregelen, omdat het zo niet verder kon.

Van de NMBS hebben wij dan een actieplan gekregen, waarbij uitgelegd werd dat de NMBS echt inspanningen levert om de manier van werken van de bestuurder, dus van de mens, te verbeteren, via sensibilisatie, via bijkomende controles binnen de NMBS en door een betere begeleiding van de treinbestuurders. Bij treinbestuurders die door het rood waren gereden, werd gezocht naar de oorzaken ervan. De NMBS heeft dus geïnvesteerd in de vorming van de treinbestuurders. Ik ben ervan overtuigd dat het voor de meesten ook beter geworden is.

Het resultaat is echter dat er nog meer seinoverschrijdingen gebeurden. Met andere woorden, er spelen nog andere elementen.

Een van de zaken die zeker een rol spelen, is het feit dat de bestuurder veel meer kans heeft om door een rood sein te rijden dan vroeger. Er is veel meer trafiek. Ook zijn er veel meer mekaar kruisende reiswegen. De kans dat een bestuurder effectief een rood sein tegenkomt op zijn traject, is toegenomen. Automatisch verhoogt dus ook de kans op overschrijdingen.

Bovendien wordt een trein besturen moeilijker, bijvoorbeeld alleen al door de werken die op dit ogenblik plaatsvinden. De sporen worden bijna overal uitgebreid tot vier sporen. Er staan grote verlichtingspalen langs het spoor. De bestuurder wordt steeds meer afgeleid door allerlei externe omstandigheden waarop hij geen vat heeft en die er nu eenmaal zijn.

Wat er tot nu toe gebeurd is om de bestuurder meer te helpen, is dus onvoldoende. Het enige middel, volgens mij, is dat de mens technisch meer geholpen wordt, dus dat hij meer hulpmiddelen krijgt. Ergens is de limiet bereikt. Daar is niets aan te doen. We moeten een koe een koe noemen. Een treinbestuurder heeft een dienst-gsm en ook zijn eigen gsm die een keer kan rinkelen. Dat zijn realiteiten waar we niet naast kunnen kijken. Kunnen we eisen dat een bestuurder nooit in een locomotief mag stappen met zijn gsm op zak? Dat kan bijna niet. Iemand die autorijdt, wordt ook al eens opgebeld. Dat bestaat, en we moeten zo realistisch zijn te streven naar echte hulpmiddelen.

Zo komen we automatisch bij heel het verhaal van TBL1 en TBL1+. Ik heb de indruk dat er toch nog een aantal misvattingen zijn in verband met TBL, TBL1, TBL1+ en ETCS. Er werd gevraagd of TBL1+ een evolutie is naar ETCS. Ik kan daarop het volgende antwoorden. De oude systemen zoals ze vroeger bestonden, waren analoge systemen. Er werd een boodschap gestuurd vanuit de grond naar de locomotief van 22 volt,

42 volt of 88 megahertz. TBL1+ en ETCS sturen een digitale boodschap. Op dat vlak zijn TBL1+ en ETCS overeenkomstig. Zij gebruiken dezelfde technologie en dezelfde antennes, en sturen een digitale in plaats van een analoge boodschap.

Voor de rest zijn TBL1+ en ETCS iets totaal anders. TBL1+ is alleen een hulpmiddel dat ingrijpt indien de bestuurder iets is vergeten, als het actief is. ETCS geeft een toelating tot rijden. ETCS geeft dus altijd een expliciete toelating. De bestuurder wordt voortdurend in het oog gehouden en dat gaat veel verder. Een trein die is uitgerust met ETCS heeft een verwerkingseenheid, een computer, aan boord die alle informatie over bijvoorbeeld de treinsamenstelling en het traject voortdurend berekent en voortdurend een toegelaten snelheid berekent. De trein wordt op die manier permanent opgevolgd. Als ETCS niet werkt, kan de trein gewoon niet rijden. Dat toezicht is dus enorm. Bij TBL1+ wordt enkel punctueel gecontroleerd. Dit is iets totaal verschillend. Als een bestuurder vertrekt met zijn TBL1+ kan hij door enkele knoppen in te drukken de TBL1+ uitschakelen en gewoon doorrijden. Hij zal dit normaal gezien niet doen. Het zou stom zijn, maar bij een technisch defect zou het kunnen, omdat hij anders niet verder kan; dan kan hij dit even doen. Bij ETCS moet men effectief de toelating krijgen tot rijden. Dat is iets totaal anders.

In verband met de hardware kan de antenne van ETCS onderaan de locomotief hergebruikt worden, maar de locomotief met TBL1+ zelf heeft niets van ETCS, enkel die antenne onderaan. Het baken dat wordt gebruikt om de boodschap te sturen is dezelfde voor TBL1+ en ETCS, maar de TBL1+-boodschap is beperkt, terwijl voor ETCS enorm veel informatie over het tracé dat volgt moet worden doorgegeven. Precies het parametriseren van al de infrastructuurinformatie die aan de bestuurder moet worden doorgegeven, is een enorm groot werk voor de infrastructuurbeheerder. Het is nog *a long way* vooraleer wij op de klassieke lijnen effectief met ETCS zullen rijden.

Is TBL1+ een logische stap naar ETCS? Ik kan daar niet positief op antwoorden. Ik ben van mening dat België met TBL1+ eindelijk een initiatief heeft genomen om een stopsysteem zoals de andere landen te hebben. Ik ga akkoord met het feit dat het een inhaalbeweging was.

Wij zijn tussengekomen in de ontwikkeling van TBL1+. De oude locomotieven werken vandaag nog altijd met een krokodil op de sporen, de borstel die informatie krijgt als hij een rood sein nadert of bij het overschrijden van een dubbel geel. Dat systeem bestaat en wordt ook gebruikt om de trein bij het naderen van een vertragingszone of een zone waar gewerkt wordt, of bij permanente vertraging te verwittigen: pas op, u moet snelheid minderen.

Die TBL1+ en de krokodil kunnen niet samen actief zijn. Dat wil zeggen dat voor een bestuurder in TBL1+-mode zijn krokodil dood is. Als hij dan nadien een zone nadert die beschermd is door een krokodil, dan moet die TBL1+ uit en de krokodil terug aan. Dat is een grote wisselwerking. In de eerste documenten die wij kregen, was het voor ons onvoldoende aangetoond dat die wisselwerking aan boord effectief in orde was. Er is heel lang aan gewerkt. Men spreekt over vier jaar. Vooral de engineeringperiode om die TBL1+ effectief af te stellen zodanig dat hij perfect reageert, heeft lang geduurd. Bovendien wordt TBL1+ geïnstalleerd in al de systemen. Om historische redenen zijn er locomotieven met een besturingssysteem van 24 volt, 42 volt, 72 volt en 110 volt. Er zijn locomotieven waarbij men met één antenne naar twee stuurposten kan gaan.

Er zijn elektrische en dieselmotorstellen waarbij men twee antennes moet plaatsen, omdat zij anders te ver van elkaar staan. Het aantal varianten TBL1+ die de NMBS moet ontwikkelen, is dus zeer groot. Het heeft dus een hele periode geduurd, maar daaraan is gewoon niets te doen. Wanneer men op bestaand materieel iets totaal nieuws bouwt, krijgt men een aantal technische aanpassingen die absoluut nodig zijn en die veel tijd vergen.

Ik kom tot de verhouding tussen Europa en TBL1+. Het basisstandpunt van Europa was als volgt. Indien wij iets wilden doen om het binnenlands verkeer te verbeteren, was dat geen enkel probleem. Wij mochten echter absoluut niets verplichten dat niet in de Europese richtlijn staat. In de liberale markt mocht men niemand verplichten iets nieuws te ontwikkelen.

Bovendien, door het feit dat TBL1+ de technologie ETCS gebruikt, stuurt die ook een boodschap die herkenbaar is door een locomotief met ETCS aan boord. Het heeft ook heel wat tijd gevergd, maar het moest absoluut worden vermeden dat de TBL1+-boodschap verkeerd begrepen werd door een locomotief met het Europese systeem. Het was voor Europa primordiaal dat de interoperabiliteit niet negatief werd beïnvloed. Men vond het positief dat wij iets deden als het de interoperabiliteit niet stoorde. Wij hebben dat kunnen aantonen. Wij hebben er bij de ERA hard voor gelobbyd en zij hebben het aanvaard. De boodschap TBL1+ heeft haar plaats gekregen in het grote ETCS. TBL1+ is daardoor dus echt

aanvaard door Europa. Er is dus geen probleem met TBL1+ als systeem.

Dan kom ik natuurlijk onmiddellijk tot de vraag in verband met de verplichting van TBL1+ vanaf 2015. Toen er werd gedacht aan een stopsysteem, is er overlegd met de sector over TBL1+. In gemeenschappelijk akkoord werd toen overeengekomen wat ook in het ministerieel besluit staat en wat de voorbije zomer werd gepubliceerd. TBL1+ is niet verplicht, maar vanaf 1 januari 2015 kan Infrabel, mits motivatie, beperkingen opleggen voor treinen die nog geen TBL1+ hebben. Dat is absoluut geen verplichting. De verantwoordelijkheid wat die beperking inhield, was gegeven aan de infrastructuurbeheerder. Dat is in gemeenschappelijk akkoord bevestigd. De infrastructuurbeheerder heeft er nooit een probleem van gemaakt dat hij daar een extra verantwoordelijkheid zou krijgen.

Thans kom ik tot de samenwerking tussen TBL1+ en TBL.

Wij hebben inderdaad heel duidelijk gesteld, op het ogenblik dat TBL1+ volgens ons voldoende stabiel was ontwikkeld, dat TBL1+ kon, maar dat de oude systemen absoluut niet weg mochten vooraleer de NMBS zijn materieel had uitgerust met TBL1+. Wij hebben er bij de infrastructuurbeheerder en de NMBS ook op aangedrongen om permanent te overleggen, zodanig dat TBL1+ niet op de ene plaats op de sporen geïnstalleerd werd, maar in de locomotieven op een andere plaats. Dat moest absoluut worden vermeden.

Daarop heb ik weinig respons gekregen. Ik heb weinig planning gezien. Over samenwerking heb ik ook heel weinig gekregen. Ik kan alleen bevestigen dat Infrabel op sommige plaatsen TBL1 gedemonteerd heeft op het ogenblik dat het materieel dat daar passeerde, nog wel met die oude TBL1 reed. Daartegen hebben wij geprotesteerd bij Infrabel. Het ging meer bepaald over de lijn tussen Brussel-Zuid en Gent. Wat kon ik dan doen? Het treinverkeer laten stoppen en zeggen dat er geen treinen meer mochten rijden tot dat terug geïnstalleerd was? Het antwoord van Infrabel luidde: we hebben geen plaats meer in die kast, we kunnen dat niet, het is het een of het ander. Op dat ogenblik voelt men zich machteloos. Ik ben voor dat feit gesteld. Het is misschien geen gelukkige vaststelling, maar het is gebeurd.

Over de veiligheidsbeheerssystemen is er ook een vraag gesteld. Wat is een veiligheidsbeheerssysteem?

Wat we hebben, is een bijlage aan de richtlijn omtrent de vraag hoe een veiligheidsbeheerssysteem moet worden opgemaakt. Het gaat over een volledige theoretische beschrijving. In die zin zou een goede consultant die een veiligheidsbeheerssysteem heeft voor firma A, straks naar firma B kunnen gaan, om daar bijna dezelfde theorie te verkopen. Dat risico bestaat en dat hebben we ook al gesteld binnen Europa. We moeten daarmee absoluut voorzichtig zijn. Met een tekstprocessor kan men veel. De beschrijving omvat duidelijk wat er allemaal in moet staan, hoe het georganiseerd moet zijn, dat er doelstellingen moeten zijn, dat er procedures uitgeschreven moeten zijn, dat de mensen opgeleid moeten worden, dat dit allemaal gedocumenteerd moet worden, dat er informatie doorgestroomd moet worden, dat de incidenten geëvalueerd moeten worden en dat er actieplannen moeten zijn. Dat bestaat allemaal.

Als we zo'n dossier krijgen, dan is dat één zaak. Doch, wat gebeurt er op het terrein? Dat is de volgende fase. Iedereen heeft getoond dit theoretisch allemaal te zullen uitvoeren. Maar doen ze het ook? Dat moeten de spoorondernemingen zelf auditeren. Zij moeten zelf hun planning naleven en zichzelf continu controleren.

Vervolgens kunnen wij nagaan of het inderdaad gecontroleerd werd, bijvoorbeeld door te kijken welke aanbevelingen er geformuleerd werden. Zijn die aanbevelingen opgevolgd? Wat is daarmee gedaan? Wij gaan dus na of de interne auditprogramma's effectief en efficiënt zijn, of ze opgevolgd worden door iemand die van buiten het bedrijf komt of door iemand die niet zichzelf controleert.

We kijken ook naar de samenwerking tussen de verschillende operatoren en tussen de operatoren en de infrastructuurbeheerder. Een heel stuk van die auditering is een soort zelfonderzoek.

Ook de samenwerking moet worden onderzocht. Dat is een van mijn prioriteiten voor volgend jaar. Als wij kunnen auditeren, hoe moeten wij die samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming dan evalueren? Gebeurt dat op een correcte manier?

Het woord *safety platform* is hier meer dan eens gevallen, ook tijdens vorige vergaderingen. Het staat duidelijk in de Europese regelgeving dat de infrastructuurbeheerder moet overleggen. Er is inderdaad overleg.

Overleg is een zaak, maar een tweede zaak is tot

welk resultaat dat overleg leidt. Ik ben er niet van overtuigd dat het tot de gewenste resultaten leidt. Ik heb al briefwisseling gezien tussen de infrastructuurbeheerder en een operator. Volgens mij kan daaraan veel worden verbeterd.

Er werden werkgroepen opgericht, maar dat is niet goed genoeg. Ik heb al twee keer een brief gericht aan de heren Descheemaecker en Lallemand en hun gevraagd wat zij uitspoken. Ik wacht nog altijd op een antwoord. Er moet hier dus absoluut iets worden gedaan.

Wat betreft de terugkeer naar TBL1+ en het feit dat de T18-locomotieven nog altijd niet rijden, rijst er een heel belangrijk probleem. Er moet aan technische voorschriften worden voldaan. De constructeur moet zijn locomotief, zijn motorstel, volgens die voorschriften maken. Dat is de wet en het is onze taak dat te verifiëren. Ik stel echter vast dat de constructeurs er steeds in slagen iets te maken dat niet conform is. En dan zetten zij uiteen waarom dat niet zo erg is. Als een rem niet functioneert zoals het is beschreven in de wet, zal ik neen blijven zeggen. Dat is een heel groot probleem.

Dat is niet alleen het geval in België. Ik heb vorige week nog gesproken met collega's van ERA. Voortdurend stellen de constructeurs dat het niet goed uitkomt om aan de technische normen te voldoen en vragen zij om een afwijking.

Er zijn een aantal voorschriften. Het is mijn taak, en ook die van de *notified body*, om te controleren of aan alles voldaan werd. Indien niet, dan is het niet in orde. Dat probleem doet zich vandaag voor bij het type 18 en het zal zich – ik kan dat voorspellen – morgen bij het nieuwe materieel voor de RER voordoen. Een aantal zaken werkt niet op dit ogenblik in de spoorwegwereld.

Ik zou graag ook nog een woordje zeggen over de samenwerking en de aanbevelingen. Er werd hier op een bepaald ogenblik gesproken over het ongeval in Arlon. Het onderzoeksorgaan heeft de verplichting een onderzoek te doen bij een zwaar ongeval. Bij andere ongevallen is dat afhankelijk van zijn appreciatie. Ik verwijs naar artikel 19 van de veiligheidsrichtlijn. Ook in het koninklijk besluit staat dat het onderzoeksorgaan een onderzoek kan doen op verzoek van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie of de lidstaten. Jullie vertegenwoordigen de lidstaat. Ik denk dat iedereen aan het onderzoeksorgaan kan vragen om iets te onderzoeken. Die wettelijke mogelijkheid bestaat.

Wat Arlon betreft, ik kan u bevestigen dat ik op eigen initiatief aan het onderzoeksorgaan gevraagd heb om een onderzoek te doen. Op het ogenblik dat ik mijn verzoek indiende, besliste het onderzoeksorgaan ook een onderzoek te doen. Wij waren eensgezind dat het de moeite was om dat nader te bekijken. Wij wachten op de resultaten. Meer kan ik daarover niet zeggen.

Ik kom dan tot de fase van de aanbevelingen. Aanbevelingen ontstaan niet in een hoekje bij het onderzoeksorgaan. Een aanbeveling moet worden gedragen door iedereen die erbij betrokken is.

Voor het ogenblik wordt er, ook bij het ERA, nog veel gediscussieerd over de vraag op welke manier een en ander het best wordt georganiseerd.

Het basisidee is dat het onderzoeksorgaan volledig onafhankelijk zijn onderzoek voert. Op het ogenblik dat het tot een eerste aantal mogelijke aanbevelingen komt, wordt er ook met de veiligheidsinstantie gesproken. Er wordt dan op basis van de ervaring van de betrokkenen nagegaan of het om een goede of een minder goede aanbeveling gaat en ook of ze efficiënt zal zijn.

Op dat ogenblik wordt er ook met alle betrokkenen bij de aanbeveling gesproken. Zij moeten zich uitspreken over de uitvoerbaarheid, de haalbaarheid, het financiële en economische aspect en over de tijd die nodig is om de aanbeveling effectief uit te voeren.

Een aanbeveling kan ook aan de lidstaten worden gericht om te signaleren dat een punt in de wetgeving niet in orde is. Bij een aanbeveling is overleg nodig. Een aanbeveling moet immers gedragen worden. De betrokkenen moeten bereid zijn ervoor te gaan en de aanbeveling mag niet worden afgedaan als zomaar een idee van iemand. Een aanbeveling is pas een echte aanbeveling, indien alle betrokkenen zich erachter scharen, de zaken vooruit willen laten gaan, met als doel de veiligheid te verhogen.

Dit proces moet nog helemaal worden ontwikkeld. Dat geldt niet enkel voor België, maar ook in alle 25 lidstaten. Er wordt echter hard gewerkt aan een manier om te komen tot aanbevelingen die effectief leiden tot een vooruitgang van de zaken, die economisch verantwoord zijn en de veiligheid in belangrijke mate verhogen.

Dit is een stap voor de toekomst. Wij moeten echter zeker tot overleg tussen de partijen komen.

Ik heb nog één puntje, met name over de

risicoanalyse. De vraag was wat er ter zake op het terrein gebeurt. Hoe kunnen wij ongelukken vermijden? Daarover gaat het.

Ten eerste zijn er een aantal *precursors* of voorlopers van ongevallen. Een seinvoorbijrijding is eigenlijk ook een *precursor*. Het is niet omdat een trein een sein voorbijrijdt, dat hij een ongeval zal krijgen. Ook een railbreuk kan als *precursor* worden beschouwd.

Ten tweede, wanneer wij op inspectie gaan en daarbij zaken vaststellen die niet in orde zijn, kan zulks ook een inspiratiebron zijn voor extra controle op punten die meer aandacht behoeven.

Wij werken ook aan de ontwikkeling van een database, die enigszins vergelijkbaar is met de bestaande database in de luchtvaart en die de punten weergeeft die extra aandacht verdienen. Aldus kunnen wij zo efficiënt mogelijk controleren. Controle kost immers geld aan de sector, zoals mevrouw Coune al heeft gezegd. Wij moeten dus op de goede plaatsen controleren.

Wij moeten zo efficiënt mogelijk werken. Het is niet omdat er een ongeluk is gebeurd, dat er moet worden uitgebreid. Neen, we moeten absoluut oog hebben voor efficiëntie. Dat zal iedereen helpen.

Ik denk dat ik op de meeste vragen een antwoord heb gegeven. Als er nog vragen zijn, geen probleem.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd geef ik de leden de gelegenheid om gedurende een minuut het woord te nemen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour vos réponses. Parmi toutes les informations intéressantes qui ont été données, je retiens essentiellement que la mise en œuvre de TBL1+ n'est pas une étape logique vers l'implémentation de l'ETCS. Cette affirmation est radicalement différente de celle qui a été tenue jusqu'à maintenant par les responsables de la SNCB, par M. Schouppe et par Mme Vervotte. Cette information me semble particulièrement importante. Vous n'avez pas nié, vous avez même appuyé les impressions selon lesquelles il y a eu des problèmes de coordination entre Infrabel et la SNCB dans l'épisode TBL1-TBL1+.

À travers le discours que vous tenez sur le système de gestion de la sécurité, j'en conclus qu'il n'est pas tout d'en avoir un. Il y a toute la question de l'engagement des différents partenaires à le mettre en œuvre. D'après ce que vous dites, on en est encore loin aujourd'hui. Peut-être est-ce la même chose dans d'autres pays européens mais ce qui nous préoccupe aujourd'hui, c'est la Belgique. Des enseignements très importants sont à retirer de l'audition d'aujourd'hui.

Tanguy Veys (VB): Ik repliceer nog kort. U zegt dat er wat de personeelsbezetting betreft wel degelijk een evolutie was, maar nog altijd ruim minder dan nodig was. Er wordt gezegd dat u er in 2012 met 40 personeelsleden in moet kunnen slagen alle taken te doen. Misschien kunt u in detail uitleggen hoe men aan die 40 komt? Bent u zeker dat dit aantal zal volstaan?

Ik vind uw antwoord over TBL1+ zeer verhelderend. Toen ik de keuze in twijfel stelde, kreeg ik vooral van de heer Van den Bergh kritische opmerkingen te horen. Nu krijg ik toch een bevestiging. Wanneer de DVIS rapporten opstelt voor de NMBS, en ik verwijs vooral naar het ontmantelen van de TBL1-apparatuur, is het stuitend om zien hoe daarmee omgegaan wordt.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zeg eerst nog iets over die vervanging van TBL1. Ik acht het nuttig de vraag te stellen waar wij vandaag zouden staan als in 2006 niet gestart was met het TBL1+-systeem. Hiermee reageer ik op de stelling van de heer Veys.

Verder dank ik u voor uw antwoorden. Ik wil wel nog twee punten aanhalen.

Ten eerste, over het veiligheidsniveau. In de presentatie werd gesteld dat het veiligheidsniveau behouden bleef tussen 2006 en 2009. Ik heb daar niet echt een reactie op gekregen. Ik wil mijn vraag van daarnet iets uitdagender stellen: betekent dit dat het veiligheidsrisico tussen 2006 en 2009 ook hetzelfde gebleven is? Of spreken wij over iets anders?

Ten tweede, mijnheer de voorzitter, ik weet niet waaraan het ligt, maar het is het jammer dat alleen het hoofd van de DVIS uitgenodigd is en niet het hoofd van het onderzoeksorgaan. Die had volgens mij nog een aantal zaken kunnen aanvullen. Maar dit terzijde.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leurs réponses. M. Latruwe confirme les points douloureux, que l'on va devoir continuer à investiguer par rapport à certaines décisions, certains choix opérés au niveau des systèmes de sécurité et leur gestion, laquelle présente encore énormément de lacunes en ce qui concerne sa mise en œuvre.

L'audition des responsables du Groupe SNCB nous donne l'impression qu'à certains moments, tout va très bien, mais on sent très bien qu'il ne faut pas se voiler la face et qu'énormément de travail reste à accomplir dans la mise en place d'une véritable politique de sécurité au niveau de la SNCB.

J'aurais aimé obtenir une réponse à la question relative aux analyses de risque concernant le RER. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas l'impression d'avoir reçu une réponse à ma question.

Ine Somers (Open Vld): Ik sluit mij aan bij mevrouw De Bue. Uiteindelijk is duidelijk gebleken dat de CEO's de situatie veel rooskleuriger hebben weergegeven dan ze in werkelijkheid is. Er werd wel in overlegvergaderingen en allerlei informatievoorzieningen voorzien, maar dat leidt binnen een organisatie nog niet per definitie tot een zeer efficiënt veiligheidsbeleid en-cultuur. Er is nog heel veel werk aan de winkel.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je ne peux que remercier les différents orateurs pour leurs éclaircissements et leurs réponses. Je ne peux aussi que confirmer les propos tenus par mes collègues: selon les CEO, tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes en ce qui concerne la culture sécuritaire. Mais grâce à vos éclaircissements, nous comprenons qu'il reste énormément de travail à accomplir. Personnellement, je serai, dans les mois à venir, très vigilant en la matière.

De **voorzitter**: Collega's, ik stel u de volgende werkmethode voor. Werkmethodes zijn vandaag immers overal schering en inslag, dus ook in de politiek.

Er werden nog een paar vragen en opmerkingen geformuleerd. Ik stel voor dat u deze voor vrijdagmiddag schriftelijk bezorgt aan het secretariaat. Mevrouw Coune, wij zullen u die vragen dan bezorgen en dus verder een schriftelijke procedure hanteren. Ik vrees immers dat wij anders in tijdsnood geraken.

Ik wil u van harte danken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden. U zult nog bijkomend een aantal schriftelijke vragen moeten beantwoorden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.39 uur.
La réunion publique de commission est levée à 13.39 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 22 NOVEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 22 NOVEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met vertegenwoordigers van erkende en aangenomen syndicale organisaties bij de NMBS-Groep:
- de heer Gérard Gelmini (ACOD-Spoor)
- de heer Dominique Dalne (ACV-Transcom)
- de heer Roland Vermeulen (VSOA-Spoor)
- de heer Arthur Mercier (Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders-ASTB)
over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere Commissie, van het European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de représentants d'organisations syndicales reconnues et agréées auprès du Groupe SNCB:
- M. Gérard Gelmini (CGSP-Cheminots)
- M. Dominique Dalne (CSC-Transcom)
- M. Roland Vermeulen (SLFP-Chemins de fer)
- M. Arthur Mercier (Syndicat Autonome des Conducteurs de trains-SACT)
sur les rapports des experts de la Commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Goede middag, welkom aan onze sprekers. Zoals voor de andere commissiezittingen hebben wij u een aantal rapporten overgemaakt: het rapport van het Rekenhof, het eerste rapport van de experten, het rapport van het ERA en het tweede rapport van de experten.

Nous vous avons aussi communiqué quelques questions. Je propose que vous interveniez dans l'ordre prévu sur notre ordre du jour, à savoir eerst de heer Gelmini van de ACOD-Spoor, puis M. Dalne, dan de heer Vermeulen et puis M. Mercier.

Iedereen kan zijn discours doen. Wij zullen daarna de leden de mogelijkheid geven om vragen te stellen. Il vous reviendra ensuite de décider qui répondra aux questions.

Vous avez la parole, monsieur Gelmini.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vous remercie de nous accueillir une fois de plus au sein de cette commission.

Vendredi, en fin de matinée, nous avons reçu les quelques questions auxquelles vous souhaitiez que nous répondions. Peut-être ne répondrai-je pas à chacune d'entre elles puisque certaines ne nous sont pas directement adressées et que d'autres sont plus qualifiés pour y répondre. J'irai peut-être aussi au-delà du sujet de certaines questions afin de clarifier ce que nous avions eu l'occasion de dire lors des auditions précédentes.

Je voudrais insister sur le fait de "sortir du politiquement correct", comme c'était écrit dans ce que j'ai lu.

Tout comme vous, j'ai entendu les exposés des CEO du groupe SNCB, que nous fréquentons régulièrement. Nous n'avons pas été étonnés d'entendre de leur part un discours, même s'il est probablement en grande partie exact, qui vise surtout à expliciter ce qu'ils ont réalisé depuis leur arrivée au sein des services dont ils ont la responsabilité.

Vous admettrez que c'est une chose courante depuis la scission en trois entités de la SNCB unitaire: lorsque des problèmes surgissent, il est plus souvent question de se dédouaner en rejetant la faute sur l'autre que d'entrer dans un véritable processus de recherche de solutions, ce qui est pourtant le but de cette commission.

Est-ce pour autant qu'avant leur arrivée, les cheminots en place à l'époque n'ont rien fait ou ont mal travaillé au niveau de la sécurité? Je ne pense pas. Je rappelle qu'à la fin des années '80 et durant les années '90, le concept du "tout à la route" prévalait et le chemin de fer apparaissait plutôt comme étant un mode de transport secondaire avec, à la clé, de lourdes économies pour le ferroviaire. Il a donc fallu, à la fin des années '90, rattraper un retard colossal pris pendant les 20 années qui ont précédé.

J'ai également pu lire dans les rapports des experts des trois commissions un certain nombre de questionnements quant à la recherche de solutions en termes de sécurité auprès d'entreprises nationales plutôt que de voir une exploration fouillée de ce qu'on pouvait trouver sur le marché européen. À l'époque, je n'étais pas dans le secret des dieux, encore moins qu'aujourd'hui, mais il était, à ce moment, tout à fait politiquement correct de favoriser l'économie encore nationale au travers d'une espèce de protectionnisme larvé plutôt que de lancer de vrais appels d'offres européens. En cela, on peut dire que la politique européenne a peut-être apporté un certain progrès mais quelles en sont les contreparties? J'y reviendrai par la suite.

Enfin, les tergiversations eurocratiques pour la définition de standards interopérables, si elles ne justifient pas tout en matière de retard, n'ont certainement pas contribué à accélérer un processus de migration des systèmes de sécurité qui était, pour les raisons ci-avant invoquées, déjà pour le moins plombé.

Vous précisez dans vos questions cette notion de culture de sécurité et vous nous demandez ce que nous en pensons. Si vous le permettez, je vais revenir sur l'invitation que j'ai reçue à la présente audition, dans laquelle on me demandait quelle était la réaction des organisations syndicales sur les trois rapports qui ont été remis au secrétariat de la commission. Soyons clairs, mesdames et messieurs, sans l'existence de la commission, il n'est pas certain que nous aurions eu connaissance de ces rapports, sauf peut-être via la presse. De fait, personne au sein du Groupe SNCB ne nous a jamais remis ces rapports ni ne nous en a parlé. Il s'agit probablement là d'un signe tangible de ce que l'on nomme pompeusement la "culture de sécurité". Pire, dès le soir même de l'accident de Buizingen et sous l'impulsion de la ministre de tutelle, nous nous réunissions dans une espèce de formule tripartite, la ministre des Entreprises publiques, les responsables du Groupe SNCB et les organisations reconnues, en vue de préparer et d'élaborer un document qui reprendrait les efforts que le Groupe SNCB était prêt à consentir en matière de sécurité et en ce qui concerne le bien-être des travailleurs. Ce document, qui a été publié dans le courant du mois de mars, reprenait un certain nombre d'engagements, de suggestions et de recommandations relatifs à divers volets tels que la politique de recrutement, la formation, les dépassements de signaux, la pression excessive au travail et les conditions de travail. L'état d'avancement de l'examen de ces différents volets devait être abordé, rapporté et discuté devant un organe paritaire national, la Commission nationale de Protection et de Prévention du bien-être au travail.

C'est la commission nationale PPT, comme nous l'appelons dans notre jargon.

Figurez-vous que lorsqu'en septembre – j'ai bien dit en septembre –, le chef de file de la CGSP, siégeant à cette commission nationale PPT, a demandé au fonctionnaire responsable où l'on en était, le fonctionnaire responsable a déclaré ignorer même l'existence de ce rapport tripartite. Comment voulez-vous dès lors qu'il en assure le suivi? Notre délégué a donc dû fournir le document au responsable et le sujet a ainsi pu être porté à l'ordre du jour de la séance suivante, qui était prévue en octobre mais qui, pour des raisons tout à fait indépendantes de notre volonté, n'a pu se tenir et a été reportée au mardi 30 novembre.

Telle est la culture de sécurité!

Je voudrais maintenant aborder quelques pistes qui vont dans le sens des différents rapports qui nous ont été donnés à lire.

Nous nous étions engagés, en tant qu'organisation syndicale responsable, à tout mettre en œuvre pour accélérer la mise en place du système intermédiaire, qualifions-le ainsi, TBL1+, en couvrant un an plus tôt que prévu une plus grande partie du réseau et en équipant plus rapidement plus de matériel roulant.

Il faut savoir que les décisions qui ont été prises dans les fameuses réunions tripartites auxquelles je faisais référence tout à l'heure, l'ont été dans l'urgence et sans aucune demande de recrutement complémentaire. Pire que cela: depuis lors, le groupe SNCB a pu établir le bilan de son année 2009, a connu les comptes – et on sait quels comptes –, a publié sa situation catastrophique en termes financiers, singulièrement pour ce qui concerne la SNCB, et a décidé un certain nombre de mesures d'économie, singulièrement sur le dos du personnel. On peut dès lors légitimement se poser la question de savoir si, avec moins d'agents, il est toujours raisonnable de faire plus de boulot, ne fût-ce que d'un point de vue de la sécurité. Se demander si ces décisions prises à l'époque n'ont pas été prises au détriment de la sécurité. De fait, pour y parvenir sans davantage d'hommes, ne sera-t-il pas nécessaire d'élargir certaines périodes d'entretien de matériel roulant et d'infrastructures. N'est-ce pas contre-productif en termes de sécurité? C'est une question à laquelle aujourd'hui je n'ai pas de réponse.

En ce qui concerne les métiers en pénurie, relevés au fil des rapports – dont essentiellement la filière technique –, l'engagement a été pris au sein du Groupe SNCB de mettre sur pied diverses formations en interne afin de permettre de mettre à niveau des travailleurs du Groupe qui, bien que disposant des aptitudes, ne possédaient pas de diplôme de technicien, par exemple.

Où en est-on aujourd'hui de la création de ces formations? Je me le demande et je vous le demande: à ce jour, je suis comme sœur Anne: je n'ai encore rien vu venir!

Idem en ce qui concerne le transfert en interne des compétences et les dispositions à prendre pour faire passer le *know how* de génération en génération, vu le nombre important de départs prévisibles pour les années à venir. Nous n'en sommes nulle part.

Si des choses (j'emploie "choses" car je suis incapable de les cibler avec précision) sont en train de se faire en termes de simplification de la réglementation, comme le livret du conducteur, et des modalités d'application en matière de sécurité, ces choses prennent énormément de temps; ce ne sera pas pour demain que tout le fatras réglementaire sera réglé. Il faut en être conscient.

En revanche, les résultats d'une étude approfondie en matière de dépassements de signaux suivant les heures – heures de conduite et de repos des conducteurs – en vue d'une analyse en commission nationale PPT à laquelle je faisais référence tout à l'heure, ces résultats sont toujours attendus comme bien d'autres dispositions prévues dans ce fameux document tripartite.

Nous nous inscrivons également dans les recommandations en matière d'IOT (Indicateurs Opération Terminée) ou du répétiteur lorsque les signaux ne sont pas visibles à quai, ainsi que pour la finalisation des nouvelles procédures de départ des trains de voyageurs. Cependant, force nous est de constater qu'aujourd'hui, dans ce domaine, la SNCB est plus prompte à être en recherche de réformes qui viseraient à économiser de la main-d'œuvre qu'à implémenter des procédures de sécurité réelle.

Je sais qu'il s'agit là du départ de trains de voyageurs et cela sort sans doute du cadre Buizingen, mais nous parlons quand même d'un concept de sécurité sur le rail.

La séparation en trois parties de la SNCB unitaire n'est certainement pas encline à apporter plus de sécurité. Multiplier les structures, diluer les responsabilités n'a jamais été productif en termes d'homogénéité ni même de compréhension. Heureusement qu'il y a encore d'anciens cheminots "unitaires" qui travaillent. Pire, cela fut manifestement contre-productif quant à la réactivité dès lors qu'il y a segmentation de la responsabilité.

Mais *dura lex, sed lex* et la loi, ce n'est pas nous qui l'avons votée. La séparation fut imposée *de facto* par le prescrit européen dans un but précis: accroître la concurrence, l'accessibilité au réseau ferroviaire. Indubitablement, j'ose espérer que vous serez d'accord, multiplier les acteurs est aussi toujours contre-productif en matière de sécurité. De surcroît, qui dit concurrence dit concours, dit lutte pour obtenir le marché, être le moins cher, parfois même au détriment de la sécurité. Il suffit de regarder sans œillères ce qui se passe sur le réseau concurrent, le réseau routier qui est libéralisé depuis longtemps et de se poser des questions: vers quoi nous dirigeons-nous?

Quant à la création de l'Autorité nationale de sécurité, le fameux SSICF dont vous avez reçu les représentants et de l'organisme d'enquête national, force est de constater que leur mise en œuvre n'a pas changé la face du monde. Puisque le législateur l'a voulu ainsi et qu'il est à la

recherche de plus d'indépendance et de compétence pour le personnel affecté, il faudrait se poser des questions. Nous pouvons partir du constat suivant: aucun enseignement ne porte sur les techniques ferroviaires, à part celui dispensé dans le Groupe SNCB. Donc, de deux choses l'une: soit les gens affectés à ces services indépendants n'y connaissent rien, soit ils viennent tout droit du Groupe SNCB où ils ont acquis leurs compétences.

N'eût-il pas mieux valu laisser tout cela en interne comme avant plutôt que de faire appel à des espèces de pandores, de gendarmes externes, en prolongeant ainsi le problème constaté par la Cour des comptes et épinglé dans son rapport: une structure hiérarchisée pénalisante plutôt qu'une structure apprenante?

Il faut rappeler que, jadis, tant l'inspecteur des accidents que l'inspecteur sécurité et hygiène, étaient des cheminots qui faisaient les rapports au sein des comités de sécurité. Les représentants syndicaux du cru qui y siégeaient pouvaient s'exprimer et relater les difficultés vécues sur le terrain. Aujourd'hui, sécurité d'exploitation et code du bien-être au travail sont hermétiquement séparés. Notre intervention est ainsi, de fait, limitée.

Je voudrais également mettre en exergue un point soulevé dans les rapports des experts, à savoir le mutisme des contrats de gestion en matière de sécurité. Voilà un volet qu'il faudrait exploiter. Mettre une obligation de résultats dans les contrats de gestion nous semble une excellente idée, à condition, bien sûr, que l'État assortisse ces exigences des moyens financiers nécessaires pour y arriver. Cela devrait bien entendu se faire de manière coordonnée. Pour ce, il faudrait que quelqu'un assure la coordination. En cette matière comme dans d'autres, la holding doit avoir un véritable pouvoir de coordination sur les deux filiales opérationnelles que sont l'opérateur et le gestionnaire d'infrastructure.

En bref, avant de céder la parole à mes collègues et me mettre à votre disposition pour répondre aux questions que vous ne manquerez pas de nous poser, je voudrais rappeler – c'est une des questions qui figurent in extenso dans le document que vous nous avez fait parvenir – que nous demandons un système de sécurité ferroviaire complet tel que le *full ETCS level 3*. Celui-ci ne sera véritablement sûr et *secure* que si toutes les lignes et tous les engins moteurs sont valablement équipés, ce qui manifestement n'est pas pour demain.

En attendant, il faut éviter de surcharger psychosocialement les conducteurs qui ne bénéficient que de systèmes d'aide à la conduite parfois pour le moins sommaires. Il faut éviter de les surcharger psychosocialement – disais-je – avec des tracasseries administratives, de trop multiples changements de séries de rythme de travail qui sont élaborées sur la base d'une productivité sans cesse accrue, sans tampon permettant de rattraper les retards inévitablement accumulés au cours de la journée et générateurs de stress. Je vous renvoie à l'explication que j'ai donnée lors de la précédente audition et au déroulement d'une série de conducteur que je vous ai relatée.

Je voudrais également vous préciser qu'en matière de retards et de prolongation inévitable des prestations des conducteurs que ces retards génèrent, il est singulier, dans le cadre de la culture de sécurité, dont nous parlions tout à l'heure, de constater que l'organe paritaire national destiné à suivre ces dépassements de prestations ne s'est plus réuni depuis de nombreux mois et que les pendants régionaux, s'ils se réunissent, c'est souvent en constatant les absences régulières d'intervenants principaux comme les responsables du gestionnaire d'infrastructure. C'est cela aussi la culture de sécurité à la SNCB.

Bref et pour conclure, nous souhaiterions, nous syndicalistes, œuvrer dans une entreprise qui pratique une véritable culture du respect humain engendrant, de facto, plus de sécurité.

Pour répondre à votre question, notre priorité en matière de sécurité, c'est la sécurité des travailleurs, des personnes et des biens.

Dominique Dalne: Monsieur le président, je crois que mon collègue a été assez complet. Mesdames, messieurs les parlementaires, j'évoquerai quelques points supplémentaires par rapport à ce qui vient d'être dit, puisque nous souscrivons entièrement à l'analyse que vient de faire notre collègue, M. Gelmini.

Lorsque nous sommes confrontés à la sécurité, nous avons tendance à rechercher l'absolu. Cette recherche d'absolu nous amène à vouloir réduire le risque d'accident à zéro. À partir de ce moment, lorsque nous sommes confrontés à un choix technologique, la difficulté est de savoir ce qui existe sur le marché et d'appréhender la problématique, les choix technologiques et surtout les visions totalement différentes des ingénieurs. C'est un peu comme pour les juristes. Il est

toujours difficile d'avoir une vision unique face à des choix.

Cela nous amène à tâtonner en sens divers et même pour nous, en notre qualité de syndicalistes, il n'est pas toujours évident de parvenir à faire un choix pertinent et le meilleur possible au moment où ce choix doit être posé.

Vient ensuite la mise en œuvre de tous les moyens, de l'organisation pour concrétiser ce choix technologique ainsi que la mise en œuvre et la recherche des moyens financiers pour aboutir. Comme l'a dit M. Gelmini, le choix s'est porté sur l'ETCS, troisième génération, parce que c'est celui qui prend en charge le conducteur dans l'ensemble de ses opérations de conduite d'un train. Pour nous évidemment, c'est le système actuellement le plus fiable sur le plan technologique, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il soit infaillible. Par conséquent, nous demandons et sommes systématiquement confrontés à des décisions d'organes de gestion, à savoir les comités de direction, les conseils d'administration qui couvrent ces décisions et ces choix.

À ce sujet, je tiens à rappeler que depuis un certain nombre d'années, nous ne sommes plus dans les conseils d'administration et nous n'avons donc plus notre mot à dire sur ces choix technologiques.

Quels sont les lieux où les organisations syndicales peuvent encore tenter de s'exprimer au quotidien? Ce sont les comités PPT. Quand nous sommes consultés notamment en ce qui concerne les conditions de travail, des études avec experts, des questions technologiques, ce sont les comités de prévention qui s'expriment, avant la mise en œuvre de nouvelles technologies mais à ce niveau déjà, nous sommes confrontés à des choix qui ont été posés.

Finalement, quelle est encore notre marge de manœuvre à part réagir dans la gestion quotidienne, essayer d'améliorer le système et de résoudre les défaillances?

Par exemple, le choix technologique des locomotives Siemens n'est pas bon; elles ne répondent pas aux normes posées dans le cahier des charges. Il s'agit du problème posé par les règles des marchés publics. On est obligé de prendre le moins-disant, celui qui offre au prix le plus bas, mais qui ne répond pas nécessairement aux contraintes.

Sur tous ces points, nous avions formulé un certain nombre de recommandations à l'attention des différents administrateurs délégués au fil du temps. Il existe un comité stratégique mais vous savez comme nous qu'en leur sein, les organisations disposent de six voix et le conseil d'administration de dix. Systématiquement, les décisions sont prises à la majorité simple des administrateurs. Quel est encore notre poids pour peser sur des choix technologiques nouveaux? Il est réduit à zéro.

Si on essaie malgré tout d'œuvrer au niveau de la sécurité au quotidien, ce que tous les cheminots essaient de faire, il y a beaucoup d'embûches. Il y a aussi un certain nombre de freins qui ne sont pas uniquement financiers mais qui consistent en pressions de la hiérarchie sur le personnel, notamment en réduisant les gens au silence, par exemple pour tout ce qui pourrait être utilisé à l'extérieur de l'entreprise. Tout cela crée une forme d'omerta à l'intérieur des entreprises. Nous remercions la commission d'exister.

Quand on regarde ce qui s'est passé à Pécrot, il y a eu un sursaut et on a redéfini des recommandations et des lignes de conduite. Avec Buizingen, il y a eu un deuxième sursaut. Malheureusement, il faut toujours des drames humains pour qu'on s'éveille. Lorsque nous essayons, au niveau syndical, de nous battre contre l'entreprise, contre des structures relativement lourdes, nous avons peu de poids. Le seul poids que nous ayons parfois est la grève; or si nous l'utilisons, nous sommes stigmatisés.

Je ne sais pas quelle serait la structure à mettre en place mais elle doit être efficace car le but n'est pas la culture de la grève mais de faire fonctionner une entreprise avec des deniers publics et de faire en sorte qu'elle fonctionne le mieux possible dans un cadre sécuritaire maximum vis-à-vis des usagers, des travailleurs mais aussi des biens, comme le disait mon collègue.

Évidemment, toute la problématique des franchissements de signaux n'aurait plus aucun impact à partir du moment où l'on investit dans un système comme l'ETCS puisque, en théorie, ce système devrait prendre en charge cette zone de risque et elle serait donc annulée de facto.

Maintenant, il y a aussi une piste au-delà des recommandations qui sont faites dans les différents rapports. Et je tiens à souligner que ces pistes appartiennent aux auteurs, il ne m'appartient pas de les critiquer en tant que telles. Je crois que ces personnes ont eu accès à un

certain nombre d'informations, de documents que nous ne possédons pas au niveau syndical car, là aussi, il y a une omerta sur les décisions des comités de direction: nous ne sommes mis au courant que par des fuites ou par la presse. Quand on analyse les choses a posteriori, il est vrai qu'il y a des responsabilités à l'intérieur de l'entreprise. D'ailleurs, je lisais aujourd'hui un article de *La Libre Belgique* qui rappelait également qu'il y a eu, à un certain moment, une planification qui était faite, avec des budgets qui étaient prévus. La question est de savoir pourquoi ces budgets n'ont pas été consommés. Cela a été mis en évidence lors de la précédente commission.

Un dernier élément. On se pose parfois aussi la question, lorsque nous sommes confrontés aux administrateurs délégués, que ces gens peuvent travailler en toute impunité, se croire au-dessus de la mêlée et faire n'importe quoi. Ils ne sont donc pas redevables de leurs décisions en tant que tels, ni lorsque l'on doit engager des procédures juridiques contre eux. Ces gens ont le sentiment de pouvoir et d'impunité et, pour nous, ce sont parfois des combats difficiles pour essayer de nous faire entendre, non seulement à l'intérieur des structures paritaires dans lesquelles on nous a confinés ou bien à l'intérieur des conseils d'administration lorsque nous sommes au comité stratégique. Là, il y a peut-être aussi une réflexion à faire globalement sur la sécurité. Et peut-être créer un organe d'appel auprès duquel nous pourrions intervenir lorsque nous estimons qu'il y a des situations dangereuses. Car, à certains moments, nous avons signalé des problèmes dans les comités PPT, actés dans des PV, qui ont débouché sur un ensemble d'incidents ou d'accidents. Là, parfois, nous ne sommes pas entendus. Et, comme nous avons une obligation de réserve vis-à-vis de l'extérieur, nous sommes tenus de nous taire et cela pose un certain nombre de problèmes car nous ne savons pas vers qui nous tourner puisque c'est l'omerta à l'intérieur de l'entreprise. Il y a peut-être matière à réfléchir en termes de recommandation sur un lieu où l'on pourrait en tout cas en toute quiétude exprimer un certain nombre de problèmes qu'on estime relativement graves par rapport à la sécurité.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zou u graag lezing geven van hetgeen door mij is uitgewerkt met betrekking tot het nazicht en het lezen van de vier bundels die mij werden bezorgd.

Als voorzitter van het VSOA-Spoor wens ik vooreerst te wijzen op het feit dat wij als aangenomen organisatie binnen de NMBS-Groep nog steeds stiefmoederlijk worden behandeld en dat wij officieel nooit, ook niet in het verleden, op de hoogte worden gebracht van de beslissingen die door het management worden genomen. Sommige beslissingen dienen wij te vernemen van bevriende hogere ambtenaren of ambtenaren die bij ons aangesloten zijn.

Ik begrijp uit het exposé van de eerste spreker dat blijkbaar ook de erkende organisaties niet altijd worden ingelicht. Wij zijn dus in goed gezelschap. Niettemin heeft het VSOA-Spoor als verantwoordelijke organisatie in haar schoot een commissie Treinbestuurders en een commissie Treinbegeleiders, waarmee wij op geregelde tijdstippen vergaderen en waarbij wij de klachten en de voorstellen van het zogenaamde rijdend personeel aanhoren en bundelen.

Onder meer via onze treinbestuurders, maar ook via ons lidmaatschap bij ETF, waar de diverse in Europa in gebruik zijnde systemen onder de loep worden genomen, zijn wij er al lang van overtuigd geraakt dat het noodzakelijk was om in België, als doorvoerland bij uitstek, het ETCS in te voeren, wat de eindkosten gevoelig zou verminderen.

Ik lees in het ontwerp van het Vierde Europese spoorpakket: “Het door de Commissie in juli 2009 aangenomen plan voor de invoering van het Europees signaliseringssysteem voor spoorwegen ERTMS en de huidige herziening van het TENV-beleid beogen een snellere installatie en een reëel gebruik van de nieuwste uitrustingen en systemen voor verkeersbeheer.” Ik lees verder dat men van plan is of was om de oudere systemen die niet compatibel waren met het ERTMS-systeem af te bouwen, zodat die konden worden vervangen door de nieuwste systemen op het gebied van veiligheid.

Wij hebben daaruit steeds lessen getrokken en getracht om aan de maatschappij duidelijk te maken dat veiligheid en een humanisering van de prestaties voor ons de twee belangrijkste onderwerpen zijn binnen die discussie. Een resem punten binnen die reglementering is zeker vatbaar voor ingrijpende wijzigingen. In december waren wij opnieuw getuige van de onwil van het management, dat er, in een vergeefse poging om de stiptheid van de treinen te optimaliseren, niet voor terugdeinsde zijn eigen reglementering met voeten te treden en deze overtredingen ook aan het treinpersoneel op te leggen. Dat daardoor de veiligheid van de reiziger in het gedrang komt, is voor sommigen een fait divers.

Als organisatie hebben wij alle middelen moeten aanwenden om druk uit te oefenen en zijn we erin geslaagd de verantwoordelijken ervan te overtuigen om hun dienstroosters aan te passen, wat ondertussen grotendeels is gebeurd.

Helaas worden wij vandaag opnieuw niet betrokken bij het ultiem overleg omdat de huidige reglementering zodanig is opgevat dat enkel organisaties zetelend in de nationale paritaire commissie recht van spreken hebben, een reglementering die trouwens dateert uit 1926.

Toen ik kennis heb genomen van zowel het verslag van het Rekenhof als de beoordeling door het Europees Spoorwegagentschap en het eerste en tweede verslag van de deskundigen aangesteld door deze commissie meende ik enkele bedenkingen te moeten maken. Er is een gebrek aan onafhankelijkheid van de veiligheidsorganen gezien de voor die organen werkende personeelsleden van het hogere kader nog steeds tot de NMBS behoren. Voor hun bevordering zijn zij dus nog steeds afhankelijk van de goodwill van hun broodheer, wiens brood men eet…

Er is een toenemend aantal seinoverschrijdingen, zelfs door ervaren treinbestuurders. De werkdruk is hier zeker niet vreemd aan. De raad van bestuur heeft in het verleden geen interesse betoond voor de veiligheid. Dat het TBL1+-systeem niet conform de Europese standaard is, is een grove fout. Daardoor worden niet alleen subsidies mislopen, wij komen bovendien – dat is het grootste gevaar – in een zeer onveilige situatie terecht. Daar bovenop is het TBL1+-systeem niet compatibel met TBL met als gevolg dat het maar gedeeltelijk kan worden ingepast in ETCS-systeem. Onder meer voor het rollend materieel is dit niet mogelijk, wat op financieel en veiligheidsvlak een niet te vatten vergissing is.

Ten slotte wijzen wij ook op het aspect van onveiligheid over het ganse net ter hoogte van stopplaatsen waar er voor de treinbegeleiders geen AVG-installatie aanwezig is. Daardoor kan de treinbestuurder als dusdanig misleid worden als hij niet genoeg aandacht heeft besteed aan het binnenrijden van die stopplaats of dat station. Wij vragen ons af waarom Infrabel op dat vlak eigenlijk geen bijzondere inspanning wil doen en herhalingsseinen wil plaatsen aan het eind van het perron zodat vergissingen zoals die zijn gebeurd, kunnen worden uitgesloten.

Wie maakt er fouten? Zowel in 1999 als in 2006 werd de genomen beslissing, hoewel dat in strijd was met de Europese besluitvorming, nooit aangevochten. Gedurende meer dan tien jaar is de NMBS-leiding nooit teruggefloten door de politieke verantwoordelijken voor deze foutieve inschatting. De financiële middelen waren toen nochtans voorhanden om het NMBS-systeem in te passen in het reeds bestaande Europese systeem. Sinds 1987, begin TBL2, tot 2002 is er absoluut geen enkele verhoging van het veiligheidsniveau. Dat is een stilstand van vijftien jaar, dit ondanks het sterk toegenomen treinverkeer en de beschikbaarheid van de nodige doeltreffende veiligheidssystemen binnen Europa.

Ik stel tot mijn verwondering vast dat er in de loop van deze periode weinig aandacht werd geschonken aan veiligheidsverhoging, want in de verslagen van de raden van bestuur, zowel onder de heer Schouppe als vandaag, is dit aspect blijkbaar geen prioriteit.

Zelfs toen in 2000 werd aangetoond dat twee derde van de seinoverschrijdingen had kunnen worden vermeden met een TBL1, en zelfs 100% met een ETCS-systeem, had men daarvoor blijkbaar geen of weinig aandacht.

Dat zelfs de voogdijminister erkende dat de problematiek van de seinoverschrijdingen haar bekend was en zij niet onmiddellijk ingreep, doet ons steigeren, tenzij veiligheid, mensenlevens en leed van geen belang zijn.

Om dan nog niet te spreken over degene die in 1999 een totaal verkeerd verslag opstelde en meende dat er maar 6 325 seinen moesten worden uitgerust in plaats van 9 680.

Was dat te wijten aan het feit dat de beschikbare middelen in die periode maximaal werden gebruikt voor de verdere uitbouw van de hogesnelheidslijnen, een hogesnelheidsnet dat veel duurder uitviel dan oorspronkelijk gedacht, of aan het feit dat de rest van de middelen werd gebruikt om de infrastructuur van de zogenaamde gemengde tracés te verbeteren, zodat er maar weinig middelen overbleven voor de veiligheidsuitrusting? Wie zal het zeggen?

Gedurende meer dan twintig jaar, van 1982 tot 2009, was spoorwegveiligheid op zich blijkbaar voor velen geen prioriteit. Getuige hiervan het feit dat de politieke overheid niet tussenbeide kwam toen de investeringen naar de modernisering van het net gingen in plaats van naar de veiligheid van de reizigers.

Men liet de gedelegeerd bestuurder maar doen door hem onder meer op te dragen naar bijkomende financiële middelen te zoeken. U herinnert zich allemaal wel de sale-and-leasebackoperatie.

Wat zien wij momenteel? De capaciteit van het net is verzadigd en de stiptheid van de treinen laat zwaar te wensen over. De werkdruk neemt overhand toe, waardoor ook het risico van ongevallen toeneemt met factor 3, terwijl de leiding van de NMBS-Groep halsstarrig blijft weigeren om te luisteren naar zijn klanten of zijn werknemers, die toch experts ter zake kunnen worden genoemd.

In deze verslagen wordt dan ook een aantal aspecten niet behandeld die eigenlijk rechtstreeks gelieerd zijn met veiligheid. Wij denken onder meer aan de zichtbaarheid van de seinen, de haalbare toepassingen van de onderrichtingen, de vorming van het personeel, de reglementering die soms met de voeten wordt getreden onder druk van de omstandigheden of personen, de problematiek van de veiligheid van de overwegen en het personeelsbeleid.

Het voorstel om een aparte onafhankelijke dienst op te richten die de veiligheid van het spoorverkeer behandelt, en dit in de meest brede betekenis van het woord, lijkt mij dus een eerste goede aanzet. Deze dienst moet wel kunnen rekenen op experts en niet op een groep personeelsleden die noch de kennis, noch de moed hebben om vooruit te denken.

Bovendien moet worden nagedacht over het TBL1+-systeem dat geen verbetering is en dat trouwens wordt betwist. Waarom dan nog tijd, geld en energie steken in iets dat ten dode is opgeschreven? Zelfs als men verdergaat met dat systeem, hoe lang duurt het nog vooraleer het gehele net en alle locomotieven zijn uitgerust?

De conclusie is dat het probleem steeds wordt onderschat en de verwachtingen optimistisch zijn voorgesteld. De budgetten zijn effectief voorradig, dus de stelling dat de vertraging een gevolg is van het gebrek aan middelen is vandaag geen geldig argument meer.

De beheerscontracten bevatten nog steeds geen concrete maatregelen. Er bestaat momenteel geen enkele garantie dat dergelijke dramatische ongevallen zich niet meer zullen voordoen op korte en zelfs op middellange termijn. Er is op korte termijn geen enkele verbetering te noteren inzake de spoorwegveiligheid in België.

In vergelijking met de Europese landen is België een van de slechtste leerlingen van de klas en hinkt het achterop. Het bestaande ERTMS-systeem kan zeker 95 % van de mogelijke problemen oplossen. De bestaande bescherming van het TBL1+-systeem wordt hierdoor zelfs met factor 5 vergroot. Wij stellen ons dus de vraag waarom dit systeem dan niet snel wordt ingevoerd.

Eindbesluit: de politieke verantwoordelijken, noch diegenen die de laatste drie decennia zitting hadden in de raad van bestuur of in een of ander beleids- en adviesorgaan binnen de NMBS, geven zich ten volle rekenschap van de enorme verantwoordelijkheid die ze hebben of hadden tegenover hun eigen klanten of de burgers van dit land in het algemeen. Zo wij het management, zowel in het heden als in het verleden, in deze zaak al geen actief verzuim kunnen verwijten menen wij terecht te mogen stellen dat het management in elk geval een jaar lang een blijvende houding heeft vertoond die kan worden bestempeld als passief nalatig.

Als weliswaar niet erkende maar toch verantwoordelijke vakorganisatie staan wij na deze uiteenzetting open voor alle mogelijke vragen.

Arthur Mercier: Monsieur le président, mesdames, messieurs, depuis la création de notre syndicat en 2001, nous avons adressé à de nombreuses reprises divers courriers à la direction de la SNCB pour dénoncer le manque de sécurité sur le réseau belge. Est-il encore nécessaire de préciser que la revendication principale de notre syndicat est la sécurité?

À dix-huit reprises, nous avons mis en garde la direction de la SNCB et la direction d'Infrabel qu'un drame se préparait. Force est de constater que nous avions raison. Ces courriers ont été envoyés aux divers responsables de la SNCB et aux ministres qui se sont succédé. À chaque fois, nous insistions sur l'insécurité qui régnait et qui règne encore aujourd'hui sur le rail belge. À chaque fois, nous avons dit et redit que nous allions droit vers une catastrophe.

Si, parfois, on nous a écoutés d'une oreille, il n'a jamais été tenu compte de nos remarques et encore moins de nos propositions pour améliorer la sécurité d'une façon significative et optimale. Aujourd'hui, on connaît le résultat de cette ignorance complète de la part de la direction de la SNCB.

Lors de l'accident d'Aiseau, un conducteur de train a perdu la vie pour rien; un autre a sa vie brisée à tout jamais tout simplement parce qu'on n'a pas appliqué les règles de base de sécurité. On arrête la circulation des trains si une vache se promène le long des voies, mais on n'a pas arrêté la circulation à Aiseau alors qu'un drame était imminent.

À l'époque où M Karel Vinck était à la tête de la SNCB, nous avions dénoncé le manque de sécurité sur la nouvelle ligne Athus-Meuse. Il faut savoir que cette ligne comporte trois points dangereux, déjà dénoncés: de fait, à trois endroits, les deux voies sont ramenées sur une seule voie.

À l'époque, M. Daniel Derochette, directeur général, nous avait écoutés; il était parfaitement conscient du bien-fondé de notre démarche. Avec lui et avec M. Joseph Van Goethem, patron à l'époque de la sécurité, nous avons cherché un moyen de sécuriser de façon optimale ces trois points dangereux. Une solution fut trouvée et installée immédiatement.

Le fait que M. Derochette avait été à l'écoute des gens de terrain déplaisait énormément: il a tout simplement été limogé de sa fonction de directeur général au moment du départ de M. Vinck. Quelques mois plus tard, malheureusement, la mort de M. Van Goethem nous a définitivement fermé la porte du dialogue constructif. De toute évidence, l'épouvantable drame de Buizingen sera suivi très prochainement d'une nouvelle catastrophe si des mesures radicales ne sont pas prises immédiatement.

Il faut arrêter de croire que le système TBL1+ est la solution miracle. Ce système est tout, sauf efficace. Infrabel dépense du temps, de l'énergie et de l'argent pour rien. Je ne comprends pas pourquoi un tel acharnement de la part de la direction d'Infrabel et de la direction de la SNCB à vouloir installer ce système de pacotille. Nous ne sommes pas les seuls à critiquer cette mauvaise décision: les différents rapports dont votre commission dispose sont assez clairs.

D'abord annoncé pour 2012, puis 2015, puis 2018, puis 2025, on nous promet l'ETCS pour 2030 sur l'ensemble du réseau belge. C'est de la pure folie! Je n'ose imaginer le nombre de catastrophes que notre pays connaîtra encore dans ces vingt prochaines années ni, surtout, le nombre de personnes qui vont payer de leur vie les mauvaises décisions qui sont prises aujourd'hui.

Vous a-t-on expliqué que pour arrêter un train de voyageurs, il faut entre 600 et 900 mètres? Vous a-t-on expliqué que pour arrêter un train de marchandises qui circule sur la ligne Athus-Meuse, il faut 1 200 mètres? Vous a-t-on expliqué que la balise TBL1+ est située à 300 mètres du signal rouge? Je n'ai pas besoin de vous faire un dessin pour vous faire comprendre que, dans le meilleur des cas, le train sera arrêté 300 mètres au-delà du signal rouge.

De nombreux dépassements de signaux pourraient être évités. Nous avons proposé une solution dans le cas précis où un train est arrêté à quai et que celui-ci est situé entre deux signaux. C'est le coup classique du dépassement. Afin que vous compreniez bien ce que je veux expliquer, il y a pas mal de quais situés entre deux signaux et bien souvent, pour diverses raisons, le signal qui précède le quai présente deux feux rouges, ce qui signifie que le signal suivant est rouge. L'arrêt se situe entre ces deux signaux. Le conducteur, pour diverses raisons, peut perdre l'information qu'il a reçue précédemment et oublier que le signal suivant est rouge. C'est le cas classique de dépassement de signal.

Nous avons proposé, dans ce cas précis, que si le conducteur ne perçoit pas distinctement le signal situé en amont du quai, la marche à vue doit être imposée jusqu'au moment où le conducteur aura une perception correcte du signal en aval.

Depuis 2001, nous réclamons l'installation de répétiteurs et d'IOT dans ce cas de figure afin de réduire les dépassements de signaux. Cette demande est totalement ignorée par les responsables de la SNCB et par Infrabel.

Ce jeudi 18 novembre, les responsables de la sécurité nous ont confirmé, lors d'une réunion avec la direction, que notre proposition ne pouvait pas être retenue. Pour quelle raison? Tout simplement, parce qu'elle va engendrer une ou deux minutes de retard pour les trains. On préfère que le conducteur se casse la figure plutôt que de mettre le train en retard d'une ou deux minutes!

Nous avons fait la démonstration que de mauvaises décisions sont prises aujourd'hui concernant la sécurité sur le rail belge et, malgré cela, la SNCB et Infrabel s'obstinent à poursuivre dans l'erreur.

Il faut savoir que, depuis 1962, la SNCB cherche à installer sur son réseau un système de sécurité pour empêcher le franchissement d'un signal

rouge. Après 48 années de tergiversations, d'essais multiples en tout genre, on nous dit aujourd'hui: "Soyez patients, dans vingt ans, tout sera solutionné". C'est du délire!

Le réseau ferroviaire belge est la honte des réseaux ferroviaires européens en matière de sécurité. Nous persistons à dénoncer les règles élémentaires de sécurité. Elles sont largement insuffisantes sur le réseau belge. Et pour preuve, si le GSM-R est un moyen de communication efficace, encore faut-il qu'il fonctionne correctement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Pour votre information, au lendemain de la catastrophe de Pécrot, on nous avait promis l'installation du GSM-R sur tout le réseau belge pour début 2005 au plus tard. Il commence à être opérationnel depuis fin 2009. De nombreux engins de traction sont encore équipés du système Radio Sol Train (RTS). Ce système est totalement dépassé et inefficace. Le constat est identique pour notre gsm de service et, dans certains cas, il est demandé au conducteur d'utiliser son gsm de service pour déclencher une alarme, à défaut d'une radio opérationnelle. Voici ce que nous avons reçu: une carte de Belgique en modèle réduit avec différentes couleurs. En fonction de l'endroit où l'on se trouve et qu'il faut parvenir à localiser sur cette carte, il faut, avec le gsm de service, lancer l'alarme suivant les directives reprises au verso. Or, au moment de lancer une alarme, vous êtes dans un moment de stress intense. Vous n'êtes nullement détendu et ne pouvez pas consulter à votre aise ces directives qu'il vous faut retrouver dans votre mallette.

Sur les réseaux étrangers, il est interdit de prendre le départ avec un train si la radio ne fonctionne pas correctement. Sur le réseau de la SNCB, le conducteur est obligé de circuler sans moyen de communication. Il en est de même lorsque l'équipement MEMOR, TBL ou Gong-sifflet de l'engin de traction est défectueux. Des conducteurs ont été sanctionnés parce qu'ils refusaient de circuler avec un équipement défectueux. La direction de la SNCB considère ce genre d'équipement comme une aide à la conduite et non pas comme un équipement de sécurité.

Il est également inadmissible que, lors d'une coupure de la haute tension, le conducteur soit encore obligé de circuler en dérive pendant 20 secondes, avant de provoquer l'arrêt du train. Sur les réseaux étrangers, c'est l'arrêt immédiat.

Le nombre de dépassements de signaux est en constante augmentation et atteint aujourd'hui des proportions particulièrement inquiétantes. L'implantation des signaux pose problème et, malgré cela, on s'obstine à implanter des signaux à droite, alors que nous circulons à gauche. Une mauvaise interprétation du signal et c'est le dépassement assuré! Je vous cite un exemple parmi tant d'autres: en gare de Namur où l'on vient de refaire complètement la signalisation, le conducteur peut changer trois fois de régime de circulation avec des signaux placés à droite, à gauche, clignotants, clignotants et fixes sur une distance de 1 000 mètres.

Dans la majorité des cas, les conducteurs sont astreints à des cadences de travail infernales et inhumaines. Les temps de conduite sont de plus en plus longs avec dans certains cas des temps de pause pratiquement inexistants. La semaine dernière encore, nous avons dénoncé auprès des responsables de la sécurité de la SNCB, horaires à l'appui, des temps de changement de sens de circulation de six minutes maximum. Je ne sais pas si vous vous rendez compte mais un conducteur qui vient d'accomplir le trajet Arlon–Bruxelles-Midi a six minutes pour changer de poste de conduite alors que son train est composé de plusieurs automotrices. Il faut déjà qu'il puisse mettre le poste qu'il occupe hors service, remonter toute la rame, remettre le poste en service dans le sens inverse, réaliser impérativement plusieurs opérations avant le départ du train… Tout cela en six minutes, c'est de la folie pure! Même si vous expliquez cela aux responsables de la sécurité, on ne veut rien changer. Malgré le fait que cette situation soit particulièrement dangereuse, la SNCB persiste dans une dérive inadmissible.

Afin de faciliter le travail du conducteur et de lui remémorer une mission restrictive, nous avions proposé la solution simple et gratuite du double horaire. Nous avons un horaire de travail comme celui-ci; nous avons proposé à la direction de la SNCB d'avoir un double horaire sur lequel apparaîtraient quatre rappels importants de sécurité pour remémorer les informations importantes. Cela a été également refusé par la SNCB.

À la suite de l'accident de Mons, nous avons proposé une solution simple et très efficace pour éviter ce genre de drame, également sans succès. Nous avons demandé que notre réglementation soit revue, pour la rendre plus simple et plus compréhensible, afin d'éviter des doutes dans certaines situations. Cela a été également refusé. Non seulement rien n'a été fait dans ce sens mais on fait exactement l'inverse. À chaque fois, nos propositions prennent le même

chemin: celui de la poubelle. Je pourrais vous parler pendant des heures des nombreux dysfonctionnements en matière de sécurité sur notre réseau ferroviaire mais je crois que vous avez compris que la situation est très grave.

Pour terminer, j'aimerais vous dire ce que je ressens au plus profond de mes tripes. Aujourd'hui, j'ai la conscience tranquille parce que tout a été fait pour éviter qu'un drame se produise prochainement. J'espère que votre commission agira efficacement pour que votre conscience puisse être aussi sereine que la mienne. Le syndicat des conducteurs de train que je représente aujourd'hui devant vous ne veut pas être et ne sera jamais le complice d'un nouveau drame humain. Dès lors, nous avons décidé de mener des actions de grève pour dénoncer le manque de sécurité sur notre réseau ferroviaire. L'opinion publique doit savoir aujourd'hui que des irresponsables et des irréfléchis sont à la tête de la SNCB et d'Infrabel et que demain, ces mêmes personnes peuvent porter la responsabilité de la mort de vos proches et de vos enfants.

Rachid Madrane: Monsieur le président, comme cela a été évoqué tout à l'heure et lors de la précédente commission, il a souvent été question d'une enquête CPS (Corporate Prevention Service) qui devait permettre d'y voir plus clair sur la charge psychosociale qui pèse sur les conducteurs. Je pense que vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur Gelmini.

J'aurais voulu savoir si vous aviez connaissance de cette enquête, de ses constatations, de ses propositions? Avez-vous le sentiment que davantage d'importance et d'écoute sont accordées aux remarques et aux difficultés des cheminots?

Vous avez également abordé dans votre présentation les changements de séries en indiquant qu'il valait mieux tenir compte des remarques formulées à cet égard et limiter les changements et les nouveaux horaires de la SNCB, qui entrent en vigueur chaque année, en décembre. Mais relayées par la presse, les nombreuses plaintes des voyageurs face à toutes les modifications annoncées récemment par la SNCB indiquent que ces derniers ne portent pas ces changements dans leur cœur. Quelle est votre position à ce sujet? Vos remarques sont-elles davantage prises en compte cette année?

Ine Somers: Ik dank de sprekers voor hun uiteenzetting. Ik heb goed geluisterd. Ik meen dat ik er een aantal besluiten uit kan trekken.

Er werd duidelijk gestipuleerd door verschillende sprekers dat er vroeger – zowel in de jaren 90 tot 2005 als in de periode daarvoor – weinig aandacht ging naar de veiligheid op het spoor. Er is zelfs gezegd dat er meer aandacht naar het vervoer op de weg ging dan naar het vervoer per spoor.

Ook is er gesteld dat de veiligheidscultuur slechts beperkt aanwezig was. Mensen van de vakbond werden slechts beperkt betrokken bij bepaalde beslissingen binnen de NMBS-entiteiten of binnen de vroegere NMBS. Daar is een belangrijke bottleneck voor het ontwikkelen van een degelijke veiligheidscultuur.

Ik heb hierover een aantal specifieke vragen om bijkomende uitleg. In de jaren 90 tot 2005 was er te weinig aandacht voor de veiligheid. In die periode maakten de erkende vakbonden volgens mij nochtans deel uit van de raad van bestuur? Vandaar mijn vraag: hoe hebben jullie als vakbond op dat moment in de raad van bestuur meer prioriteit aan de veiligheid willen geven, en niet zozeer prioriteit aan bijvoorbeeld het goederenvervoer of aan de hogesnelheidstrein? Nu komt toch tot uiting dat veiligheid aan het eind van de prioriteitenlijst stond. Op dat moment maakten de vakbonden nochtans deel uit van de raad van bestuur. Ik meen dus dat u over die periode iets meer duidelijkheid kan geven?

In diezelfde periode, de jaren 90 tot 2005, was er nog geen opsplitsing van de NMBS in drie entiteiten. Ook in die periode was er een gebrek aan interesse inzake veiligheid. Er moeten dus andere redenen geweest zijn voor de gebrekkige veiligheidscultuur dan de drie entiteiten waar men nu mee werkt?

Er is al veel gesproken over de huidige periode, maar ik meen dat wij ook die periode ervoor, de jaren 90 tot 2005, zeker niet mogen vergeten wanneer wij tot een besluit willen komen over de situatie vandaag.

Ik weet ook wel dat de vakbonden nu geen deel meer uitmaken van de raad van bestuur. Er is nu wel een sturingscomité. Er is duidelijk aangehaald dat het niet bespreken van het driepartijenrapport illustrerend is voor een gebrekkige aanwezigheid van de veiligheidscultuur binnen de organisatie. Ik stel mij de vraag of dat rapport al in het sturingscomité besproken is? Zo niet, wat zijn de redenen daarvoor?

Ik heb nog een meer specifieke vraag. Kunt u als vakbond een idee geven van wat de gemiddelde

doorlooptijd is op het moment waarop er een probleem gedetecteerd wordt. Bijvoorbeeld een signaal dat niet zichtbaar is, door een treinbestuurder op zijn route, voor het melden en oplossen van dat probleem? Wat zijn mogelijks de redenen waarom dit te traag gaat? Hebt u suggesties om dit te versnellen? Kan de hiërarchische structuur van de organisatie daar iets mee te maken hebben?

Valérie De Bue: Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour vous remercier de votre présence régulière dans cette commission.

À l'instar de ma collègue, Ine Somers, je voudrais vous poser une question sur l'historique. En effet, votre rôle a évolué et, avant 2000, vous étiez membre des conseils d'administration. Pourriez-vous me dire si, à l'époque, il y a avait plus de réflexion ou, en tout cas, une participation plus active au niveau de la sécurité?

Existe-t-il un problème de suivi des recommandations des organisations exprimées au sein des CPPT quant aux problèmes de signaux ou d'entretien sur le terrain?

M. Mercier s'est fait l'écho de refus. En effet, toute une série de propositions ont été refusées. Pouvez-vous expliquer les raisons de ces refus? Je crois que vous aviez demandé une généralisation des procédures IOT, généralisation qui fait d'ailleurs l'objet d'une des recommandations de nos experts.

Par ailleurs, comme cela a déjà été évoqué, les séries sont en cours de réflexion. Lors de l'une de vos premières auditions, vous aviez souligné les points faibles à améliorer. Vous préconisiez notamment une meilleure organisation des séries. Vos remarques, vos revendications ont-elles été prises en compte? En effet, comme mon collègue Rachid Madrane l'a dit, il y a pas mal de plaintes quand les séries sont publiées et la concrétisation pose parfois problème sur le terrain.

Steven Vandeput: Mijnheer de voorzitter, heren van de vakbonden, bedankt voor uw bijdrage aan de vergadering van vanmiddag. Ze was enigszins verhelderend en toch niet echt verrassend.

Vermits het allemaal nogal algemeen gebleven is, heb ik een paar vragen naar specificatie van soms nogal boude uitspraken die gedaan worden.

Mijnheer Gelmini, u zegt dat er na dat tripartite rapport interne transfers zouden moeten komen, net als interne opleidingen in verband met de knelpuntberoepen en om de mensen op niveau te brengen aangaande de noodzakelijke technische vereisten. Wie binnen de organisatie van de NMBS-groep acht u daarvoor verantwoordelijk?

Een vraag naar kwantiteit, over hoeveel opleidingen of hoeveel mensen die opgeleid moeten worden, hebt u het dan?

U hebt ook gesproken over het onwerkzaam zijn van de drie verschillende organisaties binnen de NMBS-groep. U suggereert enigszins dat de NMBS- holding effectieve bevoegdheid zou moeten krijgen over de twee andere leden van de groep, om in verband met veiligheid in de toekomst een en ander te voorkomen.

Kunt u dat voorstel enigszins specificeren? Hoe ziet u dat concreet? Zal zowel Infrabel als de NMBS als de exploitatiemaatschappij verantwoording moeten afleggen aan de holding voor alles wat zij doen, of gaan we terug naar een unitaire structuur voor de NMBS?

Mijne heren Vermeulen en Mercier, u bent enigszins correct over wat TBL1+ is, voor zover wij vandaag zijn ingelicht. Maar daartegenover haalt u allebei ook enigszins verrassend aan dat u niet begrijpt waarom er vandaag nog geld wordt gestoken in TBL1+. Nu heb ik in onze commissie beperkte kennis opgedaan en daarnaast enig studiewerk verricht. Op enigszins korte termijn zou het veiligheidsniveau niet achteruit mogen gaan. Dan spreek ik nog niet van vooruit gaan, maar het enigszins tegenhouden van achteruitgang. Er is druk op het net doordat er steeds meer reizigers zijn, en dergelijke, bekende problemen.

U zegt, in feite enigszins bedekt, dat beter gestopt kan worden met te investeren in TBL1+. Percipieer ik dat juist? Klopt het dat u vraagt om te stoppen met TBL1+ en om vandaag te starten met ETCS? Ons is tot nu toe altijd verteld dat ETCS meer tijd nodig heeft om uitgerold te worden.

André Frédéric: Monsieur le président, je m'associe à mes collègues pour remercier les organisations syndicales de leur présence et en profite pour leur poser trois questions complémentaires.

Premièrement, je m'inscris dans l'actualité puisque nous avons eu confirmation du maintien d'un préavis de grève du 22 au 24 novembre déposé par le syndicat autonome. Je vais donc interroger ce dernier à cet égard.

J'ai l'impression que d'un côté, nous avons les

syndicats représentatifs qui acceptent de participer à l'accélération de TBL1+, ce qui signifie une augmentation de charge de travail, déjà loin d'être mince en temps normal et que de l'autre côté, une organisation refuse tout sauf l'installation de l'ETCS tout de suite, maintenant. Je voudrais donc demander aux syndicats représentatifs ce qu'ils pensent de ce préavis de grève maintenu par le syndicat autonome et si elles peuvent préciser quelle est concrètement leur participation à l'accélération du système TBL1+, en termes d'heures et de charge de travail. M. Gelmini semblait dire que cela n'avançait guère. Par ailleurs, je voudrais demander à M. Mercier s'il peut nous expliquer le choix de ce mouvement de grève. En effet, les explications que je lis dans la presse me semblent peu pertinentes.

Deuxièmement, M. Vermeulen a précisé dans son intervention la position du syndicat libéral sur l'intérêt, si j'ai bien compris, de suivre une recommandation souvent exprimée dans ce groupe de travail, à savoir la mise en œuvre d'un monsieur Sécurité qui pourrait gérer toute la problématique de la sécurité des chemins de fer belges. Je voyais une réaction sur le banc syndical et me demandais si toutes les organisations étaient sur la même longueur d'ondes à cet égard.

Ma troisième question pourrait peut-être vous sembler hors contexte mais je crois que ce n'est pas le cas.

Une culture de sécurité signifie aussi pour moi du personnel qualifié. J'aurais donc aimé entendre les syndicats et savoir s'ils pouvaient me confirmer les informations en ma possession en la matière. Pendant de nombreuses années, la SNCB a recruté des contractuels; certains d'entre eux ont quitté le privé pour rejoindre la SNCB – j'ai vu plusieurs exemples ces derniers temps, je profite donc de l'occasion –; certains d'entre eux ont pu valoriser leur ancienneté dans le privé lors de la signature de leur contrat. Pour ne pas perdre ce personnel extrêmement qualifié, on a lancé des procédures d'examen aux fins de nomination. Toutefois, avec ces nominations, on ne prendrait plus en compte l'ancienneté telle que calculée au moment de l'engagement. Ces gens, proches de la nomination, se demandent s'ils vont rester car ils vont perdre des montants astronomiques. C'est de l'ordre de 700 à 800 euros.

Ma question peut vous paraître hors contexte mais je crois que quand on parle de sécurité, il faut aussi parler de personnel compétent, expérimenté. Ces gens sont dans l'entreprise et risquent de partir. Il me semble que c'est une question intéressante pour les organisations syndicales.

Ronny Balcaen: Monsieur le président, je remercie les intervenants pour les informations qu'ils nous ont communiquées. Je pense qu'elles apportent un véritable contrepoint à ce que nous avons pu entendre ces dernières semaines, notamment de la part des administrateurs du groupe et du gouvernement.

Vous nous montrez que, tout compte fait, peu de choses changent en matière de sécurité. On ne voit pas de modification fondamentale dans ce que nos experts ont appelé la culture de sécurité.

Monsieur Gelmini, le fait que le document tripartite ne fasse pas l'objet d'un suivi, notamment au niveau de la commission nationale PPT, avec les organisations représentatives des travailleurs, me semble être un indice du manque de volonté de mettre en marche l'ensemble du groupe autour de la question de la sécurité et qu'il n'y a pas d'attention à ce que chacun puisse se l'approprier. C'est l'impression qui m'habite après avoir entendu les exemples que vous avez cités.

En ce qui concerne cette appropriation de la politique de la sécurité par l'ensemble des travailleurs du groupe, y a-t-il un endroit où se discutait avec vous la mise en œuvre du système de gestion de sécurité, rendu obligatoire par les textes européens? On nous dit que le système a été approuvé par l'Agence nationale de Sécurité, et je n'ai pas de raison de ne pas le croire, mais la question de son application se pose aujourd'hui. Êtes-vous associés à la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité? C'est une des questions essentielles que je voulais vous poser à tous les quatre.

Quant à la scission de la SNCB en trois entités, il est très difficile de dire si la période précédente, celle de la SNCB unitaire, a posé plus ou moins de problèmes qu'aujourd'hui.

Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent, mais nous devrions nous poser la question de savoir si cette scission améliore la sécurité. Vous répondez que non: pas d'amélioration. C'est là qu'il faudra aussi chercher les pistes pour que le fonctionnement soit mieux coordonné entre les diverses entités.

Personnellement, la manière de présenter les directives européennes comme imposant cette scission me dérange. Je rappellerai qu'à mon

sens, l'Europe demande de séparer la fonction d'allocation des sillons du reste de la gestion des trains et du réseau, mais n'impose pas une séparation verticale de la gestion de l'infrastructure, d'une part, et de la gestion des trains pour chaque opérateur, d'autre part.

D'ailleurs, en Allemagne, la Deutsche Bahn continue encore aujourd'hui d'être opérateur ferroviaire et gestionnaire de son réseau. Elle tient à tout prix à rester dans ce modèle. J'aimerais donc que l'on puisse à un moment recadrer cet élément historique. Il me semble important dans notre débat.

Je reviens au quotidien. Plusieurs d'entre vous ont évoqué les séries des prestations de travail. Il est vrai, comme vous l'aviez expliqué lors de votre première audition, qu'en cette période de novembre-décembre, les séries se renégocient.

Sur ce point, un élément important est lié au risque psychosocial: le conducteur prend alors connaissance de son horaire et apprend devoir commencer le lundi à 4 heures du matin et le mardi à 9 heures, par exemple. Les horaires sont parfois très lourds et peu harmonisés. Depuis l'année passée, depuis la discussion à ce propos en commission, avec vous et avec les responsables de la SNCB, une amélioration est-elle sensible, selon vous? Cette question du risque psychosocial lié aux prestations, aux séries, vous semble-t-elle mieux prise en compte? Cette question est-elle davantage étudiée aujourd'hui à la SNCB?

Je me greffe à présent à des questions posées par d'autres.

Pouvez-vous vous montrer plus précis sur la question de TBL1+ *versus* ETCS? En effet, vous tenez des discours comportant des nuances bien différentes. J'entends des rejets complets du TBL1+ de la part de certains et pas d'autres. J'entends partout qu'il faut mettre en œuvre l'ETCS, mais dans certaines versions.

Rejetez-vous le TBL1+ tel qu'il existe actuellement? Ou bien, comme le proposent les experts dans leur premier rapport, considérez-vous que, faute de système plus performant à mettre en œuvre aujourd'hui et pour ne pas rajouter du chaos à ce qui existe pour l'instant, il faut implémenter le TBL1+ le plus rapidement possible?

Ou bien considérez-vous qu'il serait préférable d'arrêter les frais en la matière?

Monsieur le président, voilà mes quelques remarques et questions.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik wil de vier sprekers voor hun toelichting en reactie op de diverse rapporten bedanken.

Met betrekking tot de uiteenzetting van de heren Gelmini en Dalne ben ik ontgoocheld in die zin dat zij zich in hun reactie op de rapporten en de vaststellingen beperken tot de periode vanaf Buizingen.

Ik denk dat de reden van ontstaan van de syndicale organisaties onder meer de veiligheid van het personeel is. Ik vermoed dat jullie niet tot de ramp in Buizingen hebben gewacht om dat op de agenda van de raad van bestuur te plaatsen.

De periode waarin verkeerde keuzes werden gemaakt – dat heeft ook mevrouw Somers al gezegd – was de jaren 90 tot 2005. Ik vermoed dat de syndicale organisaties dan een meer prominente rol hebben kunnen spelen in de raad van bestuur van de NMBS.

U zegt dat u nu enorm beperkt bent, zeker sinds de opsplitsing van de NMBS op vraag van Europa. Ik kan mij echter niet van de indruk ontdoen dat jullie toen al bezorgd waren over de veiligheid. Mijnheer Gelmini, u hebt zelf gezegd dat veiligheid voor u een prioriteit is. Wij werden in het verleden al met diverse stakingen geconfronteerd. Ik vermoed dat dat vaak ook de reden was waarom gestaakt.

Ik denk dat er ook nog andere instrumenten zijn waarmee u veiligheid boven op de agenda hebt geplaatst van de diverse organen, waar de syndicale organisaties zijn vertegenwoordigd. Er zijn nog altijd andere instrumenten dan een staking om een gebrek daaraan aan te klagen.

Ik zou daarover graag meer informatie krijgen van u en de heer Dalne. Ik had graag voorbeelden uit het verleden, liefst van voor 2005, waar u serieus op tafel hebt geklopt en waar u met krachtige argumenten op de prioritaire bekommernis van de veiligheid hebt gewezen.

Als jullie dan met al jullie mogelijkheden hebben geprobeerd om de bestuurders van de NMBS te overtuigen dat het onvoldoende is – dat blijkt duidelijk uit de diverse rapporten, ik verwijs nogmaals naar de rapporten van de jaren 90 tot 2005 –, dan vermoed ik dat de NMBS toch een repliek heeft gegeven. Wat waren toen de

argumenten waarom men geen rekening heeft gehouden met jullie kritiek? Waarom hebben jullie op het punt van de veiligheid geen gelijk gekregen?

Ten tweede, in verband met de huidige stand van zaken moeten wij kijken naar de rol van de regering. Wij hebben een staatssecretaris van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit. In welke mate kunt u nu reeds vaststellen of de overheid sinds de ramp in Buizingen maatregelen heeft genomen om de problematiek aan te pakken? Staatssecretaris Schouppe en minister Vervotte zijn reeds toelichting komen geven bij hun beleid, maar in hoeverre hebt u zelf, als syndicale organisatie, ervaren dat men, ook vanuit de politiek, begrepen heeft dat in het verleden veiligheid te weinig een prioriteit was? In welke mate bent u van oordeel – dat is een vraag aan alle vier de sprekers – dat er nog bijkomende maatregelen moeten worden genomen, zowel door minister Vervotte als door staatssecretaris Schouppe?

Ten derde, ik verneem dat een van de argumenten van het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders om over te gaan tot de geplande staking net de problematiek van TBL1+ is. Mijnheer Mercier, ik heb u daar zeer pertinent horen pleiten voor het zeer duidelijk ter discussie stellen van TBL1+ en een pleidooi horen houden pro ETCS. Ik had echter ook graag een standpunt daarover gekregen van de andere sprekers. TBL1+ duikt af en toe op in onze commissie als een soort van monster van Loch Ness. Men zegt dat er een consensus is, dat men daarmee doorgaat, want dat er anders niets is. Nadien moet dan ETCS volgen. In hoeverre delen de andere drie sprekers het standpunt, dat op dit moment door het beleid wordt uitgevoerd, om zo snel mogelijk TBL1+ te installeren? Of deelt u meer het standpunt van de heer Mercier, dat elke euro die op dit moment aan TBL1+ wordt besteed, een verloren euro is en dat men beter voluit, voor honderd procent, zowel financieel als op het vlak van mankracht, investeert in ETCS?

Ten slotte, mijnheer Mercier, u hebt hier een aantal voorstellen gedaan, die u reeds in het verleden naar voren hebt gebracht bij de NMBS, op het vlak van formulieren met betrekking tot veiligheid bijvoorbeeld. U hebt gezegd dat al uw voorstellen in het verleden van tafel zijn geveegd door de NMBS. Met welke argument wordt dergelijk voorstel dan van tafel geveegd? Gaat men daarop in? Wordt er daarover een debat gehouden? Komt men met alternatieven? Of zegt men gewoon boudweg neen, dat men geen rekening met uw voorstel, al is dat het beste voorstel?

Christophe Bastin: Monsieur le président, je tiens également à remercier comme mes collègues les quatre intervenants pour les éclaircissements qu'ils ont apportés. Ce qu'on peut dire, c'est que vous ne partagez pas une seule et même définition ou interprétation de la "culture de sécurité" par rapport aux différents CEO. Les mots de M. Mercier sont accablants: il parle d'un "système de pacotille" pour TBL1+. C'est interpellant, surtout quand vous-même prenez le train dont le conducteur ne dispose que de six minutes pour changer de côté à Bruxelles-Midi avant de redescendre vers le Luxembourg.

Trêve de plaisanterie, ces interventions nous interpellent, mes collègues et moi. Si le but de cette commission est de produire un rapport et de présenter des recommandations dans l'intérêt de tous nos concitoyens, du personnel comme des usagers de la SNCB, l'intérêt est de revenir sur un système qui fera l'unanimité, c'est-à-dire l'ETCS niveau 3, la dernière version. Le but de cette commission est de produire des recommandations mais surtout d'élaborer un suivi et un planning pour pouvoir exercer un contrôle sur l'installation de cette nouvelle technologie sur l'ensemble du réseau ferroviaire afin de présenter un meilleur bulletin et permettre à la Belgique de se classer parmi les bons élèves européens.

J'aimerais également disposer de plus d'informations sur la formation des conducteurs de train. Est-il vrai qu'on pourrait l'améliorer relativement vite? Je voudrais votre avis à vous quatre sur la formation actuelle et la mise à niveau des conducteurs de train.

Jef Van den Bergh: Ik dank de verschillende sprekers. Ik moet zeggen dat ik af en toe een beetje nerveus werd bij bepaalde uiteenzettingen. Vooral bij de laatste twee had ik soms een beetje het gevoel… Ik zal me daar niet teveel over uitspreken maar ik zou hun toch eens heel duidelijk de vraag willen stellen – collega Balcaen heeft die vraag ook al gesteld – of zij er nu voor pleiten om de uitrol van TBL 1+ vandaag stop te zetten en alles op alles te zetten om ETCS te installeren. Zo ja, dan betekent dit dat we de komende vijf jaar met een enorme achteruitgang op het vlak van veiligheid op de sporen te maken zullen hebben. De duidelijke vraag en een duidelijk antwoord zullen daar misschien wat meer duidelijkheid rond kunnen brengen.

Wat de eerste twee sprekers betreft, wil ik nog

even terugkomen op de tripartitenota die eind maart is voorgesteld in de commissie. Het was een belangrijk en snel uitgewerkt akkoord maar daar moet natuurlijk ook gevolg aan gegeven worden. Ik zou dus willen vragen in hoeverre er reeds gevolg is gegeven aan de concrete maatregelen die in dat document werden voorgesteld. Als ik het goed heb begrepen was er vorige vrijdag nog een bespreking over de mogelijke resultaten van die nota in het nationaal comité voor bescherming en welzijn op het werk. Concrete vraag, hoe ver staat men met het uitvoeren van die verschillende maatregelen? Welke maatregelen die toen werden afgesproken werden nog niet opgenomen om uitgevoerd of verbeterd te worden?

Bij de eerste twee sprekers had ik ook een beetje het gevoel dat men nogal sterk uitging van de stelling dat vroeger alles beter was, met één grote maatschappij en zonder externe organen als de DVIS en dergelijke. We zullen echter noodgedwongen moeten loskomen van de vraag om terug te gaan naar een eengemaakte spoormaatschappij want we moeten nu eenmaal vaststellen dat dit niet kan. Graag uw reactie daarop. We zitten nu in een bepaalde situatie met de Europese richtlijnen die we moeten naleven. De vraag is dus concreet hoe we binnen die structuren of dat kader kunnen komen tot een betere werking op het vlak van bijvoorbeeld de veiligheid. Dat geldt natuurlijk ook op andere vlakken maar dat zou ons te ver leiden. Ik wil dan even verwijzen naar een antwoord dat we hebben gekregen vanuit de spoormaatschappij over meer en beter overleg over veiligheid binnen het zogenaamde *safety platform*.

Binnen dat *safety platform* zou ook een werkgroep of een forum in het leven zijn geroepen waar met de treinbestuurders, dus rechtstreeks met het personeel, wordt gesproken over bepaalde problemen op het vlak van veiligheid. Functioneert dit? In hoeverre krijgen de problemen die daar aangekaart worden ook effectief gevolg?

Linda Musin: Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les différents intervenants pour leur exposé détaillé.

Beaucoup de questions ont déjà été posées. Je ne reviendrai pas sur la question des séries dont vous avez déjà beaucoup parlé au printemps ou sur les dépassements de signaux, etc.

Je voudrais rebondir sur l'intervention de mon collègue, Jef Van den Bergh, et revenir au rapport tripartite, au plan d'accélération. En effet, si, à l'époque, vos exposés étaient critiques, je vous sens aujourd'hui globalement amers. Vous parlez d'attentisme, d'un manque de communication.

Au printemps, on avait le sentiment qu'avec le plan d'accélération au niveau de l'implémentation de la TBL1+, le rapport tripartite, il y avait une réelle volonté d'avancer.

Aujourd'hui, on a l'impression – dites-moi s'il ne s'agit que d'une impression – que, depuis, il ne s'est plus passé grand-chose.

Je voudrais revenir – on parle beaucoup de systèmes de sécurité dans cette commission – à l'aspect humain qui est au cœur de la problématique. Je pense ici au conducteur du train qui est une pièce maîtresse en matière de sécurité du rail.

Au printemps, vous aviez formulé différentes propositions. Vous aviez, par exemple, proposé d'adjoindre un second conducteur de train au moins pour les horaires ou les lignes plus délicates. Vous aviez également proposé de prendre une mesure visant à ce que les prestations de nuit qui commencent entre 23 heures et 5 heures du matin portent sur une durée maximale de 6 heures. Depuis, ces propositions ont-elles fait l'objet de discussions au sein de l'entreprise? Des réunions se sont-elles tenues? Avez-vous été entendu de quelque façon que ce soit?

Par ailleurs, à l'époque, vous aviez parlé de la procédure de départ pour les quais qui ne sont pas équipés d'un signal d'arrêt et vous aviez évoqué une solution possible via un signal de répétition. Confirmez-vous que rien n'a été fait depuis en la matière? Pourriez-vous me donner des précisions à ce sujet?

En bref, depuis le printemps, où existait une possibilité d'aller de l'avant au niveau du rapport tripartite, des concertations ont-elles ou non eu lieu?

Éric Thiébaut: Monsieur le président, je voudrais, moi aussi, remercier les syndicats pour leurs éclaircissements très intéressants.

Je voudrais revenir sur la problématique des dépassements des feux rouges qui est très importante. Cette question préoccupe d'ailleurs particulièrement pratiquement tous les interlocuteurs que l'on a auditionnés dans cette commission. Ce phénomène est donc très inquiétant.

J'ai constaté qu'en cas de dépassement d'un feu rouge, la SNCB suspendait immédiatement le conducteur. Une enquête est menée et on attend que cette dernière soit terminée pour éventuellement casser cette suspension.

La SNCB doit réagir par rapport à ce type de problème. Toutefois, la solution est un peu radicale et l'on peut imaginer qu'elle est ressentie par le conducteur comme une espèce de punition. Monsieur Gelmini, j'ai lu, dans les rapports de la précédente commission, que vous avez dit qu'on ne fait jamais exprès de dépasser un feu rouge. Ce n'est certainement jamais volontaire mais il doit pourtant bien y avoir une raison. En tant que représentants syndicaux, avez-vous un contact avec vos directions pour trouver, humainement, une autre façon de traiter ce problème? N'y a-t-il pas d'autres alternatives que la suspension? Ne croyez-vous pas que c'est justement l'une des clés de la culture de sécurité par rapport à ces dépassements de feux rouges?

Tous les rapports que nous avons pu lire sont globalement très intéressants. Différentes propositions sont formulées dans les trois principaux rapports que la commission a analysés. Celles-ci visent à améliorer à moyen et à long terme la sécurité du rail. Auriez-vous des propositions complémentaires à formuler dans le contexte humain, entre autres sur le biorythme et la répartition de la masse de travail?

Dans cette commission, il a souvent été question des systèmes de sécurité et de freinage automatique. Comme on nous le dit depuis des mois, c'est surtout le conducteur qui est l'élément clé sur le plan de la sécurité. Depuis le début des analyses de la commission, on nous dit que c'est la signalisation latérale qui est la plus importante et l'attention du conducteur par rapport à celle-ci. La clé de la sécurité reste donc le conducteur! Quelles sont dès lors vos propositions pour l'encadrement spécifique des conducteurs?

Toujours dans la problématique des conducteurs, j'ai lu, le 16 novembre, une information qui m'a paru assez étonnante: 50 machinistes de la SNCB auraient reçu un cours pour contrôler le train avant le départ. Monsieur Mercier, je m'interroge sur cette question. On dit que des machinistes de gares de triage doivent effectuer des trajets avec des trains de marchandises dans un périmètre de quelques kilomètres autour de ces gares. Il était question de 50 personnes qui auraient reçu une formation pour contrôler les trains avant de commencer un trajet. Même s'il s'agit d'un contrôle de base, cela me semble étonnant. Pourriez-vous m'en dire plus à ce sujet? Est-il vraiment positif de demander à des personnes qui ne sont pas réellement formées pour cela d'effectuer, avant leur service, une tâche supplémentaire, une inspection de sécurité?

De **voorzitter**: Ik heb iedereen het woord gegeven die dit gevraagd had?

Dank u voor de uiteenzetting. Als u het mij toelaat, zou ik zelf nog een viertal vragen willen stellen. De eerste vraag, mijnheer Mercier, betreft uw kritiek op het TBL1+-systeem. Collega Van den Bergh en anderen hebben al gevraagd wat u dan zelf voorstelt qua timing inzake de uitrol van ETCS. Hebt u een alternatief voorstel? In welke tijdspanne kan dit geïnstalleerd worden?

Ik richt me tot de andere organisaties. U hebt hier uitspraken gedaan omtrent het verdedigen van het ETCS, level 3 systeem. In de vorige zittingen heeft men ons gezegd dat de duurtijd voor het installeren van dat systeem tot 2020 of zelfs langer zou lopen. Is er voor u een mogelijkheid om in discussie te gaan en een ETCS, limited supervision te installeren op sommige lijnen en een full supervision op andere lijnen? Zo ja, wat is uw visie daaromtrent?

Andere collega’s hebben vragen gesteld omtrent het driehoeksoverleg dat in maart werd aangekondigd. Ik heb een vraag over de werkgroep Seinvoorbijrijdingen. Ik meen begrepen te hebben dat deze werkgroep een maal is samengekomen. Was er in maart aanvankelijk niet in voorzien dat er snel een werkgroep zou worden opgestart om effectief tot resultaten te komen?

Andere collega’s hebben ook al gezegd dat wij de discussie hebben gevoerd over een bestraffende organisatie, bijvoorbeeld bij Seinvoorbijrijdingen, die de omslag zou moeten maken naar een lerende organisatie. Hetzelfde betreft bijvoorbeeld de werkgroepen voor het plaatsen van herhalingsseinen bij het verlaten van stations, procedures AVG en dergelijke. Wat is daarvan effectief in de praktijk gekomen?

Andere sprekers hebben in deze commissie ook de vraag gesteld omtrent het gebruik van een private gsm in de stuurcabine. Wat is uw visie daarop? Moeten wij aanbevelingen schrijven omtrent het al dan niet beperken van dat gebruik? Het gaat om een opmerking van DVIS.

Ik kom dan bij een laatste element. Ik meen

begrepen te hebben dat treinstellen die in herziening gaan, stelselmatig met TBL1+ uit de werkplaatsen komen. Is dat effectief het geval? Soms wordt dit immers van op de werkvloer ontkend.

Een laatste vraag heeft betrekking op heel de discussie over de veiligheidscultuur. Andere collega's hebben gezegd dat u in de jaren 90 een partner was in de raad van beheer terwijl dit nu minder het geval is. Wat als u zelf een appreciatie moet geven over die veiligheidscultuur? In uw eerste uiteenzetting hebt u gezegd dat dit niet vet was.

Welke vijf punten ter verbetering hebt u concreet om deze veiligheidscultuur met onmiddellijke ingang te installeren?

Gérard Gelmini: Monsieur le président, nous allons essayer de trier les questions que les honorables membres ont bien voulu nous poser. Je ne promets pas de répondre précisément à toutes les questions tant il y a de questions complémentaires, nos exposés ayant été à ce point incompréhensibles ou au contraire si intéressants qu'ils ont suscité votre curiosité, ce dont je vous remercie! Heureusement, mes collègues sont là pour compléter.

Tout d'abord, au sujet de la CGSP-ACOD, je voudrais être clair: notre vision à terme, c'est l'ETCS niveau 3 sur tout le réseau, et même sur tout le réseau européen, avec concomitamment, tout le matériel embarqué dans tous les engins automoteurs. Bien entendu, je décris là une situation quasi-utopique, une situation de rêve qui n'est pas faisable immédiatement – d'après ce qu'on me dit, car je ne suis ni technicien, ni spécialiste. En attendant, va-t-on se croiser les bras? Non, bien sûr. J'entends dire que l'installation du TBL1+ proposerait un niveau de protection équivalent à l'ETCS *limited supervision*, au lieu du *full supervision* que nous voulons.

Si cela permet d'avancer, pourquoi pas? Mais notre volonté à nous est d'aller le plus vite possible vers un système complet et intégré partout et tout de suite, pour être clair sur cette question.

De **voorzitter**: Ik wil hier onmiddellijk op inspelen. Aan de verschillende vakorganisaties is gevraagd wat hun visie op dit thema was. Dit lijkt mij belangrijk. Ik hoop dat wij daar niet telkens op moeten terugkomen.

Dominique Dalne: En ce qui concerne la CSC-Transcom, je l'ai dit dans mon exposé introductif, monsieur le président, il est clair que nous sommes partisans de l'ETCS (3ème génération) car on tend vers l'absolu de la sécurité, en sachant qu'il peut encore y avoir des défaillances.

Par ailleurs, entre le choix d'un risque important d'une catastrophe et la réduction de ce risque en optant pour une technologie intermédiaire, nous avons choisi cette dernière et marqué notre accord en tenant compte, d'une part, des différences de points de vue des ingénieurs sur les différentes possibilités et, d'autre part, des moyens disponibles tout en sachant qu'il s'agit d'un processus progressif.

En réponse à l'une de vos questions, s'il faut aller vers un système intermédiaire avec un système partiel qui s'approche de l'ETCS et ce, en plusieurs étapes, nous y sommes favorables.

Roland Vermeulen: Ik heb inderdaad wat kritiek geuit op het TBL1+-systeem, terecht denk ik, maar om te vermijden dat wij in een vacuüm terechtkomen en de veiligheid niet is gegarandeerd – wij kiezen zoals de vorige sprekers ook voor het ETCS3-systeem – zijn wij ons ervan bewust dat wij in de gegeven omstandigheden moeten opteren en ons neerleggen bij wat in de maatschappij werd beslist. Met het akkoord van de organisatie van de twee vorige sprekers moesten wij ons noodgedwongen akkoord verklaren met het TBL1+-systeem.

Arthur Mercier: Pour nous, il est clair – comme nous l'avons exprimé déjà à de nombreuses reprises – que nous ne voulons pas du TBL1+, ou alors, en attendant l'ETCS, un système nettement amélioré par rapport au fonctionnement actuel de ce système.

Nous préférerions que la SNCB, et nous l'avons rappelé lors de la réunion de la semaine dernière, fasse marche arrière, qu'elle avoue s'être trompée dans le choix du système et décide d'installer le plus vite possible l'ETCS.

J'aimerais attirer votre attention sur un point: nos collègues luxembourgeois ont bien compris toute l'importance de la sécurité sur leur réseau. En un an, ils ont totalement équipé leurs réseau et engins de traction. Évidemment, on ne peut comparer le Luxembourg avec la Belgique: néanmoins, si vous avez envie de mettre les moyens, cela peut se faire très vite. Bien sûr, nous ne demandons pas à la SNCB d'installer le tout en six mois. Nous sommes conscients qu'il faudra du

temps.

Pour que vous compreniez mieux, car certains ici n'ont pas bien compris ce que représente pour nous l'ETCS, je prends une comparaison: depuis un certain temps, je regarde la fenêtre en face. Imaginons que, depuis quelque temps, de nombreuses personnes sont tombées par la fenêtre et se sont tuées sur la rue ci-dessous. Alors, finalement, il serait décidé, pour éviter d'autres chutes à l'avenir, de l'équiper d'un système de sécurité qui empêcherait les personnes de tomber.

Actuellement, le choix de la SNCB serait d'estimer bon d'installer un garde-corps de cinq barres d'acier devant la fenêtre afin d'être sûr que personne ne tomberait plus. En attendant cette installation, elle placerait une corde à la place. Aujourd'hui, faire venir une personne, monter une échelle, forer des trous, effectuer donc un travail pour placer une corde, tout cela représenterait une dépense, alors que, dans quelques années, il faudra faire revenir quelqu'un pour effectuer un travail identique. Ce sera à ce moment-là seulement que l'on pourra admettre que la fenêtre est sécurisée.

En fait, c'est ce que nous essayons de faire comprendre à la SNCB: au lieu de placer une corde, installons immédiatement un bon système de sécurité pour empêcher les chutes. Nous comprenons qu'il serait impossible d'équiper toutes les fenêtres sur deux jours. Cela prendra du temps, mais il faut au moins décider de le faire.

Je reviens à ce que j'expliquais tout à l'heure: l'action de grève que nous lançons demain est destinée à faire comprendre à la SNCB qu'elle a fait le mauvais choix, qu'elle fasse marche arrière. La semaine dernière, lors de la réunion avec les responsables de la SNCB, nous avons demandé que la SNCB reconnaisse avoir commis une erreur de choix, puisque tout le monde le dit.

Vous l'avez bien compris: mes collègues présents disent exactement la même chose que nous; les rapports le confirment mais aussi tous les spécialistes du terrain chez nous: les instructeurs, les ingénieurs qui travaillent sur le terrain mais qui n'osent rien dire de peur d'avoir des sanctions. Tout le monde pense et est convaincu que nous avons fait le mauvais choix!

Ce que nous attendions la semaine dernière, c'est que la SNCB fasse un pas en arrière, reconnaisse s'être trompée et s'engage à abandonner l'installation du TBL1+ ou en tout cas, dans l'immédiat, essaie de trouver une solution pour l'améliorer mais, installer l'ETCS dans vingt ans, je ne sais pas si vous êtes conscients de cette échéance! Attendre encore vingt ans, cela signifie que des personnes vont encore payer de leur vie les mauvais choix d'aujourd'hui. C'est simple!

Le **président**: Vous dites qu'il ne faut pas mettre en œuvre l'ETCS (*limited supervision* ou *full supervision*) dans un délai de six mois mais avez-vous un planning à respecter?

Arthur Mercier: Je ne suis pas un technicien. Ce que nous demandons, c'est que l'ETCS soit installé le plus rapidement possible mais dans tous les cas, dans un délai maximum de cinq ans.

De **voorzitter**: Collega's, wil nog iemand bijkomend repliceren over dit thema? Dan hoeven wij er straks niet op terug te komen. Ik voel dat dit een belangrijk thema was in uw vraagstelling.

Arthur Mercier: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais encore apporter une petite précision.

Au niveau de TBL1+, il faut savoir que ce système actuellement installé sur les engins moteur, en cas d'avarie, est isolé. Cela signifie qu'il n'existe plus! Dans notre réglementation, rien n'est prévu dans ce cas précis. En d'autres termes, les machines fonctionnent comme si on n'y avait pas installé la TBL1+. Vous pouvez ainsi partir d'Ostende jusqu'à Arlon en franchissant tous les feux rouges!

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik zou aan de heer Mercier een paar vragen willen stellen.

Hij wekt immers de indruk dat wij binnen de kortst mogelijke tijd – drie tot maximaal vijf jaar – overal ETCS op het hele Belgische spoorwegnet en op alle rollend materiaal kunnen installeren. Indien wij merken hoeveel kilometer spoorlijnen er vandaag in heel Europa met ETCS is uitgerust, lijken zijn woorden mij een onmogelijke zaak. Indien wij merken hoeveel tijd het kost om één lijn over een lengte van nauwelijks meer dan twintig kilometer met ETCS uit te rusten en alle coördinaten en dies meer in het ETCS-systeem in te voeren, is wat hij verklaart, praktisch onmogelijk.

Moeten wij dus naar een periode van vijf jaar gaan, zonder veiligheidssysteem en zonder TBL1+? Moeten wij dus tien of vijftien jaar – vijf jaar is immers totaal onrealistisch – met een onveiliger spoorwegnet leven?

Mijnheer Mercier, ik begrijp echt niet dat u zaken durft poneren die volgens mijn bescheiden mening technisch totaal onrealistisch zijn.

Ronny Balcaen: Monsieur le président, ce débat nous occupe depuis le début de la commission. Il est très difficile de trancher. Il me semble cependant utile d'étudier la piste évoquée par M. Dalne relative aux systèmes ATP utilisés dans d'autres pays européens et qui permettraient de faire évoluer TBL1+, en attendant l'ETCS. Je ne sais pas de quelle manière, ni selon quel plan de migration mais il faut garder cet élément à l'esprit dans nos travaux.

La suppression de TBL1+ aujourd'hui, en attendant l'ETCS paraît *a priori* peu réaliste. Ne faut-il pas réfléchir à d'autres systèmes ATP plus performants qui ne sont pas encore l'ETCS mais qui pourraient peut-être permettre une accélération plus rapide de la sécurité que ne le permet TBL1+? À ce propos, je rejoins le constat de chacun des intervenants sur le peu d'améliorations qu'apporte TBL1+.

Le **président**: Je donne à nouveau la parole à M. Mercier pour qu'il puisse répondre à la réaction de M. Van den Bergh.

Arthur Mercier: La semaine dernière, la direction de la SNCB nous a expliqué qu'en installant TBL1+, on allait, suivant les prévisions, passer d'une moyenne de 95 dépassements de signaux à 24 ou 25. Je ne comprends pas pourquoi on s'obstine à choisir un système qui n'est pas efficace, étant donné que, d'après les estimations, il y a aura tout de même 25 cas de dépassement du signal présentant un risque de catastrophe. Il me semble que vous ne comprenez pas toute l'importance d'abandonner l'installation de TBL1+ en faveur de l'ETCS. Pourquoi ne pas installer l'ETCS aujourd'hui plutôt que de commencer par installer TBL1+? Installer l'ETCS dans 20 ans est inadmissible! J'en reviens à ce que je vous disais précédemment. Les Luxembourgeois ont installé l'ETCS partout sur leur réseau en un an de temps. Cela doit être faisable en Belgique dans un délai relativement rapide.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch een feitelijk gegeven meegeven. Er wordt hier nogal gemakkelijk gezegd door de heer Mercier dat de rapporten zeggen dat dit een slecht systeem is. Naar mijn lezing van de rapporten stellen de experts niet dat dit een slecht systeem is, wel dat dit geen volkomen systeem is, maar het is geen slecht systeem. Meer zelfs, de experts stellen uitdrukkelijk dat dit een vooruitgang is op het vlak van veiligheid en dat men zeker niet mag stoppen met de installatie hiervan.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik vermoed dat ik dezelfde verslagen als de heer Van den Bergh heb gelezen, maar ik lees toch wel iets anders. Er is dan een beetje discussie of het glas halfleeg is of halfvol. Het is natuurlijk veiliger. Elke maatregel verhoogt de veiligheid. Men kan natuurlijk ook aan elk sein een personeelslid van de NMBS plaatsen, dat zal de veiligheid ook nog verhogen. De vraag is vooral of het een goed systeem is, in afwachting van ETCS. Daarover gaat de discussie.

De **voorzitter**: Wij hebben de verschillende visies gehoord, van commissieleden en van vertegenwoordigers van de syndicale organisaties. Ik stel voor dat wij dit deel afronden, vermits ik vaststel dat toch iedereen op zijn standpunt blijft.

Gérard Gelmini : Monsieur le président, si les membres de la commission sont d'accord, mon collègue Dominique Dalne a demandé s'il pouvait répondre avant moi car il devra bientôt nous quitter.

Dominique Dalne: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst op de vragen van mevrouw Somers en de heer Veys antwoorden.

U hebt gelijk als u zegt dat de erkende vakbonden vanaf de jaren 90 maar ook vanaf 1926 deel uitmaakten van de raad van bestuur. U hebt gelijk.

En ce qui concerne l'aspect sécurité, qu'avons-nous fait en tant que membres du conseil d'administration, à partir des années '90? Je vous invite à lire le premier contrat de gestion publié en octobre 1992 dans lequel on consacre un chapitre à la sécurité, à des moyens d'investissement. Il ne faut pas oublier que nous sortions de la catastrophe de Aalter, qui a eu lieu en 1982 et que c'est suite à cette catastrophe que nous avons essayé de développer un système de freinage lorsqu'il y avait franchissement de feu rouge. À partir de ce moment-là, il y a eu un débat très technique pour savoir quelles étaient les meilleures solutions. Nous ne sommes pas spécialistes de la technologie, nous avons donc entendu pas mal de points de vue sur ce qu'il était possible de faire. Ensuite, le conseil d'administration a pris la responsabilité de réaliser un certain nombre d'investissements après avoir posé un choix technologique. On peut critiquer ce choix aujourd'hui mais au moment de la prise de décision, c'était la solution technique en cours de

développement qui était la plus sécurisante.

Une question a été posée concernant la consultation des séries et les prestations des conducteurs. Nous sommes effectivement dans cette phase. En ce qui concerne la CSC Transcom, nous avons dû activer la procédure de concertation avec l'entreprise parce que, lors de la consultation des délégués de terrain sur l'humanisation des prestations et le problème du biorythme, il n'a pas été tenu compte d'une rencontre qui a eu lieu il y a un an avec la direction. Nos délégués nous ont informés de ce fait et nous avons dû, malheureusement, créer un rapport de forces et activer cette procédure, qui est une sorte de bâton qu'on agite devant la direction, avec menace de grève.

Je trouve qu'il est dommage de devoir travailler dans un système de rapport de forces. Nous aurions tous à y gagner si les choses se faisaient plus naturellement.

En ce qui concerne une des questions de M. Van den Bergh, je dirais qu'il y a un certain nombre de groupes de travail au sein des organisations syndicales qui reprennent les différentes catégories professionnelles, notamment les conducteurs. C'est à travers ces groupes de travail que notre organisation prend ses orientations sur les choix en matériel, sur les conditions d'humanisation des prestations. Nous relayons ces orientations aux différents niveaux de la direction de la SNCB.

À M. Thiébaut, je répondrais qu'il y a parfois un problème au niveau du choix du matériel et de l'investissement en matériel. Vous avez entendu récemment dans l'actualité que beaucoup de feuilles étaient tombées sur la ligne de Luxembourg. Cela suscite un certain nombre de problèmes d'adhérence des trains à la traction et au freinage. Cela constitue donc un risque réel.

Il faut savoir que, dans le passé, l'équipement matériel comprenait un système de "sablière": on plaçait des grains de sable sur les rails pour qu'en cas de freinage, l'adhérence soit améliorée; de même, en phase de traction, ce sable joue la fonction d'agripper davantage le rail.

Ainsi, certains éléments avaient déjà été discutés dans le passé avec la direction; aujourd'hui, le choix d'investissement de ce nouveau matériel fait en sorte que cette technologie a été changée au profit d'un système anti-enrayage, mais nettement moins performant et sécurisant.

C'est un élément supplémentaire: il ne s'agit pas que de signaux et de technologie, mais parfois aussi d'un choix de matériel.

Monsieur le président, je laisse le soin à mes collègues de poursuivre. Vous m'excuserez, mais je suis attendu à une autre réunion importante, mais sachez que j'attache beaucoup d'importance à cette commission également.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Dalne, voor uw aanwezigheid.

Roland Vermeulen: Er werd ook nog een aantal vragen gesteld over de detectie van een probleem. Het is zo dat het uiteraard afhankelijk is van wat er precies wordt vastgesteld. Als het gaat over de veiligheid van een locomotief, dan is het zo dat die treinbestuurder, als dat in een station gebeurt, uiteraard beroep zal doen op de technische mensen van dat station, ik bedoel dan op schouwers en mensen die technisch bevoegd zijn om te proberen daaraan een oplossing te geven. Als men het niet kan herstellen of als het probleem te groot is, dan wordt die trein, die locomotief gewoon vervangen of wordt die trein desgevallend afgeschaft.

Als het om zaken gaat die weliswaar belangrijk zijn maar die de veiligheid van de treinrit niet in het gedrang brengen, is het zo dat dit wordt gemeld op de treinfiche. Elke treinbestuurder heeft een dienstregeling bij, zoals de heer Mercier getoond heeft. Dat wordt vermeld en er wordt uiteraard ook nog contact opgenomen met de verdeler van het materiaal en desgevallend met andere personen om mee te delen wat de ernst is van hetgeen is vastgesteld.

De opvolging daarvan gebeurt via de meldingen van hetgeen is vastgesteld. Er wordt daar dan beslist, hetzij om de locomotief terug te sturen of te laten vertrekken naar een atelier dat de nodige herstellingen kan uitvoeren, hetzij om het ter plaatse te herstellen; als het enigszins mogelijk is. In elk geval wordt de opvolging van het materiaal opgevolgd door de verschillende diensten, van de diensten materiaal en van de treinbestuurders.

U hebt ook gesproken over de dienstregeling. Mijn collega heeft het reeds aangehaald. De humanisering van de prestaties is belangrijk, niet alleen voor het bioritme, het feit dat men om 04.00 uur moet beginnen, ’s anderendaags om 06.00 uur en de derde dag om 03.00 uur, dit is zeker niet gunstig voor het bioritme van een persoon. Net als de collega van het christelijke syndicaat reeds heeft gezegd, wij hebben daarop

reeds een paar keer gereageerd, recent nog, omdat blijkt uit de diensten die in voege gaan op 12 december dat de NMBS nog steeds niet geleerd heeft uit de vaststellingen die wij gedaan hebben in het verleden en in een aantal diensten nog steeds geen rekening houdt met het aspect veiligheid en met het aspect tijd, om een treinrit te beëindigen en in de andere richting terug te keren.

Recent nog is er een circulaire geweest waarin aan de treinbestuurders gezegd wordt dat als men aankomt met een trein, die moet beëindigen en zich naar de andere kant moet begeven, men zoveel tijd heeft per rijtuig, maar het is uiteraard ondenkbaar, als men toekomt in bijvoorbeeld Antwerpen Centraal en men vijf minuten later moet terugkeren in de andere richting, dan is dit onmogelijk zonder de eigen veiligheid en de veiligheid van de reizigers in het gedrang te brengen.

Dat betekent dus dat daar meer tijd voor voorzien moet worden. Na de gesprekken die wij gevoerd hebben met de ingenieurs en de verantwoordelijken, zijn we tot een consensus gekomen. Daar waar de dienst gewijzigd kan worden, werd ze gewijzigd. Daar waar dat niet kan, mag en kan de betrokken treinbestuurder, en ook de treinbegeleider voor de veiligheid van de reizigers, de nodige tijd nemen die reglementair voorzien is om in alle veiligheid de nieuwe treinrit aan te vatten.

Er zijn enkele vragen gesteld over de Europese regelgeving. Het is evident dat we die zullen volgen en dat we die moeten volgen. Wat Europa ons voorschrijft, moet uiteindelijk omgezet worden in Belgisch recht. Het moet ook omgezet worden in de reglementering van de NMBS. Daar kunnen we weinig over discussiëren. We kunnen proberen – wat meestal gebeurt – om dat wat voor ons uit te schuiven, maar het is duidelijk dat wij hoe dan ook die regelgeving zullen volgen.

Wat de herhalingsseinen AVG betreft, in de praktijk is dat een zaak die eigenlijk wordt gevolgd door Infrabel. Ik heb in het begin van de uiteenzetting gezegd dat er bij nog een aantal stations en vooral stopplaatsen vaststellingen gebeurd zijn die vandaag niet meer kunnen. Het voorbeeld is gegeven. Een aankomst in een station waarbij een sein twee gele lichten vertoont, zegt dat het volgende sein rood is, dus dat er niet vertrokken mag worden. De reglementering van de treinbestuurder voorziet in een aantal zaken in dat geval. Als de treinbestuurder via het korte geheugen daar geen vat op heeft of daar niet meer aan denkt, dan krijgen we toestanden zoals we die gekend hebben, en die moeten te allen tijde worden vermeden. Vandaar onze terechte vraag om de stations die niet uitgerust zijn en die in die gevarenzone liggen, uit te rusten met een bijkomend herhalingssein of een AVG als dusdanig.

Ik denk dat ik voor de rest al de vragen heb beantwoord.

Er is ook nog gesproken over het gebruik van een private gsm in de stuurcabine. Ik denk dat dit moeilijk ligt. We kunnen moeilijk alle treinbestuurders die hun treinrit aanvatten, aftasten om na te gaan of zij een privé-gsm bij hebben. In de praktijk zullen we dus moeilijk kunnen verhinderen dat de treinbestuurder tijdens de rit privé wordt gebeld of zelf telefonisch contact opneemt.

De **voorzitter**: Indien er geen bijkomende vragen meer zijn voor de heer Vermeulen, dank ik hem voor zijn komst naar de commissie.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je tenterai de satisfaire une part importante de vos questions. Je commencerai peut-être par deux points soulevés par Mmes Somers et De Bue ainsi que par M. Van den Bergh, au sujet de la présence des organisations syndicales auparavant.

Selon M. Van den Bergh, à m'entendre, la situation antérieure était préférable. Il faut quitter cette nostalgie. À la limite, il me dit d'être progressiste et d'accepter l'évolution! Certes, il a entièrement raison. Je n'ai pas envie d'être un vieux réactionnaire brontosaure, qui date des grandes glaciations de l'ère secondaire!

Fort bien! Évoluer, c'est peut-être évoluer dans le bon sens. Que s'est-il passé dans les années antérieures aux années 1990? Les organisations syndicales étaient représentées dans les conseils d'administration. Je pense qu'il ne faut certainement pas dédouaner la responsabilité de chacun des administrateurs de l'époque, quels qu'ils soient, fussent-ils représentants d'une organisation syndicale.

Si des questions doivent être posées, elles doivent l'être à chacun des administrateurs et aux représentants des organisations syndicales de l'époque. Les collègues qui sont aujourd'hui "aux affaires" au sein de l'organisation syndicale n'ont, eux, jamais siégé au sein de ce conseil d'administration. Mais dire cela serait trop facile me concernant.

Je ne me limiterai donc pas à cela. Chacun sait que, depuis 1991, les plans d'investissement de l'entreprise publique autonome qu'est devenue la SNCB sont des plans d'investissement qui ne se concrétisent pas et qui ne s'établissent pas simplement par la seule volonté des conseils d'administration, mais des plans qui sont décennaux, voire dodéca décennaux, pour ce qui concerne le dernier plan, et qui ont été soumis aux arbitrages de toutes les composantes politiques de cet État fédéral. Je ne vous cacherai pas - vous êtes mieux placés que moi pour le savoir - que ces arbitrages sont souvent difficiles et les enveloppes très peu extensibles.

Une fois rentrés dans ces cadres fermés, ces boîtes scellées à triple tour, il est difficile d'en sortir.

Néanmoins, je pense qu'il serait très intéressant d'évaluer à partir de maintenant, en se servant des erreurs du passé, si, dans le cadre des nouveaux contrats de gestion à conclure, on met bien l'accent sur la sécurité. En effet, nous constatons que cela n'existe plus depuis le premier contrat de gestion, à partir du moment où les organisations syndicales ne siègent plus au sein des conseils d'administration. Et il n'est plus fait référence, dans les contrats de gestion, aux contraintes de sécurité.

Il serait donc intéressant de réinscrire des objectifs clairs à atteindre pendant la durée du contrat de gestion. Et pourquoi pas avec du *reporting* devant les assemblées jugées compétentes sur l'évolution de la sécurité au cours des années dudit contrat de gestion? Voilà qui me paraît un élément très raisonnable.

Dans la foulée, on pourrait aussi envisager qu'une décision prise à un moment ne soit pas figée; que les procédés pourraient migrer vers un système plus performant que ce qui n'est établi pour l'heure. Cela répondrait à une des inquiétudes de M. Balcaen. Pour obtenir l'ETCS *full supervision level 3,* dont on parle maintenant, on devrait pouvoir s'adapter et l'adopter. Il reste donc diverses choses à faire encore à ce sujet.

Deuxième sujet, plusieurs fois répercuté: qu'est devenu le fameux rapport tripartite?

Mme Musin disait tout à l'heure « si je vous sentais enthousiaste quand nous nous sommes vus, il y a quelque temps, je vous sens à présent plus ou moins amère. Que s'est-il passé entre ces deux moments ? ».

L'histoire qu'on ne vous raconte probablement pas, c'est qu'entre le moment où ce rapport a été discuté entre les organisations reconnues, les CEO du Groupe SNCB, le cabinet et la ministre elle-même des Entreprises publiques, c'est-à-dire dans le courant du mois de mars, pour une conclusion fin mars, et le moment où tout cela a été mis en œuvre, ont été publiés les comptes de résultats des trois entreprises du Groupe SNCB. Ces comptes de résultats ont été épinglés par tous et par toutes; ils ont fait les gros titres de la presse: 288 millions de déficit pour le seul opérateur ferroviaire qu'est la SNCB.

Partant de là, a-t-on réalisé ou non certaines choses?

Un certain nombre de choses ont été faites. Au-delà de ce qui était prévu, un certain nombre d'engins à moteur sont rentrés dans les ateliers en vue d'être équipés de l'appareillage pour pouvoir détecter les balises TBL1+ qu'on implémentait dans l'infrastructure. Cela a d'ailleurs conduit à des mécontentements qui ont été relayés par la presse car il a fallu, pendant la période estivale, supprimer certains trains pour permettre de faire rentrer les engins en atelier afin de subir les révisions nécessaires à l'adaptation et à l'embarquement de ce système de détection des balises. Cela signifie également que pendant cette période estivale, certains travailleurs du Groupe SNCB, qui avaient probablement planifié des vacances, ont dû y renoncer car il y avait un surcroît de travail car, pour effectuer ces mises en conformité, aucun personnel supplémentaire n'a été prévu. De plus, à cette période, nous nous trouvons dans un processus de diminution des dépenses.

Il y a eu des avancées et des accélérations tant dans l'implantation des balises et du câblage y afférent que dans l'aménagement des postes de conduite d'engins automoteurs. Il n'en reste pas moins vrai qu'un paquet de dispositions prises dans cet engagement tripartite sont, pour l'heure, restées lettre morte. Ces dispositions avaient trait à certaines questions que vous nous posez concernant nos propositions en matière d'amélioration de la sécurité.

À titre d'exemple, il y avait une enquête du CPS concernant le quotidien des conducteurs et une étude concernant les dépassements de signaux. Je crois qu'on confond deux analyses différentes. La première a été réalisée par des psychologues de CPS et visait à savoir comment était perçue la charge de travail des conducteurs en fonction des

heures, du type de service, de la monotonie du service, de la difficulté du service et du type de matériel utilisé. Cette enquête était réalisée lors de visites médicales périodiques des conducteurs.

Lors de ces visites médicales, 84 % des conducteurs ont ainsi été questionnés sur leur vécu journalier. Cela a permis à l'équipe de psychologues de CPS de faire une radiographie objective du ressenti quotidien d'un conducteur.

On me demande ce qu'est devenue cette étude. Elle fut remise pour discussion au sein de la Commission nationale de prévention et de protection du travail. Jamais, elle n'a été discutée plus avant, étant entendu que l'on a considéré que d'autres choses plus importantes devaient être réalisées et étant entendu que, depuis lors, un certain nombre d'autres accidents ont émaillé le tableau. En effet, la catastrophe de Buizingen a été suivie par celle d'Arlon.

Pour l'heure, cette étude est restée dans les cartons. Cependant – je me rappelle l'avoir dit à l'époque – elle était, à mon sens, déjà biaisée. En effet, lorsqu'un conducteur se présentait à la visite médicale censée statuer s'il pouvait continuer à travailler, il recevait ce questionnaire. S'il avait le temps d'y répondre, il était néanmoins sous pression. Je demanderai à M. Mercier de confirmer ou d'infirmer mes propos, dès lors que n'étant pas conducteur, je n'ai pas eu à répondre à cette enquête.

Si celle-ci a le mérite d'exister, elle n'est pas à comparer avec ce que nous avions demandé dans le document tripartite, à savoir que le CPS nous dresse une analyse approfondie pour chaque cas de dépassement de signaux, en constatant l'heure de ce dépassement, les conditions dans lesquelles le conducteur se trouvait, le nombre d'heures et de jours de prestations avant le franchissement du feu rouge, l'amplitude horaire, les conditions de conduite, les conditions de repos des conducteurs.

Cette étude, nous l'attendons toujours! *A fortiori*, nous l'attendons avant de pouvoir en discuter pour proposer, comme demandé dans le document tripartite, des améliorations et prendre en compte ce que nous soupçonnons et qui a été confirmé au travers d'autres études effectuées singulièrement par des compagnies d'assurances canadiennes, à savoir que le manque de vigilance, le manque de réactivité est corrélatif au biorythme de chacun et donc à certaines heures exactes du cycle de vigilance de toute horloge biologique humaine.

On n'en est nulle part.

On avait parlé aussi d'examiner dans quelles conditions une assistance aux conducteurs de train peut contribuer à une diminution du nombre de dépassements de signaux. Là aussi, les idées étaient dans l'air. Il serait temps de les synthétiser car nous ne disposons toujours pas de cette étude. En revanche, j'ai parlé tout à l'heure de toutes les tracasseries. Je ne sais pas si vous mesurez le nombre de coups de fil, le nombre de communications – on en parlait tout à l'heure, ainsi que de la pertinence de supprimer le gsm personnel –, le nombre de fois qu'un sous-chef de gare apostrophe un conducteur pour lui signaler qu'il est en retard et qu'il doit se dépêcher. Tout cela génère une dose de stress et ne pousse pas à la sérénité et à la vigilance, dès lors que nous n'avons pas de systèmes de sécurité intégrés mais uniquement des systèmes d'aide à la conduite, le principal responsable restant le conducteur.

Tant qu'on n'a pas quelque chose qui prend complètement en charge le trajet du train, il faut impérativement alléger au maximum la charge psychosociale du conducteur qui doit être vigilant. Cela passe par des recrutements nécessaires et suffisants, par des horaires de travail qui doivent être compatibles avec une vie de famille normale, même s'il faut rouler 24/24 heures, 365 jours par an parce que le chemin de fer ne s'arrête pas quand le soleil se couche. Ils doivent aussi permettre des temps de repos nécessaires pour assurer des prestations de sécurité le lendemain.

Nous pensons qu'aujourd'hui, avec l'augmentation de la productivité recherchée partout, avec la diminution des "temps non productifs", comme on les nomme dans les documents officiels, on augmente tellement la charge de travail qu'on va générer des manques de vigilance qui peuvent conduire à des catastrophes. Il faudrait donc peut-être se demander également pourquoi on demande sans arrêt au personnel du Groupe SNCB d'accroître sa productivité et pourquoi on lui demande d'essayer de faire plus en moins de temps et de respecter les horaires en transportant de plus en plus de voyageurs – à défaut de pouvoir dire la même chose pour les tonnes de marchandises.

Monsieur Van den Bergh, je reviens avec ma nostalgie du passé: une des réponses se trouve dans l'application de certaines directives européennes. Elles veulent à tout prix la libéralisation pour générer la concurrence; générer la concurrence, qu'on le veuille ou non, c'est un

choix politique. Chacun a le droit de faire ce choix, mais générer la concurrence se fait toujours et systématiquement contre des problèmes de sécurité: on essaie d'avoir le moins-disant pour obtenir le marché. Le moins-disant passe par les charges les plus faciles à éliminer, notamment les charges en termes de sécurité.

Évidemment, certaines choses sont faites. Tout à l'heure, je citais les tracasseries que rencontraient parfois les conducteurs lorsqu'ils accusent des retards de trains. En effet, il est prévu un point de contact central où les conducteurs de trains pourraient signaler les problèmes vécus en matière de signalisation, de risques, etc. Il est prévu de le mettre en place: je crois que nous en sommes aux balbutiements. Je suis donc incapable aujourd'hui de vous donner le résultat de ces points de contact.

J'ai déjà parlé de l'analyse des éléments, en termes de charges psychosociales, de tout le paquet des charges à accomplir par tout conducteur. Il s'agit d'analyser leur impact sur la charge de travail du personnel. La monotonie est un facteur qui génère le manque de vigilance, qui génère des différences de charges psychosociales. Qu'on le veuille ou non, la SNCB a aussi du personnel vieillissant: vous savez tous que 25 % du Groupe SNCB partira en retraite d'ici les dix années à venir, que des prestations successives des petits matins, parfois contre nos horloges biologiques, permettent difficilement à l'organisme de s'adapter.

Ce sont autant d'éléments qu'il faut prendre en compte et analyser. Pour l'heure, nous n'en sommes nulle part. Entre le moment de la discussion tripartite, où l'on essayait, où l'on se promettait de réaliser bien des choses, et aujourd'hui, nous en sommes plutôt à plus d'économies, plus de productivité. Nous avançons donc totalement à contre-courant. C'est pourquoi, madame Musin, vous avez pu parfois nous trouver amers.

Promettre d'implanter des systèmes de sécurité, c'est très bien, mais à condition de trouver le personnel nécessaire pour les implémenter. Or nous arrivons à l'aspect de pénurie en matière de personnel.

De quoi s'agit-il? En fait, il s'agit essentiellement de personnel lié à tout ce qui est technique et technologique, essentiellement des techniciens et des ingénieurs. Je crois que c'est M. Vandeput qui me demandait quel était le reliquat. Je n'ai pas de chiffres précis mais j'ai vérifié ceci: en 2009, il manquait 108 techniciens électromécaniciens; en 2010, c'est 139 et si je cumule les deux, cela fait 247. Je ne sais pas si c'est la situation exacte aujourd'hui mais cela donne en tout cas un ordre de grandeur. Il manque également 93 ingénieurs. Ce n'est tout de même pas rien: cela fait plus de 300 personnes manquantes dans la filière technique.

Pourquoi cette pénurie, cette carence en personnel technique? D'abord, sur ce qu'on appelle généralement le "marché du travail", même si je n'aime pas cette expression – mais c'est autre chose, cela nous conduirait trop loin –, la filière technique présente partout des carences.

Dans le Groupe SNCB, cette carence est peut-être plus importante qu'ailleurs parce que, comme on se prévaut d'être une entreprise dynamique où la sécurité de l'emploi est garantie, les CEO se disent qu'on peut avoir des exigences supérieures à ce qu'il faudrait normalement, pour finalement, en caricaturant un peu, recruter des techniciens électromécaniciens pour leur mettre une salopette et leur faire récurer une fosse d'atelier. Vous comprendrez que le jeune de 18 ans qui sort de l'enseignement technique secondaire préfèrera aller chez Phone House où il peut se présenter en cravate et où il recevra un gsm et une voiture de société plutôt que de porter une salopette à la SNCB où il devra aller tripatouiller sous les machines. On constate que certains jeunes techniciens recrutés à la SNCB ne sont pas utilisés pour leurs qualifications et partent bien vite voir si l'herbe n'est pas plus verte sous d'autres cieux.

En revanche, ce Groupe SNCB compte toujours sur un paquet de travailleurs issus du milieu ferroviaire et qui n'ont pas eu notre chance d'aller se promener quelques années sur les bancs de l'université et qui partant, sont utilisés comme électriciens adjoints, par exemple. Seulement, comme je le disais tout à l'heure, aucun enseignement, privé ou public, ne porte sur les matières ferroviaires, sauf celui qui est prodigué au sein même de la SNCB.

Pourquoi, dès lors, ne pas former des gens moins qualifiés mais dont on aurait détecté les aptitudes suffisantes à acquérir rapidement la connaissance. On pourrait leur enseigner les matières nécessaires afin qu'ils puissent, même sans diplôme reconnu émanant d'un enseignement officiel, effectuer certaines tâches.

Dans le fameux document "tripartite", il était prévu de mettre en œuvre des programmes de

formations et de les faire dispenser par des organismes tels que le VDAB, le FOREM ou l'ORBEM. Ces organismes auraient été responsables des matières générales. Le Groupe SNCB aurait, quant à lui, été chargé de dispenser des matières tout à fait particulières. Tout cela partait d'un bon sentiment. Aujourd'hui, je constate qu'aucun pas n'est fait dans ce sens, probablement pour des raisons d'économies, point sur lequel je reviendrai souvent.

Quand on ne veut pas former, il est facile de dire que l'on ne sait pas implémenter sous prétexte que l'on ne trouve pas les travailleurs nécessaires.

Le **président**: Serait-il possible que vous nous communiquiez les propositions qui ont été faites?

Gérard Gelmini: Monsieur le président, elles figurent *in extenso* dans le document "tripartite". Mais s'il n'est pas en votre possession, c'est avec plaisir que je le remettrai au secrétariat de la commission.

On m'a également demandé si j'avais été entendu depuis que les recommandations sur les séries ont été faites. Ma réponse est simple: non! Ce pour plusieurs raisons. D'abord, au niveau du changement de séries, c'est un leurre de penser qu'il y a un changement annuel. Il y a parfois un changement officiel annuel et, à côté de cela, dans certains dépôts, il y a six, sept, voire huit adaptations de séries par an.

Ce n'est effectivement pas fait pour pouvoir planifier une vie familiale digne de ce nom. Depuis des lustres, nous demandons que ce changement annuel soit organisé en janvier soit après les fêtes de fin d'année, chacun aime pouvoir planifier avec ses proches, sa famille et ses copains, les prochaines fêtes de fin d'année. Les conducteurs de train ne savent rien planifier à moyen terme, dès lors qu'ils ne savent pas si leur série ne sera pas modifiée juste avant car c'est maintenant qu'a lieu le processus final de consultation pour le changement de séries. Là non plus, on ne nous a pas entendus! Je peux comprendre l'excuse qui nous est donnée; il s'agit d'un accord pris au sein de l'Union internationale des chemins de fer, et, par conséquent, cet accord doit être pris par tous les pays. Néanmoins, je crois savoir qu'à peu près tout le monde fête la fin de l'année en même temps, sauf peut-être les Chinois. Postposer le changement annuel des séries au mois de janvier devrait dès lors également intéresser nos collègues allemands, français, néerlandais et luxembourgeois. Un petit peu de volonté politique – voici quelque temps, quelqu'un disait cinq minutes de courage politique! – peut effectivement changer beaucoup de choses.

Toujours pour ces changements de séries, j'ai dit précédemment qu'on ne tenait pas compte de l'évolution et des études qui sont faites en termes de charge psychosociale. Les études faites ne tiennent pas compte de l'aspect psychosocial. Comme M. Mercier l'a encore montré tout à l'heure, on continue à nous proposer, en première consultation, des séries totalement irréalistes. Il faut repartir après avoir fait un tête-à-queue avant d'être arrivé en termes de timing. Je vous concède que je caricature mais avoir trois minutes pour changer de front lorsque l'on a douze voitures, c'est totalement infaisable! Heureusement, les organisations syndicales sont là pour apporter un certain nombre d'amendements au premier projet! Chaque année, les délégués sont confrontés aux mêmes modèles qu'on leur présente. Ceux-ci ne sont pas faits par des humains mais par des logiciels informatiques qui, s'ils ne sont pas programmés différemment, feront systématiquement les mêmes calculs et reproposeront à chaque fois la même série.

Si on n'introduit pas dans ces logiciels une faculté pour un *end user* d'introduire des paramètres correctifs, le logiciel refera systématiquement la même erreur et, de guerre lasse, les délégués diront que cela ne sert à rien de faire des remarques puisque systématiquement, on revient avec les mêmes choses. C'est donc énervant pour tout le monde et pas très bon pour la sécurité car des énervements et des tracasseries génèrent du stress!

Le **président**: Il faut respecter le timing car c'est important d'avancer dans nos travaux.

Arthur Mercier: M. Gelmini a bien dressé la situation. Il a répondu à toutes les questions qui étaient encore en attente. Je n'ai qu'une toute petite chose à ajouter.

Comme M. Gelmini l'a dit tout à l'heure concernant l'analyse qui a été faite lors des visites médicales des conducteurs, vous comprenez bien que c'est de la rigolade. Vous allez demander à quelqu'un qui joue sa carrière tous les ans de remplir un questionnaire en lui demandant s'il dort bien ou s'il n'a pas de problèmes familiaux, alors qu'il sait que s'il dit la vérité, il se fait suspendre immédiatement. Ce n'est certainement pas de cette façon qu'il faut analyser correctement la situation.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, si vous

me laissez encore deux petites minutes, je pourrai répondre à deux questions auxquelles je n'ai pas encore répondu mais qui me paraissent importantes.

Premièrement, M. Thiébaut demandait tout à l'heure s'il était vrai qu'on avait donné des formations pour que des conducteurs vérifient la conformité d'une rame avant de partir. De quoi s'agit-il? J'ose espérer qu'il s'agit d'opérateurs de conduite cargo, c'est-à-dire ceux qui étaient avant les conducteurs de manœuvres dans les gares de formation et à qui on demande, dans le cadre de la polyvalence – au-delà de demander sans cesse davantage de productivité, on demande de plus en plus de polyvalence au personnel du groupe SNCB, spécifiquement dans le secteur des marchandises –, d'effectuer en sus la visite sommaire du train, de vérifier en "se promenant" le long de la rame des wagons si chacun des véhicules peut circuler en toute sécurité. Auparavant, cette tâche était confiée à des agents spécialisés qu'on appelait d'ailleurs les visiteurs de matériel qui, eux aussi, sont devenus polyvalents et ont été intégrés dans les opérateurs cargo. Ils doivent maintenant attacher, changer les dispositifs vides/chargés, vérifier si les tendeurs sont bien serrés, faire l'essai de frein, mettre le dispositif de queue, etc.

Pour l'instant, ils ne doivent pas encore balayer le faisceau mais je ne doute pas que cela se trouve dans les cartons M. Descheemaecker.

Mme Musin parlait de la procédure de départ des trains de voyageurs. Nous sommes toujours en attente de nouvelles procédures, nous sommes en discussion à ce sujet. Pour l'heure, les propositions qui ont été faites nous laissent supposer qu'on va se servir de cette nouvelle procédure de départ qui pourrait être implémentée sur les trains de voyageurs pour retirer certaines prérogatives à l'accompagnateur chef de train. Partant de là, nous nous demandons s'il n'y a pas, à nouveau, une volonté d'essayer de rationaliser. Si on met cela en parallèle avec un document émanant de B-Mobility qui prévoyait que les accompagnateurs de trains n'aient plus à percevoir les titres de transport en cours de voyage et si on retire le fait qu'ils n'aient plus à vérifier la fermeture des portes, on se demande jusqu'où on n'est pas en train d'aller vers un document qui figurait dans le deux contrats de gestion précédents. Ce document, vers lequel certains essayent encore de s'engouffrer, concerne le *one man car*, donc le fait que les trains circulent sans accompagnateur. Ceci serait également tout à fait contre-productif pour la sécurité.

Monsieur le président, je n'ai pas été complet mais j'ai essayé de respecter le timing.

Le **président**: La ponctualité est également importante au sein de notre commission.

Collega's, wenst iemand nog een laatste bedenking toe te voegen?

Ronny Balcaen: Monsieur le président, j'avais posé une question relative à la mise en application du système de gestion de la sécurité, afin de déterminer comment vous, organisation syndicale, étiez associée à la mise en œuvre de ce système.

Gérard Gelmini: Monsieur Balcaen, je crois comprendre, lorsque vous évoquez le système de gestion de la sécurité, que vous parlez de la gestion du trafic. Les organisations reconnues ne sont en rien liées à la sécurité du trafic ferroviaire. Cette matière est totalement retirée de nos compétences. C'est ce que j'essayais d'expliquer tout à l'heure en disant que, jadis, l'autorité de contrôle et l'autorité d'enquête étaient encore sises au sein de la seule SNCB. L'inspecteur des accidents venait faire rapport dans les comités PPT accompagné de l'inspecteur sécurité et hygiène. C'est ainsi que l'on essayait de déterminer les raisons d'un accident, les systèmes techniques et améliorations technologiques à apporter pour éviter qu'il ne se reproduise. Il était malgré tout, grâce à la connaissance des délégués de terrain, possible d'interagir sur ces systèmes de gestion.

Aujourd'hui, les décisions d'implémenter des systèmes de sécurité du trafic sont prises au sein du SSCIF, sans même nous consulter. Nous ne sommes donc en rien liés au système de gestion de la sécurité.

Le seul endroit où nous pouvons encore agir en la matière, c'est au sein des organes PPT, qui ne sont que la transcription dans le Groupe SNCB du code du bien-être que vous connaissez tous et qui vise exclusivement les sept domaines dans lesquels le code du bien-être et de la protection et de la prévention au travail est compétent. C'est la compétence que nous ayons encore en termes de sécurité.

Steven Vandeput: Mijnheer Gelmini, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Het kan zijn dat het mij in uw uiteenzetting is ontgaan, maar ik zoek nog altijd het antwoord op

mijn vraag wie volgens u binnen de groep verantwoordelijk is voor het bijkomend opleiden en op de hoogte brengen van de mensen die op de hoogte moeten zijn en over hoeveel mensen het gaat.

Een ander deel van mijn vraag ging over het volgende. U insinueerde dat de holding op een of andere manier de bevoegdheid zou moeten krijgen over de andere delen van de NMBS met betrekking tot de veiligheid. Hoe ziet u dat precies?

Gérard Gelmini: Monsieur Vandeput, veuillez m'excuser si je n'ai pas répondu précisément à votre question. Telle était pourtant ma volonté.

Aujourd'hui, il n'y a pas de personnes qui doivent être mises à niveau. Je constate que j'ai des cadres fonctionnels.

Pour être clair, qu'est-ce qu'un cadre fonctionnel à la SNCB? C'est déterminer le nombre de personnes d'une telle qualification qui doivent être employées sur tel siège de travail pour remplir telle mission en respectant la réglementation et les règles de sécurité.

Je prends un exemple très simple: on convient que pour entretenir une cabine de signalisation du type tout relais, il faut trois techniciens électromécaniciens et un chef technicien électromécanicien. Aujourd'hui, je suis dans une situation où j'ai un cadre fonctionnel de 1 000 techniciens électromécaniciens pour l'intégralité du groupe SNCB – ne prenez pas mon chiffre à la lettre, c'est un exemple – mais où je n'ai que 800 postes comblés et donc 200 vacants. Il devrait donc y avoir une recherche pour recruter à l'externe 200 techniciens électromécaniciens. Aujourd'hui, H&R, le gestionnaire des ressources humaines de la Holding – je rappelle que la Holding est compétente et l'employeur légal pour tout le groupe SNCB; c'est elle qui recrute pour tout le monde et qui met à disposition de la SNCB ou d'Infrabel le personnel nécessaire – nous répond qu'on organise des épreuves de recrutement mais qu'il n'a pas suffisamment de candidats pour combler les postes car le marché ne le permet pas!

Une solution serait de dire que plutôt que de recruter en externe des techniciens électromécaniciens, il faudrait recruter des gens d'un niveau inférieur et les former *intra muros*. On fidélisera ainsi le personnel. Puisque ce personnel n'a pas de diplôme, il ne partira pas ailleurs. De toute façon, on doit lui donner la formation aux techniques ferroviaires puisque cet enseignement n'est dispensé nulle part. On ferait alors une économie. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas là.

Cela se passe, d'une part, du côté de la SNCB où il manque des techniciens dans les ateliers, pour implémenter les matériels embarqués dont on a besoin pour détecter les signaux envoyés par une balise ETCS et, d'autre part, à l'infrastructure où des techniciens sont nécessaires pour implémenter et câbler les balises ETCS. Des deux côtés, on pleure actuellement pour engager des techniciens, mais le marché du travail ne les forme pas. Dans ces deux entreprises, on constate donc une carence en techniciens.

Ai-je maintenant répondu précisément à votre question?

Steven Vandeput: Ik begrijp uit uw woorden wat ik destijds ook aan de heer Haek heb gevraagd, toen hij hier destijds in de commissie is verschenen. Dat is met name dat de NMBS Holding achterblijft en in gebreke blijft bij het aantrekken of het vormen van de juiste werknemers.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Gelmini nogmaals voor zijn uitvoerige antwoord.

In zijn poging om zo volledig mogelijk te zijn, zou het misschien kunnen dat hij niet volledig is geweest in zijn antwoord op de vraag die ik over de periode 1990-2005 heb gesteld.

Mijnheer Gelmini, uw organisatie heeft de ambitie om, zeker tegenover het personeel, binnen de NMBS de rol van Test-Aankoop van de veiligheid te spelen. Kan u dieper ingaan op de initiatieven en standpunten die toen werden ingenomen?

Het kan zijn dat u erop wijst dat alles van vóór uw tijd dateert. Ik vermoed niettemin dat er ook een overdracht van kennis ter zake is geweest, vooral omdat u zelf te kennen hebt gegeven dat veiligheid een prioriteit is en bovenaan de agenda staat. Veiligheid is immers de vermoedelijke bestaansreden van uw organisatie.

Daarom zou u mij toch een aantal voorbeelden moeten kunnen geven van standpunten en initiatieven die u toen inzake het gebrek aan veiligheid hebt ingenomen.

Er werd al gealludeerd op de tekortkomingen. U hebt opgemerkt dat wij de tekortkomingen maar aan de toenmalige verantwoordelijken moeten

vragen. De commissie vraagt zulks ook. De betrokkenen zijn al in de commissie geweest. Een aantal zal de revue nog passeren.

De heer Dalne heeft verwezen naar de beheersovereenkomst. Het volstaat evenwel niet dat in een document op papier staat dat rond bepaalde veiligheidsinitiatieven acties zullen worden ondernomen en dat daartoe de nodige middelen zullen worden uitgetrokken. Uw vakorganisatie zal vanuit de bezorgdheid ter zake wel degelijk initiatieven hebben genomen om op de onvolkomenheden te wijzen. Het volstaat evenwel niet dat een en ander op papier staat. De woorden moeten ook effectief in beleidsinitiatieven worden omgezet.

Derhalve blijf ik op mijn honger.

De **voorzitter**: Mijnheer Gelmini, wenst u kort te reageren?

Gérard Gelmini: Monsieur Veys, je trouve que vous faites beaucoup d'honneur à Test-Achats en les comparant à nous. Tant mieux pour eux, c'est une manière de leur faire de la publicité!

Nous sommes des défenseurs de la sécurité et les collègues qui nous ont précédés et qui ont siégé dans les différents organes de gestion ont probablement insisté, chaque fois que possible, pour plus de sécurité, pour que la grande majorité des investissements réalisés sur le réseau ferroviaire le soient avec le souci de minimiser au maximum les risques.

Je crois avoir expliqué tout à l'heure que les plans d'investissement étaient le reflet de dosages parcimonieux entre les différents ministères et qu'ils avaient été approuvés par les différentes entités fédérées pour fonder des plans pluriannuels.

Mais, il arrive un moment où on abandonne ses réactions au sein des conseils d'administration lorsque vous vous trouvez face à des moulins à vent qui vous disent qu'il n'y a plus de moyens pour la sécurité, surtout à une époque où le transport ferroviaire était considéré comme accessoire, le tout étant basé sur le transport routier. Je pense qu'il serait intéressant de se pencher sur les procès-verbaux de ces conseils d'administration afin de voir qui s'est effectivement inquiété des investissements en matière de sécurité. Ce serait probablement une bonne démarche mais cela ne nous permettra pas, demain, d'avoir plus de sécurité pour le transport ferroviaire.

Enfin, à propos de la question de M. Vandeput, j'ai dit qu'il y avait trois entités, avec trois contrats de gestion, qui doivent œuvrer dans le même environnement en termes de sécurité. Il serait quand même utile qu'un des deux coordonne l'ensemble des trois activités.

Si on lie les attributions données par les amendements de la loi du 21 mars 1991 à chacune des entreprises publiques autonomes et les missions que lui confère le législateur, on constate que la SNCB Holding a cette volonté d'être la coordonnatrice de ses deux filiales opératrices. Mais elle n'en a pas le pouvoir puisqu'elles sont toutes trois des entreprises publiques autonomes! Il y a probablement un biais dans cette législation qui veut que l'une soit coordonnatrice alors qu'elle ne confère aucune priorité hiérarchique. Il y a probablement là une correction à apporter, si pas à la loi du 21 mars 1991, soit aux contrats de gestion, soit aux arrêtés royaux qui définissent les attributions de chacune des trois sociétés.

De **voorzitter**: Dat was een zeer duidelijk antwoord.

Ine Somers: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, ik hoor hier net, dat was van voor uw periode uiteraard, dat de vakbonden in de raad van bestuur zaten en dat de vakbonden daar wellicht toch wel een belangrijke rol gespeeld hebben inzake veiligheid. Ik vind het spijtig dat wij hier, net als in de verslagen van de experts, een aantal specifieke dingen zien staan, dat er op de raden van bestuur toch wel besprekingen zijn geweest, waardoor tot uiting komt dat iedereen op de hoogte was van het feit dat wij enorme vertragingen hadden, ik verwijs hier naar een melding op pagina 19. Ik had graag van u hier vandaag iets specifiek gehoord waardoor wij duidelijk kunnen zeggen dat de vakbonden echt wel als prioriteit nummer 1 die veiligheid naar voren hebben gebracht.

Ik heb nog een bijkomende vraag gesteld waarover ik iets te weinig heb gehoord. Nu hebben wij het sturingscomité. Wat gebeurt er daarmee in de praktijk? Komt veiligheid daar aan bod? Wordt dat daar besproken? In welke mate kunt u die agenda van dat sturingscomité bepalen?

Ik kan dan nog een bemerking maken. Men hoort hier vaak dat de visie van de ceo’s en de vakbonden soms tegenover elkaar staan en dat ze soms wel hard zijn voor elkaar. In het raam van de

veiligheid moet iedereen toch in dezelfde richting kijken. Dit kan mogelijks wel een veiligheidsrisico inhouden.

Ik heb dan nog een klein zaakje over de hiërarchische structuur en in welke mate u ideeën hebt om bepaalde problematische vaststelling te versnellen. Hebt u hieromtrent voorstellen? Daarop heb ik ook geen antwoord gekregen.

Arthur Mercier: Monsieur le président, avant que M. Gelmini ne réponde, je voudrais vous informer de mon départ.

Le **président**: Je vous remercie pour votre coopération.

Monsieur Gelmini, pouvez-vous répondre à la dernière question?

Gérard Gelmini: Madame Somers, il me semble inutile de revenir sur tous les procès-verbaux des conseils d'administration d'avant 1990. Oui, la transmission historique aurait sans doute dû être faite plus complètement. Je n'ai pas de doute que mes prédécesseurs ont essayé d'œuvrer, mais je suis incapable aujourd'hui de vous donner toutes les explications de ce qui a été fait ou pas, dans quel contexte, la raison de leur postposition, si des problèmes techniques se sont posés.

D'ailleurs, je crois qu'en lisant le rapport le plus explicite à ce sujet, celui de la Cour des comptes, nous n'arrivons pas bien à nous forger une "religion".

Pour en revenir au comité de pilotage, M. Van Campenhout, qui était avec vous il y a quelque temps encore, aimait beaucoup me questionner à ce sujet; j'essayais de lui répondre que le comité de pilotage avait pour mission – c'est écrit comme tel dans l'arrêté royal – d'accompagner les nouvelles structures du Groupe SNCB.

Si je ne lis que ce qui se trouve dans les compétences légales du comité de pilotage, il n'y a rien qui se rapporte à la sécurité. En revanche, comme ce comité de pilotage a également pour vocation d'être l'organe suprême de négociation au sein du Groupe SNCB, après avoir été élargi pour le faire fonctionner, chaque fois que des sujets ont trait aux grands principes de sécurité, étant entendu que ce qui se passe dans les groupes de travail ressortit aux compétences des comités et des sous-comités locaux, nous essayons de l'aborder au sein du comité de pilotage. C'est d'ailleurs dans ce contexte que nous nous sommes retrouvés avec les trois CEO et la ministre pour ces réunions tripartites qui ont conduit à ce document.

Le comité de pilotage, pour mémoire, est composé officiellement de six personnes, même si on siège souvent à plus que six: les trois CEO et les représentants des organisations reconnues. Chaque fois qu'il y a une opportunité ou que nous en avons la volonté, nous mettons des points à l'ordre du jour de ce comité de pilotage qui se réunit très souvent. Or, je suis désolé de vous le dire mais depuis près de deux ans, un dossier nous pourrit la vie au sein de ce comité de pilotage: c'est celui de B-Cargo, dans lequel on est parti pour de très longues négociations, qui sont d'ailleurs en train d'achopper. Cela nous a pris tant de temps que nous avons été moins disponibles pour traiter d'autres sujets tout aussi importants. Hélas, comme une enveloppe fermée, le temps n'est pas extensible!

De **voorzitter**: Ik denk dat iedereen de mogelijkheid heeft gekregen om aan het woord te komen. Ik dank de heer Gelmini, die het hier als laatste heeft uitgehouden, voor zijn omstandige antwoorden.

Nog een mededeling. Ik heb in de loop van deze vergadering een brief van minister Reynders gekregen waarin hij zegt dat hij niet op de zitting van 1 december aanwezig kan zijn. Mijn voorstel is om de heer Paelinck te agenderen zoals eerder werd afgesproken. Wij proberen om de heer Reynders op 15 december te laten komen, maar daarover is nog geen duidelijkheid.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, kan er nog overwogen om iemand van het OVS uit te nodigen?

De **voorzitter**: Zoals in het begin is gezegd, blijven wij nu bij de mensen die wij hebben aangeduid. De suggestie is daarstraks gedaan om in de loop van januari bijkomende uitnodigingen te doen.

De secretaris deelt me mee dat de OVS uitgenodigd was om deze zitting bij te wonen, maar dat zij dat niet wenselijk achtten.

De vergadering wordt gesloten om 17.32 uur.
La séance est levée à 17.32 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 01 DECEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 01 DECEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Honoré Paelinck, gedelegeerd bestuurder van de NMBS in 1987 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Honoré Paelinck, administrateur délégué de la SNCB en 1987 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Beste collega's, chers collègues, je propose que nous commencions nos travaux.

Onze namiddagvergadering starten wij met de heer Paelinck. Zoals ik vanmorgen aankondigde, heeft de heer Paelinck dezelfde vragen gekregen, die ook u intussen gekregen hebt. Het staat hem natuurlijk vrij zijn eigen betoog te houden.

Ik dring erop aan, collega's, dat u uw vragen kort houdt. Zo niet halen wij onze timing niet, vrees ik.

Ik geef onmiddellijk het woord aan de heer Paelinck.

Honoré Paelinck: Mijnheer de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers, het is mij een grote eer vandaag het woord tot u te kunnen richten. Ik heb een korte tekst voorbereid, die hoogstwaarschijnlijk al een deel van de vragen die u hebt, zal kunnen beantwoorden. Dat hoop ik toch.

Spoorveiligheid in België. Het rapport van de experts is ondanks de beperkte periode waarin het werd geschreven, van een zeer hoog niveau en beschrijft tevens een aantal andere, heel belangrijke aspecten dan alleen maar technologie. Ik wens er wel enkele elementen ter aanvulling of verduidelijking aan toe te voegen.

Spoorwegen werden in het verleden over de hele wereld beschouwd als eigen nationale instellingen, die met heel veel verve werden verdedigd door alle instanties, zowel politiek als technisch. Dat leidde overal tot een systeem van totale bescherming en tot de ontwikkeling van een monopoliesituatie, die door alle geïnteresseerden grondig werd uitgebuit. In de meeste gevallen gebeurde dit in een intense verstandhouding tussen politiek en privaat ondernemen. De gevolgen kunnen worden opgemerkt in de vorm van prijsescalaties, variërend tussen 40 % en 400 %. Het belette ook dat in andere landen ontwikkelde systemen, zowel voor technische uitrusting als voor rollend materieel, ooit werden onderzocht, en zeker dat zij ooit in gebruik werden genomen.

Voor eigen ontwikkelingen werd de mogelijkheid van verkoop aan anderen als idee of als alibi naar voren geschoven, maar ideeën van anderen werden nooit aanvaard. Het resultaat is, in Europa en in de wereld, een ongelooflijke verscheidenheid aan systemen, waardoor internationale technische integraties weinig kans kregen.

Alles zou nu tegelijk moeten voldoen aan de verschillende technische systemen in andere landen, met als gevolg: abnormaal hoge prijzen,

bijvoorbeeld voor de meerstroomlocomotieven van 1 500, 3 000 en 25 000 volt bij de Thalys.

De evolutie in en van Europa tracht daarin sedert een aantal jaren verandering te brengen, doch de vanouds stugge houding van de spoorwegen verhindert nog steeds een snelle vooruitgang, waardoor ook de homologatie van nieuwe systemen onnodig wordt opgehouden.

Als voorbeeld geef ik het nog steeds niet in gebruik genomen hst-gedeelte tussen Brussel en Amsterdam, waarbij de dure, prachtige infrastructuur reeds vijf jaar ongebruikt blijft liggen. De reden daarvoor is onder andere het veiligheidssysteem. Ook de Duitse ICE tussen Parijs en Keulen heeft nu twee systemen: het eigen Duitse en het Europese. Wel dient een onderscheid te worden gemaakt inzake de veiligheid die er is voor kruisende sporen en die voor kop-staartaanrijdingen, zoals voor de hst. Soms is ook een combinatie van beide noodzakelijk.

Er wordt in het rapport weinig gesproken over het feit dat elk rood licht wordt voorafgegaan door twee gele, om de aandacht te trekken op het mogelijke rood en waarbij de bestuurder de tijd heeft om maatregelen te nemen. Een noodstop kan dus vanaf dat moment worden voorbereid. De afstand tussen de twee gele lichten en het rood licht is afhankelijk van de snelheid die op het deeltraject is toegelaten.

In 1987 werd het systeem van de intelligente krokodil, nu TBL genoemd, als volgt uitgelegd. Wanneer een trein twee gele lichten voorbijrijdt en geen maatregelen neemt, wordt de stroom op de stroomdraden afgesneden en komt de trein vanzelf tot stilstand. Dit vergt complexe aanpassingen van communicatie tussen elektriciteitscabines en stroomdraden. Op de vraag hoe dat dan zou gebeuren met een diesellocomotief, was er geen antwoord. Daarmee vestig ik de aandacht op het feit dat er ook vandaag nog steeds treinen rijden getrokken door diesels, evenals dieselrangeerlocomotieven.

De technologie is ondertussen wel enorm veranderd en er bestaan steeds meer mogelijkheden om op een andere manier in te grijpen in de controle op aandrijving, elektronisch bijvoorbeeld, maar het ideaal zou zijn om aparte sporen voor goederenvervoer aan te leggen. Dat zou reeds het probleem oplossen van het inschuiven van goederentreinen tussen het stijgend aantal passagierstreinen, met alle gevolgen van overbelasting van de sporen. Ook de commercialisering van het goederenvervoer zou daarbij heel wat flexibiliteit inwinnen.

De Europese richtlijnen in verband met de vrijmaking van het spoorverkeer leidden eveneens tot het invoeren van vreemde, niet-NMBS operatoren, die normaal ook eerst beginnen met diesellocs.

Het geheel wordt trouwens steeds meer noodzakelijk als gevolg van het groter aantal passagiers- en goederentreinen.

Een totaal ander aspect heb ik echter niet gevonden in het rapport. Een tiental jaar geleden werd een onderzoek gedaan naar het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs en de oorzaken van kop-staartaanrijdingen in files. Uit het onderzoek bleek dat sommige chauffeurs in slaap vallen als gevolg van het eentonige rijden met cruise control, terwijl zij ook lijden aan OSAS, het obstructief slaapapneusyndroom of, in eenvoudigere termen, het in slaap vallen tijdens het rijden of in een vergadering.

Uit een gesprek met een van de opleiders van de NMBS-treinbestuurders, bleek dat ook sommige van de huidige mensen schrik hebben voor een slaaponderzoek, omdat ze schrik hebben dat ze aan die ziekte lijden en aldus hun job zouden verliezen. De oplossing is nochtans eenvoudig, namelijk een slaaponderzoek en het slapen met een CPAP, continuous positive air pressureapparaat. Dat laatste maakt dat vermoeidheidsverschijnselen volledig verdwijnen.

Treinbestuurders zitten vandaag zelf op de meest comfortabele plaats in elke trein: hun zetel is ergonomisch qua vorm en ophanging, speciaal aangepast aan het lange stilzitten. Voor de dodemansknop kan ook wel een oplossing worden gevonden, wat een belangrijk verschil is met de vroegere stoomlocomotieven. Bezoeken en brieven aan de betrokken ministers hebben spijtig genoeg geen verandering gebracht.

Een modern probleem van vandaag is ook nog de eigen gsm, waarmee sms'jes worden verstuurd of waarop spelletjes worden gespeeld. Die apparaten zouden beter buiten de locomotief worden gehouden.

In het rapport van de experts wordt reeds zwaar de aandacht gevestigd op de opleiding van het personeel en voornamelijk van treinbestuurders. Speciale aandacht gaat naar hun verantwoordelijkheid, die vandaag wegens het bestaan van allerlei beschermingsmaatregelen

blijkbaar als niet al te zwaar wordt aangezien.

Een regelmatig medisch onderzoek voor treinbestuurders, van welke ouderdom ook, op het vlak van apneu is een absolute noodzaak, evenals het bij herhaaldelijke opleidingen verwijzen naar plicht, anders dan het oprakelen van het reeds veroverde recht.

Als besluit lees ik hierbij graag de laatste paragraaf van de managementsamenvatting van het rapport van de experts: “Er wordt in België hard gewerkt aan spoorveiligheid, maar met een beperkte scoop. Te veel vanuit technologie, te weinig vanuit veranderingsmanagement. Te veel als reactie op het ongeval in Buizingen, te weinig als een proactief inspelen op landelijke en internationale spoorwegontwikkelingen. Enkel een veiligheidsbeleid en een veiligheidscultuur die inzetten op diverse sporen op korte en lange termijn, kunnen leiden tot een significante stijging van het veiligheidsniveau. Dit betekent dat de NMBS een aantal fundamentele koersveranderingen zal moeten realiseren, die bij voorkeur in de beheerscontracten en in de contracten van de topmanagers worden ingeschreven. De overheid van haar kant zal de competenties moeten ontwikkelen om deze koersveranderingen te sturen, te monitoren en duurzaam te verankeren.”

Ik wens nog te verwijzen naar de paragraaf waarin ik het had over TBL als de intelligente krokodil. Toen mij die werd aangeboden, heb ik voorgesteld om dat op de agenda van de raad van bestuur te zetten. Dat is gebeurd op 29 april 1987 door de secretaris van de raad van bestuur op dat moment voor de volgende raad van bestuur op 4 mei 1987. In de agenda staat "ordre du jour: Transmission Balise Locomotive TBL" als eerste punt aangeduid.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Paelinck. Ik neem aan dat het OSAS of de slaapapneu nog niet heeft plaatsgevonden bij de leden. Ik geef graag het woord aan de leden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Paelinck, ik dank u voor de beschouwingen bij de rapporten die de voorbije maanden tot stand zijn gekomen. Corrigeer mij als ik het verkeerd heb begrepen, maar ik dacht dat het de bedoeling was om een beetje een beeld te krijgen van het veiligheidsbeleid in de periode waarin u verantwoordelijkheid droeg binnen de spoorwegmaatschappij. Ik moet zeggen dat we op dat vlak toch een beetje op onze honger zijn gebleven.

De **voorzitter**: U kunt bijkomende vragen stellen, mijnheer Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik stel ze in algemene termen. In hoeverre leefde het veiligheidsbeleid in die jaren bij de spoorwegmaatschappij? Welke stappen heeft men ondernomen behalve het agenderen van het TBL-systeem bij de raad van bestuur? Ik wil toch iets meer zicht krijgen op het veiligheidsbeleid en het beleid ten opzichte van remsystemen en dergelijke in die jaren.

De **voorzitter**: We zullen uw terechte vraag koppelen aan de rest van de vragen in deze vragenronde.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, Jef me semble avoir raison: des questions, préparées par nos experts et revues par les commissaires, ont été communiquées aux différents orateurs. Je n'ai pas eu le sentiment d'avoir obtenu beaucoup de réponses. À l'époque, on avait clairement mis en évidence que des systèmes existaient sur le marché international. Or la Belgique s'est obstinée à créer son propre système et a pris beaucoup de retard. Il faudrait répondre à cette question.

Vous avez brièvement abordé au début de votre exposé les relations qu'entretenait, à l'époque, la SNCB avec l'industrie belge.

De **voorzitter**: Ik wil nogmaals onderlijnen dat alle verschillende sprekers de rapporten en de vragenlijsten gekregen hebben, maar het staat hen natuurlijk vrij hier het exposé te houden dat zij wensen. Het staat u vrij bijkomende vragen te stellen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Paelinck, hartelijk dank voor uw toelichting hier vandaag. Ik denk dat we ook een beetje op zoek zijn naar een tijdsbeeld van toen. Als ik het goed begrijp is de periode waarin u verantwoordelijkheid droeg de periode waarin TBL voor het eerst werd geleverd en geplaatst. Mijn vraag gaat dan ook over uw perceptie destijds. U gaf zelf al aan dat u zich afvroeg hoe het zat met de locomotieven, als men de krokodil installeerde. Volgens uw perceptie was TBL, op dat ogenblik, het performante systeem om een hoge mate van veiligheid op onze spoorwegen te verkrijgen.

Mijn tweede vraag. Zijn er onder uw leiding vergelijkende studies geweest? Verschillende rapporten hebben aangegeven dat, op het vlak van veiligheid, België altijd een achterstand heeft

gehad ten overstaan van de buurlanden en het buitenland in het algemeen. Heeft u destijds ook even een blik over de landsgrenzen geworpen, of laten werpen, en een vergelijking gemaakt met de systemen die in andere landen werden geïmplementeerd? Heeft dat de keuze destijds beïnvloed om het programma uit te voeren zoals voorzien of niet?

Ine Somers (Open Vld): Ik dank u voor de toelichting deze namiddag, mijnheer Paelinck. Ik heb een specifieke vraag over de investeringen ten tijde van uw leiderschap. In welke mate had het veiligheidsbeleid daarin prioriteit? Kunt u, in het kader van de diverse investeringen die moesten worden uitgevoerd, aangeven welke prioriteit de implementatie van het veiligheidssysteem had en waarom?

Ik heb nog een bijkomende vraag. U heeft in het begin van uw uiteenzetting ook gezegd dat er een nauwe band bestaat tussen de politiek en de industrie en dat dit wel gevolgen zou kunnen hebben voor de prijzen. U heeft zelf gesproken van 40 tot 400 %. U heeft ook gezegd dat er weinig naar buitenlandse systemen werd gekeken. Hoe kadert u dat in een tijd van besparingen en welke impact heeft dat op de veiligheid?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie évidemment M. Paelinck à qui nous demandons, comme nous le demanderons à d'autres anciens responsables, de faire un effort de mémoire. En effet, nous remontons 20 à 30 ans en arrière. Il faut donc relativiser le propos. On peut s'instaurer en grands justiciers et je n'ai aucune difficulté d'essayer d'établir des responsabilités - cela peut être intéressant -, mais j'estime que ce qui est important pour nous est de savoir quelles mesures concrètes en matière de sécurité nous pourrons mettre en œuvre pour assurer aux voyageurs de demain (pas ceux d'il y a 20 ans) un maximum de sécurité, même si l'on peut regretter les accidents qui auraient pu être évités ces dernières années.

Pour essayer de cerner, je ne m'intéresse pas à attribuer des responsabilités, mais à savoir comment les décisions se prenaient. J'ai le sentiment que, historiquement, la SNCB n'était pas encore dans la structure à trois têtes (ou trois bras?) de la société telle que nous la connaissons aujourd'hui.

J'aurais donc aimé que M. Paelinck nous dise comment pouvaient se prendre les décisions, de manière générale ou en particulier dans le secteur de la sécurité. Je pourrais d'ailleurs retourner la question aux anciens ministres successifs: quel était le rôle joué par le conseil d'administration? Comment était-il composé? Le ministre de l'époque, si je me souviens bien, n'était-il pas président de ce conseil d'administration? Quelles étaient les influences qui pouvaient se mettre en place au moment des décisions?

Enfin, monsieur l'administrateur délégué, avez-vous le sentiment, au-delà des questions sur les objectifs de la sécurité, que c'était une obsession quotidienne ou simplement un élément inséré dans l'ordre du jour pour l'étayer? À l'époque, au-delà des contingences budgétaires telles qu'on les connaît aujourd'hui, qui sont objectivables, en tant qu'administrateur délégué, aviez-vous le sentiment de pouvoir prendre les décisions en toute indépendance par rapport aux responsables politiques?

Il serait intéressant d'être éclairés sur l'organisation de cette chaîne de décision.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, sta mij toe de heer Paelinck te bedanken voor zijn toelichting en voor de tijd die hij vrijmaakt om hier voor de commissie te komen.

Ik begrijp dat we spreken over een hele tijd geleden en dat het dus niet altijd evident is om de toenmalige argumenten en overwegingen hier toe te lichten. Desalniettemin zou ik willen vragen of het mogelijk is meer informatie te geven over het kader waarbinnen de keuze voor TBL gemaakt werd. Ik weet niet in hoeverre u daarvan nog kennis hebt of toegang krijgt tot documenten van de raad van bestuur. Ik vermoed dat een aantal voorafgaande onderzoeken zijn gebeurd rond veiligheidssystemen, allicht in de landen waar het systeem toen reeds bestond, zoals Frankrijk.

Welke argumentatie heeft men gevolgd om andere systemen niet te nemen?

Welke andere factoren – ik denk onder andere aan het financiële aspect – waren belangrijk bij de keuze voor TBL en in welke grootteorde moeten die geplaatst worden? In hoeverre was de keuze voor TBL ingegeven door het feit dat dat systeem geproduceerd werd door een Belgische fabrikant? In welke mate heeft de politiek die beslissing mee gestuurd?

Voorafgaand aan de keuze voor TBL zal er binnen de raad van bestuur wel de nodige aandacht geweest zijn voor de veiligheidsproblematiek. In hoeverre was dat toen reeds een belangrijke topic? Het ongeval in Aalter in 1982 was allicht

een belangrijk ankermoment, maar wat zijn sindsdien opvallende elementen die bevestigen dat binnen de raad van bestuur het veiligheidsaspect wel degelijk aanwezig was en ernstig werd genomen? Werden daaromtrent ook beslissingen genomen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie M. Paelinck pour son exposé introductif.

Je vais essayer de poser des questions qui ne l'ont pas encore été.

Monsieur, vous avez été responsable au moment où on commençait la mise en application de TBL1, après sa mise en œuvre, au moment aussi (1986-1987) où les plans d'économie ont fait que l'on allait, un peu à la fois, se limiter à la mise en œuvre de TBL1.

En lien avec d'autres questions qui ont été posées, je voudrais savoir comment ces décisions ont été prises? Quel a été le rôle du conseil d'administration dans les décisions d'implantation et de limitation de l'implantation de TBL1? Quel a été le rôle de la direction de la SNCB à l'époque sur de telles décisions? N'y avait-il pas d'autres priorités? A-t-on considéré que l'on pouvait faire des économies au niveau de la mise en œuvre de ce système? Où se sont situées les priorités en la matière?

De manière générale, pourriez-vous nous expliquer quelles étaient les relations avec le conseil d'administration durant votre mandat? Quel *reporting* y avait-il de votre part vers le conseil d'administration au sujet des questions de sécurité?

Il y a également toute la problématique qui a été soulevée par les experts de la commission concernant l'influence de la politique industrielle du pays. Considérez-vous que des choix ont été opérés en la matière sur base de politiques industrielles plutôt que sur base d'objectifs propres à la SNCB en matière de sécurité?

Enfin – et je vous demande d'ores et déjà de bien vouloir m'excuser de poser la question de manière aussi directe – à votre connaissance, les partenaires industriels étaient-il associés, à un certain moment, à la rédaction des cahiers des charges?

De **voorzitter**: Mijnheer Paelinck, ik wil u nog een zeer korte vraag stellen. Na de feiten van Buizingen, hebt u in de krant verklaard dat veiligheid op dat moment geen prioriteit was, omdat alles in het teken stond van de ontwikkeling en de uitbouw van de hogesnelheidstrein. Ging dat enkel over het aantal maanden dat u aan het hoofd van de NMBS stond of had u de indruk dat het om een langere periode ging? Ik stel die vraag omdat in dezelfde periode uw opvolger, de huidige staatssecretaris Schouppe, verklaarde dat de hogesnelheidstrein geen enkele invloed had op het veiligheidsbeleid omdat het aparte budgetten waren. Ik zie een tegenstrijdigheid in de verklaringen van uzelf en uw opvolger. Kunt u daarover iets meer duiding geven?

Honoré Paelinck: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst op uw vraag antwoorden. Veiligheid is bij alle spoorwegen in de hele wereld een belangrijk aspect. Kwam dat in de korte periode dat ik bij de NMBS was op de eerste plaats? Eerlijk gezegd, neen. Ik moest eerst en vooral zelf op de hoogte geraken van de situatie bij de NMBS zelf. Ik wil niet sarcastisch zijn, maar ik was wel enigszins verwonderd over bepaalde toestanden die er bestonden. Ik ontdekte dat bepaalde dingen ter ondertekening werden aangeboden net voor de raad van bestuur, opdat het nog zou kunnen starten. Wanneer ik ze dan niet ondertekende en ze daarna onderzocht, diende ik ze in de vuilbak te laten gooien. Dat geeft het idee dat men mij als nieuwkomer sommige dingen aanbood als een bananenschil. Spijtig genoeg had ik in Afrika gewoond. Ik herkende de bananen zeer snel.

Ik moet eerlijk bekennen dat in die korte periode veiligheid niet op de eerste plaats kwam. Ik wilde echt weten wat de financiële situatie van de spoorwegen was. Die is er vandaag niet veel op verbeterd. Ik moet u dus niet meer duidelijkheid geven.

Toen uiteindelijk TBL uit het rijtje naar voren is gekomen, vond ik onmiddellijk dat daarin iets zat dat verder moest worden onderzocht: laten we dat eerst naar de raad van bestuur brengen en zien wat zij wensen dat wij daaraan doen. Maar dan was ik weg. In mei is dat waarschijnlijk op de raad van bestuur geweest, maar ik ken het gevolg daarvan niet. Volstaat dat als antwoord?

De **voorzitter**: (…)

Honoré Paelinck: Zoals ik reeds zei aan de eerste vraagsteller: die eerste vier maanden zijn eigenlijk een verkenningsperiode geweest waarbij het noodzakelijk was om bepaalde zaken duidelijk te zien. Een daarvan was het financiële plaatje. Daarin heb ik de meest ongelooflijke dingen ontdekt die nu hopelijk niet meer bestaan, maar

die toch van aard waren om aan te tonen dat er een totaal gebrek was aan begrip van financiën. Het is zelfs zodanig geweest dat ik een discussie heb gehad met een van de regeringscommissarissen, die er absoluut op aandrong dat de cashflow weer zou worden geïnvesteerd. Zijn definitie van cashflow was gelijk aan afschrijvingen.

Tussen haakjes, cashflow is een boekhoudkundige aanduiding waarbij afschrijvingen en nettowinst worden samengeteld. Wanneer men 5 miljard afschrijvingen heeft en -20 miljard nettowinst dan is de cashflow -15 %. Men kan dan niets investeren. Nochtans drong die regeringscommissaris erop aan dat die afschrijvingen wel zouden worden geïnvesteerd. Dit geeft alleen maar een beeld hoe weinig begrip er was, niet alleen bij de NMBS, maar ook bij de regeringscommissaris. Dat er weinig begrip was met betrekking tot de cash zelf, is natuurlijk een spijtige zaak. Om hier het onderscheid te maken met cashflow wil ik de aanduiding geven dat cashflow en *cash in and out flow* twee verschillende dingen zijn. Hoeveel geld is er ter beschikking om schulden te betalen? Op het moment dat ik dat overnam, was dat bedrag 14,2 miljard in het rood op de bank. Wanneer ik dan vroeg aan de financiële afdeling aan welk percentage wij dat rood betaalden, was het antwoord dat de NMBS speciale voorwaarden kreeg die varieerden tussen 19,25 en 21 %.

Mijn raad was dat om te zetten in gewone leningen met een maximumintrest van 7,5 %. Kunt u eventjes berekenen hoeveel besparing het in een jaar betekent om van 14 miljard tegen gemiddeld 20 % te gaan naar 14 miljard tegen 7,5 %?

Er waren ook nog die fameuze bananenschillen die te voorschijn kwamen, waarbij bijvoorbeeld onderstoppers – in het Frans *une bourreuse* en in het Engels *a tamper* –werden aangekondigd als zijnde noodzakelijk.

Er bestaan twee soorten onderstoppers. De Matisa is een Zwitsers apparaat voor korte afstand dat dient om de ballast stevig aan te drukken tegen de dwarsliggers. Er is ook nog de Plasser & Theurer, een apparaat van wel vijftig meter lang dat wordt gestuurd met laserstralen. Dat is een heel duur apparaat waarbij het spoor niet alleen recht wordt gelegd, maar dat ook zorgt voor de bochten en de daarbij noodzakelijke helling.

Toen ik vroeg hoeveel van die apparaten wij reeds hadden, bleek dat wij er dertien hadden. Toen ik een aanbieding kreeg om er zes bij te kopen en ik voor de man berekende dat het met die dertien reeds mogelijk was om het hele net vijf keer te onderstoppen, was het antwoord: “Zo kan men het ook zien.”

Dit toont toch wel aan dat er een stimulans was vanuit de industrie aan de inkopers om bepaalde zaken in een bepaalde richting te sturen.

Ik kan beamen dat dit ook het geval was met TBL. Wie daar zwaar achter zat, was ACEC, die daarvan de leverancier was. ACEC drong erop aan dat er zo snel mogelijk zou worden geïnvesteerd.

Ik heb in mijn carrière de mogelijkheid gehad ook in andere landen veiligheidssystemen te zien, dus ik wist er al wat van. Er is het systeem Bâton Webb-Thompson. Wanneer er op één spoor in beide richtingen wordt gereden, is het noodzakelijk dat men geen twee treinen recht tegenover elkaar zet, maar dat de ene een beetje opzij gaat om de plaats te wijzen.

Opdat dat traject zou worden vrijgegeven, wordt een stokje, *le bâton*, afgegeven aan de machinist om te bewijzen dat het traject vrij is. Dat is een heel eenvoudig systeem dat eigenlijk een verbetering is in vergelijking met de man die vroeger met een rode vlag voor de trein moest lopen.

Dat stokjessysteem bestaat nog steeds.

Op sommige trajecten heeft men nu een elektronisch gestuurd seinsysteem waarbij verhinderd wordt dat de ene trein tegen een andere aan zou rijden.

Er zijn ook andere systemen, minder en meer ingewikkeld, maar ik kan u verzekeren dat praktisch alle landen in de wereld geprobeerd hebben om zelf zo’n apparaat uit te vinden, te verbeteren of aan te passen. Diegene die daar eigenlijk het verst in waren, zijn de Fransen. Zij hebben voor het eerst een zeer duidelijk, goed werkend systeem ingericht op de TGV Paris-Lyon, die in feite algemeen had kunnen worden aanvaard.

Aangezien evenwel bijna alle andere landen dachten andere en betere systemen te hebben, en er altijd werd gediscussieerd over het beste systeem, heeft Europa beslist dat er een ander systeem moest komen. Nu heeft iedereen zijn eigen systeem plus dat van Europa. Probeert u er nu maar eens uit te geraken hoe we nu verder

moeten.

Plusieurs questions portent sur les relations avec l'industrie. En effet, l'industrie faisait du lobbying, que ce soit pour des éléments techniques, du matériel, des wagons ou des locomotives. C'était même si grave qu'à un certain moment, en tant que consultant et avant mon arrivée à la SNCB, j'avais effectué des vérifications auprès d'une société qui livrait du matériel à la SNCB et qui appliquait un système simple: en faisant son budget, elle marquait ce qu'elle allait acheter et disait à la SNCB ce qu'il fallait commander. Que ce matériel soit nécessaire ou pas, c'était secondaire. On pouvait toujours s'arranger.

Dat is wat er gebeurde. Ik hoop niet dat dit vandaag nog gebeurt. Ik kan u wel de prijs van de Thalys geven, die ik kende in de tijd dat hij werd aangegeven. Voor *Paris-Lyon* was dat ongeveer 700 miljoen Belgische frank voor één *rame* Thalys, met acht wagons en twee locomotieven. U weet dat de voor- en achterkant van de Thalys tractielocomotieven zijn, samen met de volgende *bogie* van de wagons ernaast. Ik excuseer mij voor de technische uitleg.

De Thalys die voor België werd aangekocht, kostte 880 miljoen frank. De reden daarvoor was dat hij meer stroom nodig had. Wij moesten 1 500, 3 000 en 25 000 volt overbruggen. Wat kost hij vandaag? Ik veronderstel dat dit niet ver van 1 miljard zal zijn. Voor uw informatie: op dat ogenblik kostten de Eurostartreinen, die wel 16 wagons lang zijn, 1,6 miljard voor één *rame*.

Ik kijk even naar het lijstje met vragen waarop ik nog moet antwoorden. Wat de prioriteiten voor investeringen betreft, die werden eigenlijk beslist door sommigen die de aankoop regelden. Er was zelfs een heer die heel fier was over het feit dat hij geld gevonden had waar er geen meer was. Ik weet niet hoe men dat moet doen, ik heb er zelf nog nooit gevonden, maar die man scheen dat wel te doen. Waarschijnlijk ging het hier – zo ver was ik nog niet om dat uit te zoeken – om leningen van de leverancier zelf, gegarandeerd door de Staat. Dat zal dan wel zo geweest zijn. Ik veronderstel dat dit de reden was, toen hij zei dat hij geld gevonden had waar er geen was. De NMBS had inderdaad geen geld.

Au sujet des mesures concrètes et la relation avec le conseil d'administration, je dois vous dire qu'à un certain moment, mes relations avec le conseil d'administration étaient plutôt tendues. Quand on découvre certaines choses et qu'on essaie de les révéler, il y a toujours des gens qui n'aiment pas que cela se sache. Il fallait donc des explications, il fallait qu'on soit plus clair, qu'on ait des exemples concrets. Je les ai donnés et on n'aimait pas toujours cela. C'est probablement une des raisons pour lesquelles on mettait tant de bâtons dans les roues. Je ne peux que le supposer.

TBL was inderdaad al vroeger aangekondigd, maar het kwam voor het eerst op mijn bureau in de derde of de vierde maand van mijn verblijf daar. Men wees mij erop dat ACEC erop aandrong dat wij die bestelling zo snel mogelijk zouden plaatsen. Ik heb dat naar de raad van bestuur verwezen en gezegd: wat doen we daar nu mee?

Wat is eruit gekomen? Het rapport zal er waarschijnlijk wel naar verwijzen.

Politique industrielle et choix.

Certains cahiers des charges étaient simplement écrits par les fournisseurs, adaptés, modifiés suivant ce que l'on voulait, ce que l'on pouvait, ce que l'on osait. Des cahiers de charges étaient vraiment composés par les fournisseurs eux-mêmes.

Pour cela, je cite l'exemple des traverses en bois. Monsieur le ministre, vous vous souvenez de nos discussions à ce propos. Les traverses en bois, qu'est-ce que c'est? En somme, c'est du rebut. Il fallait aider l'industrie locale, bien entendu.
Pourtant, d'où vient le chêne, monsieur le fournisseur? De France. Ah!

Ces grumes étaient alors envoyées dans de toutes petites scieries où on enlevait les planches dosses (les gens du métier savent de quoi il s'agit), c'est-à-dire le beau bois avec lequel on fabrique les meubles. Une fois les planches dosses enlevées de la grume, il reste une traverse. Cette traverse était vendue à la SNCB à un prix, à l'époque, de 1 150 francs.

Quand je posais la question aux spécialistes acheteurs de traverses de savoir pourquoi on ne mettait pas du bois tropical dur dans le cahier de charges, ils répondaient que ce n'était pas faisable parce que pas fiable. J'ai démontré que, dans d'autres pays, j'avais utilisé des traverses et que nous avions même livré des traverses en azobé au Gabon, pays d'ailleurs entièrement équipé de traverses en azobé.

Pourquoi n'y avait-il pas de traverses bi-blocs et préférait-on des traverses monoblocs?
Différence de prix: une fois la discussion relancée

pour des traverses en bois, le prix chêne descendait à 950 francs pour un prix azobé de 1 000 francs.

Les traverses bi-blocs sont deux blochets de bois reliés par une entretoise. En Belgique, c'est habituellement une cornière; ce n'est pas une bonne idée vu que la cornière, quand elle rouille, dissocie les deux blocs ce qui supprime la stabilité de la voie.

Au Congo, on en fabriquait. J'utilisais pour cela de vieux rails. Un rail est fait en acier vanadium et il ne rouille pas. Pas de dissociation possible! Une traverse monobloc, comparativement, coûtait, à cette époque, 3 800 francs. J'invite tous les représentants à vérifier ce qui est utilisé à ce jour à la SNCB. Ce ne sont que des monoblocs! Toutes les traverses en chêne se trouvent maintenant sur le côté. Est-ce une épargne? Je n'ai pas l'impression! C'est ce que je constate personnellement; peut-être les monoblocs sont-ils devenus moins chers?

Pour certaines décisions, le conseil d'administration donnait un support définitif. Il fallait en démontrer la raison. Ce n'était pas toujours le cas. À certains moments, d'importantes discussions avaient lieu. Elles allaient bien au-delà du conseil d'administration. Le président de l'époque vous l'expliquera certainement, parce que nous devions parfois nous rendre auprès de M. le ministre pour parvenir à une solution finale.

Ai-je répondu à toutes les questions?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de leden van de commissie in volgorde van hun betoog.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Paelinck, dank u voor de antwoorden die u reeds hebt gegeven. Ik heb twee aanvullende vragen.

Ten eerste, de jaren ’80 bij de spoorwegen worden gekenmerkt door erg zware saneringen. Het personeelsbestand gaat in orde van grootte van 60 000 naar 40 000. De investeringen worden op nul gezet. Er wordt een stop gezet op de aanwervingen. We kunnen deze vraag ook stellen aan de volgende spreker, maar het zou goed zijn een idee te krijgen van de effecten van die besparingsronde die in 1982 is gestart. Welk gevolg had dit voor de spoorwegmaatschappij in het geheel? Wat betekende dit specifiek voor het veiligheidsbeleid? Ik begrijp wel dat u daar weinig bijzonderheden over kunt vertellen.

Een tweede vraag. Ik verwijs even naar een artikel dat in *Knack* is verschenen, onmiddellijk na het ongeval in Buizingen. Daarin werd geschreven dat sommige bronnen beweren dat u, mijnheer Paelinck, de spoorbaas van 1986 tot 1987, van toenmalig voogdijminister Herman De Croo de opdracht kreeg om het project af te blazen. U ontkende dat formeel in hetzelfde artikel. Ik citeer wat u zou hebben gezegd: “Men dacht er inderdaad aan om het veiligheidssysteem af te bouwen, maar het was geen prioriteit.” Dat geeft de indruk dat u iets meer kunt vertellen over het veiligheidssysteem in die periode dan enkel de verwijzing naar de raad van bestuur, waarover u het net had. Kunt u daar iets meer duiding over geven?

Honoré Paelinck: Ik heb u in het begin al gewezen op het feit dat ik helemaal niet tevreden was met de uitleg die ik kreeg over TBL. U hebt nog altijd niet gezien dat dit niet werkt met een diesellocomotief. Men moet de stroom afsnijden, maar waar? Vandaag zou dat kunnen. Vandaag zou men een ontvangsysteem op het elektronisch motorgedeelte kunnen aanbrengen, waarbij een sein wordt gegeven dat die wordt afgesloten. Nu kan dat, maar 25 jaar geleden was dat niet het geval.

Dat er besparingen inzake veiligheid moedwillig zouden worden opzijgezet, is een fabeltje. Er zijn mensen die dat graag horen zeggen, maar ik geloof niet dat één rechtlijnige spoorwegman met de hand op het hart durft zeggen dat veiligheid wordt achteruitgesteld. Ik denk dat u daar op een verkeerd spoor zit, om het zo uit te drukken. Wat personeel betreft, dat is een andere zaak.

Onder ons gezegd, ik heb de drie verantwoordelijken van de vakbonden van de spoorwegen – er zijn er twee erkende, maar er zijn er drie – eens onder acht ogen gesproken en gezegd: “Luister, mijne heren. In Afrika werkt men altijd met grote reserves.

Personeel kost daar minder en het kan daar allemaal gemakkelijker. Men heeft daar niet twee, maar drie slagen om de arm. Wanneer ik hier het geheel bekijk en ook drie slagen om de arm neem, kan de NMBS zeer duidelijk, gezond en veilig worden gerund met 28 000 mensen.” Toen hadden wij er 54 000. Wat gaan wij daaraan doen?

In de eerste plaats zouden wij kunnen zeggen dat er een natuurlijke afvloeiing is, *natural attrition*, die niet wordt vervangen. Maar dat is verkeerd, want er zijn posten waar men wel moet vervangen. In

de tijd is duidelijk gebleken dat men treinbestuurders op tijd moet vervangen. Er zijn wel taken die gebeuren door derden, die eigenlijk kunnen gebeuren door personeel van de spoorwegen. “Het is ook niet uw fout, heren vakbondsleiders, dat er zoveel mensen zijn aangeworven in perioden dat er zo veel werklozen waren, die zijn aangeworven om een taak te doen met vraagtekens. Laat ons die mensen een andere opleiding geven. Laat ons proberen die te gebruiken voor werken die nu door derden gebeuren. Dat zijn echte besparingen.”

Ik geef een voorbeeld. Het opbreken van één kilometer spoor dat niet meer wordt gebruikt, wordt uitbesteed aan een derde partij. Die betaalt daarvoor op dat moment 1 miljoen frank aan de NMBS. Daaruit haalt hij onder meer de sporen, de dwarsliggers, de ballast, die gereinigd wordt, de seininstallatie en de palen. Hij haalt daaruit nog zijn voordeel, want hij betaalt daarvoor 1 miljoen frank. Toen rekende ik uit hoeveel dat zou opbrengen als wij dat zelf deden. Daaruit bleek dat dat 5 miljoen frank zou opbrengen. En dan moet men het niet laten doen door derden. Dat is een besparingsmiddel. Dat zijn methoden waardoor men met een andere aanpak personen kan gebruiken die eigenlijk in overtal zijn, maar die dan terug nuttig werk kunnen doen.

Men heeft daarop niet veel commentaar gegeven. Drie jaar later, toen een van mijn toenmalige intieme medewerkers stierf en ik naar zijn begrafenis ging, zeiden dezelfde drie personen achter mij in de kerk: “Monsieur Paelinck, on regrette toujours que vous êtes parti.”

Steven Vandeput (N-VA): U heeft uw appreciatie over TBL al gegeven, maar toch.

Had u destijds een vergelijking van het buitenland met gelijkwaardige of eventueel betere systemen?

Honoré Paelinck: Neen. Iedereen had hetzelfde probleem. Iedereen probeerde het allemaal op te lossen. Niet overal zijn de sporen geëlektrificeerd. Daarvoor heeft men andere systemen nodig.

Ik weet niet of u de oorsprong van die krokodil kent? Dat diende eigenlijk om het aantal wagons te tellen. Vroeger bestond het remsysteem van een trein uit vacuümremmen. Normalerwijze is een trein die stilstaat, geremd. Alles is dicht. Het vacuümsysteem maakt dat de remblokken loskomen en de trein kan rijden. Het gevolg was dat het te veel vacuüm trok. Toen de helft van de trein werd afgekoppeld, voelde de locomotief het niet eens. Die bleef doorrijden, terwijl er een stuk trein achterbleef. Dat heeft men dan omgekoppeld naar een vacuümremsysteem met hydraulisch druksysteem, maar ook het druksysteem kan fouten hebben. Daarvoor dient die krokodil. Als er een wagon te kort is, krijgt de locomotief een sein: pas op, er mankeert iets aan de trein, die trekt met te weinig kracht.

Die krokodil kan men aanpassen en elektronisch maken, maar iedereen had daar problemen mee. Men probeerde de wagons te tellen met barcodes, maar dat ging ook niet, want die werden vuil door de regen en het stof. Idem voor kleurencodes. Toen heeft men die krokodil elektrisch en daarna elektronisch gemaakt. Dat was TBL.

Tot op vandaag heeft niemand de juiste oplossing gevonden. Men is het er nog steeds niet over eens wat het beste systeem is. Kijk maar naar Europa dat zijn eigen systeem heeft laten ontwikkelen. Frankrijk heeft er een, Duitsland heeft er een, België heeft er een. De Zweden hadden eigenlijk het beste systeem. Nu wil ik niet belachelijk doen, maar het acroniem van de Zweedse spoorwegen is SJ. Ik vroeg ooit aan de baas daarvan of dat iets te maken had met hetgeen wij kennen als SJ.

De **voorzitter**: Mijns inziens volstaat dat.

Ine Somers (Open Vld): Ik had graag een bijkomende verduidelijking gekregen. U hebt al aangetoond dat de NMBS toen financieel in slechte papieren zat. De NMBS boekte verliezen van ettelijke miljarden.

U haalde ook aan dat veiligheid niet de hoogste prioriteit had, maar dat het alleszins wel belangrijk was voor alle spoorwegbedrijven.

Er waren besparingstijden in de periode van 1987, maar volgens mijn informatie is er tot en met 1989 toch 750 miljoen frank geïnvesteerd in TBL1. Hoe verhoudt het belang van die investering zich tot andere investeringen? Kunt u daar meer informatie over geven? Het toont immers wel aan dat men ermee bezig was.

Honoré Paelinck: Ik kan daar geen concreet antwoord op geven, omdat de orde van grootte van investeringen zo verschillend is. De prijzen waren overigens soms wel eens overdreven. Of een investering van 190 miljoen 40 % of 400 % was, kan ik niet weten. Toen ik aan ACEC de prijs vroeg van elektrische locomotieven, heb ik wel vastgesteld dat het viermaal de prijs was van ASEA-locomotieven.

Ik geef dat mee om te zeggen dat investeringen

tussen aanhalingstekens gezet moeten worden. Er moet gekeken worden of die investering economisch gezien wel de rendabelste was. Het kan immers ook dat de prijs overdreven was. Daar kan ik niet op antwoorden.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer Paelinck, u hebt in uw uiteenzetting een paar opvallende feiten vermeld, die erop wijzen dat alles niet altijd liep zoals het zou moeten lopen en dat de NMBS geen toonbeeld was van goed beheer.

Vanuit uw functie hebt u vermoedelijk geprobeerd daar tegenin te gaan en schoon schip te maken. Allicht bent u in eerste instantie naar de politieke verantwoordelijken gestapt, ervan uitgaande dat die wel zouden optreden. De bescherming van het algemeen belang en het toezicht op de besteding van middelen door de NMBS, zijn immers hun verantwoordelijkheid.

Bent u inderdaad naar de politieke verantwoordelijken gestapt en welk antwoord hebben die u desgevallend gegeven? In hoeverre hebben zij u gesteund toen u die wantoestanden wilde rechtzetten en ervoor wilde zorgen dat de juiste beslissingen genomen werden? U geeft een aantal voorbeelden van beslissingen, waarvan u toegeeft dat bepaalde alternatieven beter waren of waarbij bepaald ernstige vragen gesteld moesten worden. Wat was hun houding op dat moment?

Honoré Paelinck: Afhankelijk van de vraag, was dat niet altijd in de goede richting. In sommige gevallen werd gezocht naar tijdswinst, het niet meteen te hard maken. Voor andere wel degelijk.

Ik geef weer een voorbeeld: de houtzagerijen van de spoorwegen. Ik weet niet of u het weet, maar op dit ogenblik is het gebruik van hout in spoorwegwagons verboden. Dat is niet meer toegelaten vanwege splinters en kwetsuren. Die houtzagerijen waren eigenlijk allemaal ontwikkeld tot kleine kmo's, die werkten voor een ander en voor zichzelf. Het hout dat werd aangekocht, was wel gekocht door de spoorwegen, maar het afgewerkte product werd ten private titel geïnd. En daar ben ik gesteund door de raad van bestuur en door de minister, die ook reclamaties kreeg om ze allemaal af te schaffen, want wie gebruikt er nu nog hout. Les menuiseries n'existaient plus.

Er zijn andere problemen geweest en het financiële probleem was het meest voor de hand liggende. Daar is tijd gewonnen door er consultants bij te halen. Men had daar ook het Hoog Comité van Toezicht kunnen inzetten om de grote oneffenheden uit te vlakken. De consultants hebben hun werk gedaan, ze zijn dat blijven doen en ik geloof dat ze het vandaag nog altijd doen, maar of de cijfers daardoor verbeterd zijn, betwijfel ik ten zeerste.

Ik heb wel ontdekt dat het boekhoudkundig weergeven van de werkelijkheid in de NMBS onbestaande was. De cijfers van de spoorwegen hebben niet veel te maken met wat er werkelijk gebeurt. Dat is mijn grootste verwijt aan de autoriteiten, tot op vandaag. Men kan nog steeds niet duidelijk kijken in de cijfers van de spoorwegen. Ik hoop dat het er ooit van zal komen.

Tanguy Veys (VB): Ik heb een zeer korte bijkomende vraag. Men kan niet stellen dat de politieke verantwoordelijken op dat moment niet op de hoogte waren van de wantoestanden die u hier geschetst hebt?

Honoré Paelinck: Ik heb eigenhandig brieven geschreven naar de politiek, naar de heer De Croo om eerlijk te zijn.

Tanguy Veys (VB): U geeft nu een aantal voorbeelden. Misschien kunt u dat meer toespitsen op het aspect veiligheid, de basis van onze commissie. In welke mate had u het gevoel dat dit dossier al dan niet…

Honoré Paelinck: Zoals ik reeds heb gezegd, ik geloof niet dat ooit iemand bij zijn gezond verstand kan zeggen dat veiligheid werd achtergesteld. Dat geloof ik niet. Dat ze niet op de eerste plaats kwam, kan ik niet ontkennen. Het is echter niet waar dat iemand zou gezegd hebben dat men zich niets moest aantrekken van de veiligheid. Dat is voor alle spoorwegen in de hele wereld hetzelfde, hoe eenvoudig ze ook zijn, of men nu een spoor heeft van 80 cm of, zoals wij, een spoor van *standard gauge*. Ter informatie, weet u hoeveel spoorbreedtes er zijn in de wereld? Drieëndertig. Rij maar eens van de ene naar de andere.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très bref.

Monsieur Paelinck, je vous remercie pour vos réponses. Je voudrais rebondir sur l'un ou l'autre élément.

Vous avez évoqué des bâtons dans les roues de la part du conseil d'administration. Pouvez-vous être plus précis? S'agissait-il de dossiers en lien avec ce qui nous occupe essentiellement, c'est-à-dire la sécurité?

Vous avez confirmé que les cahiers de charges pouvaient être rédigés par les fournisseurs. À votre connaissance, par exemple les cahiers de charges TBL1 rentrent-ils dans ce cas de figure?

Honoré Paelinck: Je peux vous assurer que, oui. TBL était certainement inspiré par les ACEC.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Dernière petite question.

De ce que j'ai compris de vos développements, vous êtes mis au courant de l'évolution du dossier TBL1 à la fin de votre mandat qui est relativement court, quand il faut déposer un point à l'ordre du jour du conseil d'administration. Cela signifie-t-il qu'auparavant, vous n'avez pas du tout été mis au courant du développement d'un nouveau système de sécurité? Êtes-vous réellement mis au courant lorsqu'il faut inscrire le point à l'ordre du jour du conseil d'administration?

Honoré Paelinck: Il y avait tant de choses à régler dès le départ, tant de choses à découvrir, à corriger que j'ai l'impression que les responsables de l'époque n'avaient pas le temps physiquement de le soumettre et dès qu'ils l'ont fait, on l'a mis au conseil d'administration.

De **voorzitter**: U zegt dat uw kort verblijf gekenmerkt werd door een aantal bananenschillen die men u voor de voeten wierp. U hebt voorbeelden aangehaald van leninglasten van 19, 20 of 21 %, waarvoor op de private markt 7,5 % werd betaald, en van lastenboeken die geschreven werden door de industrie en dergelijke. U stelde dat vast. U ging daarmee naar de raad van bestuur, neem ik aan.

Honoré Paelinck: Dat was niet nodig. Wanneer men zo’n bestelling aan u voorstelt en het is niet nodig, dan moet men dat niet tegen de raad van bestuur gaan zeggen. Die hebben daar alleen maar last van.

De **voorzitter**: Die hebben daar alleen last van, maar ze moeten toch hun goedkeuring geven om het te laten doorgaan?

Honoré Paelinck: Dan moet er iemand gaan vragen waarom het niet doorgaat en dan komt het op de raad van bestuur. Wanneer iemand voor u een bananenschil legt, u ziet die liggen en u gooit die in de vuilnisbak, dan zal er niet veel volk vertellen dat u die in de vuilnisbak gegooid hebt.

De **voorzitter**: Nee, maar u stelde vast dat er leningen van 20 % werden aangegaan. Ik neem aan dat u niet telkenmale geriposteerd hebt en dat er een aantal bestellingen zijn doorgegaan.

Honoré Paelinck: Het heeft er zelfs toe geleid, als ik mij goed herinner in de maand februari, dat de heer Schouppe en ik een brief hebben ondertekend om alle bestellingen te stoppen en te kijken wat er beslist zou worden, omdat men probeerde ons iets in de schoenen te schuiven wat niet nodig was. U zult hoogstwaarschijnlijk de documentatie – ik heb die in elk geval nog wel – vinden waarin staat: “Stop, want wij moeten eerst zien wat er gebeurt.”

De **voorzitter**: Wat was het antwoord daarop?

Honoré Paelinck: Daar moesten wij niet mee naar de raad van bestuur. Dat was onze eigen beslissing. Dat is beheer. Zo heet dat.

De **voorzitter**: Hebt u bij het beheer en in uw relatie met uw voogdijminister en de raad van bestuur, telkenmale open kaart kunnen spelen over hetgeen daar op dat ogenblik gebeurde?

Honoré Paelinck: Ik zal u een voorbeeld geven van iets waarvan ik de raad van bestuur wel op de hoogte heb gebracht. De heer Dehaene weet het ook nog. U kunt het hem nog vragen. De herschikking van de schulden is een van de dossiers die ik in handen heb genomen. Ik wist wel iets van financiën op het internationale vlak. Er is een tijd geweest waarin de NMBS geld had geleend op de internationale markt, in yen. De yen was toen gestegen en de totale kostprijs bedroeg ongeveer 19 %. Er zijn periodes geweest waarin de interest op dollar en yen 22 tot 23 % bedroeg.

Ik heb over die lening van 8 miljard opnieuw onderhandeld met de grootste verzekeringsmaatschappij ter wereld, de Japanse Life Insurance, en die teruggebracht naar een lening waarbij men natuurlijk wel met een penalisatie te maken kreeg, wat normaal is als men een lening vervroegd opzegt en die compenseert door onderhandelingen. Het bleek een verschil uit te maken, over de periode van de lening, van meer dan 1,5 miljard minderuitgaven. Zulke zaken zegt men wel tegen de raad van bestuur, want het geeft aan dat, wanneer men de zaken op de juiste manier aanpakt, men inderdaad schuldvermindering kan creëren.

Dat was een van de redenen van de schuldvermindering. Een andere was, bijvoorbeeld, de vraag die werd gesteld aan het Parlement, via de minister, opdat de spoorgronden die vrijkwamen door het afbreken

van niet meer gebruikte sporen, verkocht zouden worden ten voordele van de NMBS, om de schulden te verkleinen.

Het vroegere systeem was dat dergelijke gronden werden overgegeven aan de Staat, die de domeinen al dan niet verkocht. Naar analogie van hetgeen het leger had gedaan, heb ik de vraag gesteld of de inkomsten van die verkopen gebruikt mochten worden voor het afbouwen van de schuld van de NMBS. Dat werd toegestaan door het Parlement. De bedoeling was de schulden van de NMBS zodanig te laten krimpen dat ze weer wat konden oplopen als de hst eraan zou komen, want dat kon men op dat moment wel voorzien. Dat is ook gebeurd. Met zulke zaken gaat men wel naar de raad van bestuur, want dan moet men de steun van de raad van bestuur en van de minister hebben.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij dit deel van de hoorzitting kunnen afsluiten. Ik dank u van harte om naar deze commissie te komen. Ik denk dat u een aantal interessante zaken hebt verklaard. Ik stel voor dat wij onmiddellijk overgaan naar de heer De Croo.

Hoorzitting met de heer Herman De Croo, minister van Verkeerswezen van 1981 tot 1988 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Herman De Croo, ministre des Transports de 1981 à 1988 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Herman De Croo: Mijnheer de voorzitter, ik ben gelukkig dat deze commissie bestaat. Ik had er in de vorige legislatuur voor gestemd en ik heb er in de huidige opnieuw voor gestemd.

Laat mij toch eerst zeggen dat wie ooit met het spoor bezig is geweest, hoe complex het ook weze, er altijd iets voor voelt. Drama's zoals Buizingen, en onder ons eigen beleid Aalter en later Pécrot, hebben mij toch diep getroffen. Ik begrijp het vertrouwen dat men in het spoor moet hebben. Ik heb een woord over voor de slachtoffers, want zij mogen nooit uit het oog worden verloren. Buizingen heeft mij persoonlijk dan ook erg geraakt.

Collega's, u moet weten dat ik eind 1981 door de regering werd gevraagd om zowel de RTT en de PTT, met staatssecretaris mevrouw D'Hondt, als Verkeerswezen te beheren. Ik was geen groentje meer. Ik had toen reeds 14 jaar parlementaire ervaring en was ook fractieleider van de oppositie in de Kamer geweest. Ik was min of meer vijf jaar minister in de domeinen Onderwijs, Pensioenen en PTT, om slechts die te geven. Ik beken dat het een heel zware opdracht was. Verkeerswezen kende in die tijd geen regionale bevoegdheden. Sabena, de luchthaven, het spoor, de metro van de steden, de tram van Gent en die aan de kust, alles wat vandaag de Lijn, STIB, TEC en MIVB is, het havenbeleid, het veiligheidsbeleid, de enorme departementen met de moeilijkheden van de scheepswerven en scheepskredieten, alles wat vandaag telecommunicatie is en De Post, viel allemaal onder Verkeerswezen. Dat heel zware departement leidde ik tussen eind 1981 en eind 1987.

De verkiezingen vonden plaats in december 1987. Ook toen had men vijf maanden en iets meer nodig om een nieuwe regering te maken. Wij maakten daarvan geen deel uit. Dat was in mei 1988. Ik heb dat departement een zestal jaar, samen met onder meer Buitenlandse Handel, na 1985, geleid.

Ik heb zopas naar de heer Paelinck geluisterd en zal dus een korte repliek geven. Ik kan er immers wel dagen over spreken. Gedurende die periode is er in België veel gebeurd. De openbare schuldgraad was 135 %. Wij staan nu op 100 %. De doorsnee ontleningslasten waren 13 % tot 14 %, ook voor de Staat. Voor de eerste keer in veertig jaar was er een devaluatie van 8,5 %. De voorgaande devaluatie werd kort na de Tweede Wereldoorlog doorgevoerd. De situatie was bijzonder moeilijk voor iedereen in het besturen van de gemeenschap. Bij de NMBS was het ook niet gemakkelijk.

Vandaag krijgen de drie spoorwegmaatschappijen bijna 3 miljard euro aan rechtstreekse en onrechtstreekse steun. Voor de heer Paelinck – indien hij hier gebleven was –, dat is ongeveer een dikke 2 miljard Belgische frank per week. Dat betaalt de gemeenschap nu aan die drie spoorwegmaatschappijen.

Ik kom tot een laatste beschouwing over iets waaraan ik mij heel dikwijls heb geërgerd. De NMBS wordt gecontroleerd door een bijzondere afdeling van het Rekenhof. Toen in 1926 de privémaatschappij werd overgenomen door de Staat, werd dat bijzonder systeem van controle van de financiën en de efficiëntie in de raad in het Rekenhof opgericht. Vandaag bestaat er bestendig en ononderbroken een cel van het

Rekenhof bij de NMBS. Het zou goed zijn dat de verklaringen van de heer Paelinck daaraan worden getoetst. Ik wil dit alleen aanhalen, want anders zou het een lang verhaal worden.

Ik kom terug tot onze werkzaamheden hier met een kleine stoutigheid. Ik heb drie directeurs-generaal gekend. Eerst was er de heer Flachet. Ik heb in het begin van de jaren ’80 de hele directie van de NMBS ontslag doen nemen. Dat was nog nooit gebeurd. Ik heb dan de heer Paelinck gekend. Indien hij hier was, zou hij bevestigen dat, toen hij de abyssale situatie van de financiën van die maatschappij bekeek, na zeven maanden is weggegaan. De heer Paelinck is er zeven maanden geweest. Dan heb ik de derde man benoemd, de heer Schouppe. Als minister heb ik drie directies-generaal gekend. De heer Schouppe heeft in de vijftien jaar dat hij daar is geweest, vijf ministers gekend. Dus, één minister kende drie directeurs-generaal, en één directeur-generaal, later afgevaardigd beheerder, kende vijf ministers.

Ik zeg dat om nog een ander element van algemene aard naar voren te brengen. De langste spoorwegstaking die België heeft gekend, is gebeurd onder Herman De Croo: veertien dagen ononderbroken staking. Het afschaffen van honderden miljoenen aan bestellingen van locomotieven en treinstellen ACEC en La Brugeoise et Nivelles, heeft zowel in Brugge als in Nijvel, in Charleroi en op andere plaatsen, tot een kleine opstand geleid. Er was voldoende besteld om bijna het spoor vol te zetten tussen Knokke en Aarlen, om het heel cru uit te drukken. We hebben dat een halt toegeroepen. Misschien zijn jullie iets te jong om zich dat te herinneren.

Onder ons beleid werden in een klap 257 stations afgeschaft, stopplaatsen en stations, geloof me vrij, met alle moeilijkheden ter zake. U kent dat allemaal: toen werd het IC/IR-plan ingevoerd dat vandaag de dag een beetje minder klokvast is dan toen en een beetje minder op cadans rijdt dan toen. Dat om een woord te zeggen over de besparingen en de uitgaven vandaag de dag. Indien er specialisten onder u zijn, bij een bijzondere wet in de begroting van 1994 is bepaald dat de NMBS de enige nv is in dit land die kapitaalsverhogingen mag gebruiken voor gewone uitgaven. Ik zat toen niet in de regering. Ik zat toen in de oppositie, waar wij daarover veel hebben gezegd, om maar enkele voorbeelden te geven van wat op dat gebied te verdragen en te doen was.

Ik kom terug op het doel van deze vergadering. Ik vind het normaal dat het dramatisch accident van Aalter in juli 1982, toen ik ongeveer zeven maanden minister was, iets veroorzaakte. Ik zal nooit de beelden van dat accident vergeten, waar we kort na het gebeuren ter plekke waren. Over dit accident wordt niet veel meer gezegd, maar het is duidelijk dat het helaas te wijten was aan een menselijke fout. Ik kan de betrokken documenten aan de experts bezorgen. Het veiligheidssysteem van toen, de Memor-krokodil, was uitgeschakeld en dit heeft met zich meegebracht dat een stoptrein die 3 minuten vertraging had, werd aangereden door een trein die, als ik het mij goed herinner, een drietal signalen had genegeerd.

Het accident van 1982 heeft mij – u kent Herman De Croo – er aanstonds toe gebracht het te bespreken in de raad van bestuur van de NMBS, drie of vier dagen later. Ik heb de experts de documenten overhandigd, die u ook zult krijgen. Reeds op 18 augustus, dus zes weken na het ongeval, hebben wij een aantal systemen laten onderzoeken, zowel in Frankrijk als in Duitsland en in Nederland, de drie landen waar onze treinen – zelfs met een verschillende stroomsterkte – regelmatig reden.

Uit die notities van augustus 1982, enkele weken na het dodelijke accident in Aalter, blijkt dat wat de heer Paelinck zei bewaarheid werd. Elk land probeerde een eigen veiligheidssysteem tot stand te brengen. Het ene land deed dat iets beter dan het andere.

In die rapporten werd gezegd – ik ben geen expert in deze aangelegenheden – dat voor de traditionele snelle treinen die toen meer 160 km per uur reden, ons systeem vergelijkbaar was met dat van Frankrijk. Ook die documenten heb ik allemaal aan de deskundigen bezorgd, voor zover ik ze in mijn eigen archief kon raadplegen, want het is 28 jaar geleden.

Er was ook een zeer interessante nota, door mij gevraagd op 4 augustus 1982. Het dodelijk accident van Aalter vond plaats in juli. De nota is van vijf weken later, in het Frans opgesteld door een van de directeurs van de Maatschappij, de heer Colle: “Transmission voie-machine”. Ik had een nota geëist met antwoorden op de vragen waarom het was gebeurd en hoe dat had kunnen gebeuren.

U kent allemaal Memor, het krokodilsysteem, dat maar twee mogelijkheden heeft. Wanneer men door een dubbel geel licht rijdt, klinkt er een geluidssignaal en brandt er een lamp, waarna men een korte tijd heeft om te melden dat men het gezien heeft en om de trein te doen afremmen tot

het volgende groene licht, waar dan een ander geluid weerklinkt, zodat men de trein opnieuw op normale wijze over het baanvak kan laten rijden.

Dit krokodilsysteem is opgebouwd sinds 1909 en maakt gebruik van één vast punt. De bedoeling ervan is de bestuurder van de trein, die daar alleen zit, waakzaam te houden door middel van verschillende systemen die hij fysiek moet gebruiken, en zijn aandacht te trekken op wat fout kan lopen door middel van een fluitsignaal, het grondsignaal, het lichtsignaal enzovoort. De krokodil zelf kon maar twee functies uitoefenen.

Na een dubbel geel licht, niet gezien door de bestuurder, remde de trein automatisch af. Als het wel gezien werd, vertraagde men tot een volgende groen of rood licht, waaraan de treinbestuurder zijn machine dan kon aanpassen. Wat aan dit systeem ontbrak, was dat men door een rood licht kon rijden. Vandaag zegt men mij dat dit helaas nog tientallen keren per jaar gebeurt. Men zocht dus naar een systeem om een trein te verhinderen door een rood licht te rijden, wanneer hij de verwittiging van onder andere de dubbele gele lichten niet zou hebben nageleefd. Dat was het begin van wat de heer Paelinck de “intelligente krokodil” noemde. Ik zal zijn juiste woorden proberen terug te vinden. Hij heeft gezegd dat het een meer gesofisticeerde krokodil was, waaraan men bouwde om een derde functie aan de twee functies van de Memor – gele lichten en groen licht – toe te voegen, en om dit te perfectioneren, zodat de trein toch tot stilstand zou worden gebracht als het rood licht niet opgemerkt werd.

Welnu, een trein heeft tweehonderd tot vijfhonderd meter nodig om tot stilstand te komen. TBL+ was dan ook een systeem dat de trein tijdig tot stilstand zou brengen, voordat het rood licht voorbij werd gereden. Op 4 augustus 1982, zes weken na het dramatisch ongeval, las ik – dat zult u ook allemaal zien in de documenten die in uw rapport zullen staan – dat men sprak over een vierde dimensie om dat rood licht niet meer voorbij te rijden als al de rest aan de verplichte aandacht van de bestuurder zou zijn ontsnapt.

Men zegt: "Une réalisation de ce type doit être précédée d'un essai de présérie sur une ligne et une centaine d'engins. Comme elle fait appel aux techniques de pointe, j'envisage de la proposer au Fonds d'investissement stratégique. Le coût total de l'équipement du réseau est de l'ordre de 1,6 milliard de francs belges (valeur 1982), réparti sur une dizaine d'années."

Dat komt uit een document van de NMBS, waarin wordt voorgesteld iets anders te maken dan de klassieke krokodil, die vandaag de dag bijna nog het enige systeem is, met uitzondering van de systemen op de hogesnelheidslijnen. Op tien jaar tijd verzocht men en beschouwde men dat zo’n nieuw systeem van intelligente krokodil 1,6 miljard Belgische frank zou kosten. Dat verklaart ook dat de ACEC verder heeft gebouwd op wat zij gemaakt heeft.

Collega’s, het zal u misschien verwonderen – en ik ben de heer Paelinck dankbaar dat hij dat heeft herhaald –, maar op veiligheid werd niet bespaard. Op vier jaar tijd, geen tien jaar, werd 755 miljoen Belgische frank, dus bijna de helft van het voorziene bedrag, uitgegeven. Ook die documenten zult u terugvinden in uw dossiers. Ik heb lang moeten zoeken, maar ik heb teruggevonden dat op 4 december 1982, vier maanden na dat rapport, 380 miljoen – dat is nu ongeveer 1 miljard Belgische frank – werd toegekend door het CMCS, het comité ministériel économique et social, een soort kernkabinet. In dat document heb ik ook teruggevonden dat in 1983, enkele maanden later, 420 miljoen werd toegekend.

Van het bedrag dat men vroeg om het intelligent systeem uit te testen en eventueel op onze treinen en sporen aan te brengen, de 1,6 miljard Belgische frank, werd de helft op twee jaar tijd vrijgemaakt, in een moeilijke financiële situatie van het land en van de spoorwegen. Het resultaat was dat op het einde van de jaren ’87-’88 ongeveer 6 % van de treinen, niet veel minder dan vandaag – dat vindt u ook gedetailleerd in de rapporten – zodoende was uitgerust.

Helaas rijdt nog steeds een aantal treinen elke dag zonder een Memorsysteem. Die treinen kunnen dus niet reageren op de krokodil. Het zijn de oudste treinstellen, die al lang zouden moeten afgevoerd zijn. Het zijn er nog exact 99: 50 in Oostende, 27 in Kinkempois en 22 in Stokkem, wat de onderhoudsateliers betreft.

Wat nog erger is, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat Buizingen helaas een repetitie zou kunnen zijn geweest van Aalter, weliswaar in andere omstandigheden, 28 jaar na het eerste ongeluk. Het zou moeten onderzocht worden of de trein die het dramatisch ongeval heeft zien tot stand komen, met een Memorsysteem was uitgerust. Dat zal nog moeten blijken uit de lopende onderzoeken.

Ik spreek 28 jaar na het ongeval van Aalter, maar dat zal het onderzoek natuurlijk naar voren

brengen.

Er zijn natuurlijk consultants geweest die gewerkt hebben. Als men in zo'n bedrijf terechtkomt als minister, dan laat men eerst het bedrijf doorlichten. Collega Paelinck is maar zeven maanden van mijn zeven jaar, als ik het zo mag zeggen, in dit departement of in deze NMBS geweest. Ik zal ook vragen dat het rapport Sobemap van 1982-1984 deel zou uitmaken van het lijvig rapport, mijnheer de voorzitter, dat u zult onderzoeken. U zult zien dat alle bedragen die ik vermeld heb, daarin staan. Wat eigenaardig is, Sobemap, een toen gereputeerd studiebureau voor de NMBS, zegt dat wij te veel uitgaven aan materieel, zelfs aan veiligheidsmaterieel. Niet te weinig, maar te veel. Ik heb collega's gehoord die dat herhaald hebben. Ik heb vele jaren de raad van bestuur van de NMBS voorgezeten. Geloof me vrij, als men 257 of een derde van de stations in dit land sluit, als men een grondige verandering doorvoert met het IC/IR-systeem, als men de hoofdstations uitrust met de nodige parkings, dan doet men er zelf beter aan zijn zaak in die grote principepkwesties te verdedigen voor de raad van beheer.

Ik heb nooit – dat zou mij echt tot ten bloede verwonderen – een spoorwegman of –vrouw of een verantwoordelijke horen zeggen: u kunt, u mag of u zou kunnen besparen op de veiligheid. De reden is essentieel: in het spoorweggebeuren wereldwijd is veiligheid een kapitale aangelegenheid. U moet zich inbeelden – ik weet niet of u reeds het geluk hebt gehad, maar ik wel – dat u in een hogesnelheidstrein mee in de cockpit zit. Men zit op het spoor. Men kan alleen maar remmen; dat is het enige wat men kan doen, in zekere zin, of afgeremd worden. Men heeft geen andere mogelijkheid. De obsessie van spoorwegmannen en –vrouwen is de veiligheid.

Daar komt nog een kleine, begrijpelijke, menselijke beschouwing bij. Dat is de eventuele penale verantwoordelijkheid. Indien men onzeker zou zijn op het vlak van veiligheid, indien men daarop zou besparen of het zou beperken, kan men daarop ook penaal afgerekend worden. Ik ben ervan overtuigd dat in alles wat misschien verkeerd kan lopen in zo'n enorme maatschappij… Toen ik begon telde ze 68 000 personeelsleden, toen ik wegging waren er dat geen 48 000, wat volgens de heer Paelinck kon het met een kleine 20 000 minder. Nooit heb ik een directie, een nota of een verantwoordelijke horen melden: dat en dat is niet nodig voor de veiligheid.

Het probleem is dat het gemakkelijker gezegd is dan gedaan. Zoals u in de rapporten zult zien, staat in de nota's dat men heeft gezocht naar het beste systeem. Vandaag is men echter nog niet gekomen tot het beste veiligheidssysteem, zelfs op Europees vlak. Een uitzondering vormen de treinen met een snelheid van 300 kilometer per uur en meer, die een eigen baanvak hebben. Zij hebben een eigen systeem van beveiliging. Het is Frans van Parijs tot Brussel, het is anders tussen Leuven en Ans, van Ans naar Duitsland is het weer anders en van Antwerpen naar Nederland is het ook anders. Het echte systeem dat honderd procent zekerheid biedt, is er helaas vandaag nog niet.

Mijnheer de voorzitter, het volgende is opvallend. Er gebeurt een accident in juli 1982. Er zijn raden van beheer in juli 1982. Er is een beslissing en er zijn rapporten in augustus 1982. De aanzet tot uitgave om dat systeem te maken komt er in november 1982 en begin 1983. De bedragen zijn gegeven geweest. Zoals de heer Paelinck heeft gezegd, heeft het tot stand komen van zo'n systeem tijd gevraagd. Als mijn geheugen mij niet in de steek laat, heeft men ironisch genoeg enkele weken nadat de heer Paelinck zijn functies niet meer opnam, ergens in april 1987, beslist om voort te doen met de implementatie van het systeem dat toen volgens de ingenieurs – het is een maatschappij van ingenieurs – het beste bleek te zijn.

Wat er in de periode daarna met STAR 21 is gebeurd, kan ik niet zeggen. Ik kan wel gerust zeggen dat, op enkele percentages na, in 1989 het systeem bijna uitgerold bleek voor een kleine schare treinen. Als ik de cijfers bekijk, is men vandaag niet veel verder in het percentage adequate automatische beveiliging.

Het is zeer eigenaardig dat er in die tijd in de raad van bestuur belangrijke personen waren – de spoorwegen waren een staat in de Staat, en misschien nog – die met enorm veel aplomb en beweerde kennis van zaken het volgende zegden: "Als men er te veel veiligheidssystemen in plaatst" – ik heb goed geluisterd naar de heer Paelinck – "dan heeft men geen responsabilisering van de treinbestuurder meer." Hij heeft misschien gelijk, toen hij sprak van problemen met slaap en rust.

Treinbestuurders hebben ongeveer een jaartaak van zowat 130 werkdagen. Velen, helaas – of van 'moetens' – worden geautoriseerd door de NMBS om een tweede beroep uit te oefenen. Dat moet u ook eens aan de vakbonden vragen, als die vertegenwoordigers nog eens terugkomen.

Er is ook een risico in dit land van insomnia. Ik kan uit ervaring spreken, want ik heb het ondergaan in 2007. Ik ben ervan overtuigd dat een aantal verstrooidheden voor eenieder, ook voor ons, op de weg of op het werk, de reden zou kunnen zijn van die situatie. Dat is echter een debat waarin ik niet de minste kennis heb, tenzij een stukje uit eigen ervaring.

Mijnheer de voorzitter, ziedaar, met alle documenten die te uwer beschikking gesteld kunnen worden, wat ik wilde zeggen.

Omdat ik liever tijd consacreer aan de vragen dan aan mijn eigen wijsheid, ben ik uiteraard ter beschikking van de commissie om alles wat mij gevraagd wordt, naar best vermogen te beantwoorden.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, tout d'abord, je remercie M. De Croo pour son exposé.
J'ai deux petites questions.

Les experts indiquent dans le rapport ne pas avoir connaissance de l'importance qui a été accordée au projet TBL par rapport à d'autres dossiers d'investissement.

Comme cela a déjà été rappelé par mes collègues, notamment par M. Balcaen, nous étions dans une période d'austérité économique qui n'est évidemment pas sans conséquence budgétaire. La SNCB n'a pas échappé à ce marasme économique. Il serait intéressant de savoir si le projet TBL1 était prioritaire à l'époque. Cela n'est pas évident au vu de toutes les décisions budgétaires prises pour ce projet.

Par ailleurs, dans votre exposé, en reprenant notamment M. Paelinck et les documents que vous avez eus du conseil d'administration, vous nous avez expliqué qu'en sept ans, près de la moitié du budget – vous avez précisé une somme de 1,6 milliard - aurait été utilisée. Le résultat est qu'en 1987, 6 ou 7 % des trains étaient équipés. Je m'interroge: comment peut-on expliquer qu'en utilisant 50 % d'un budget, on parvienne à remplir 6 ou 7 % d'un objectif?

Herman De Croo: J'ai cité les chiffres du directeur Colle pour qui le système aurait dû coûter, sur dix ans, un montant de 1,6 milliard de francs belges. Je vous ai dit également que la dépense pour TBL1+ et pour l'amélioration du système Memor, d'après ce que j'ai pu retrouver, se monte à 750 millions. Vous le voyez dans le tableau et dans les papiers budgétaires.

Il est étonnant, c'est exact, que malgré l'équipement de toutes les lignes (équipées d'un système susceptible d'être amélioré par un Memor bis ou ter, qui est le TBL), que malgré tous les efforts, vous n'avez qu'un petit nombre de trains, 22 ans plus tard, équipés. Je n'ai pas d'explication là-dessus. Est-ce que la direction des chemins de fer avait sous-estimé le coût d'une opération pour la faire passer? Est-ce que le coût est supérieur à ce qu'on avait prévu? Je n'ai pas de réponse.

Un des problèmes de sécurité du chemin de fer auquel on pense très peu et qui pour l'instant fait l'objet de directives européennes est celui des passages à niveau non gardés.

Nous en avons, je crois, 3 000 en Belgique. Il y en a en Europe plus de 45 000. Il est exact que les chemins de fer belges ont consacré, comme d'autres, des montants à la sécurisation des passages non gardés qui avaient malheureusement, à ce moment-là, entre dix et quinze décès par an. Une partie des montants non qualifiés de TBL ont été consacrés à la sécurisation des passages non gardés – que ce soit par des systèmes de barrière, des sonneries ou même, dans des cas où la fréquence était importante, par des passages sous ou au-dessus du niveau. Voilà la réponse que je peux vous apporter.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil de heer De Croo danken dat hij deze commissie met zijn aanwezigheid vereert.

Herman De Croo: Dat was mijn heilige plicht.

Tanguy Veys (VB): U had kunnen weigeren, maar ik dank u omdat u bent gekomen.

In verband met de toelichting die werd gegeven door de heer Paelinck, u weerlegt de opvallende disfuncties waarmee hij werd geconfronteerd niet. Ik vermoed dat u, als de toenmalige verantwoordelijke politicus, zelf ook hebt geprobeerd om daaraan iets te doen.

U hebt onder meer verwezen naar de bestellingen, de stakingen en de personeelsproblematiek. De heer Paelinck heeft gezegd dat hij u daarvan steeds op de hoogte heeft gehouden. Kunt u iets meer zeggen over de andere maatregelen die u hebt genomen om die problemen aan te pakken, en met welk resultaat?

Ik vermoed dat er binnen de toenmalige raad van

bestuur nog andere politiek gemandateerde afgevaardigden waren. Kunt u even toelichten welke rol zij speelden en in hoeverre u van hen de nodige steun hebt gekregen en gevonden om die maatregelen door te voeren?

U hebt onder meer verwezen naar een analyse van Sobemap. Kunt u toelichten wat Sobemap precies is?

U zegt dat in een audit van Sobemap werd gesteld dat er te veel werd uitgegeven aan veiligheid. Betekent dit dat wij te veel betaalden voor de veiligheidsmaatregelen of dat er te veel veiligheidsmaatregelen waren zonder dat men zich afvroeg of men wel in de juiste veiligheidsmaatregelen investeerde? Het kan immers dat men een aantal uitgaven deed die de prioritaire veiligheid niet ten goede kwamen.

U geeft in uw historisch overzicht na de ramp in Aalter heel duidelijk aan dat er heel kort op de bal werd gespeeld en dat er een aantal pertinente beslissingen werden genomen. U bent echter minder gedetailleerd over het verder verloop van de implementatie daarvan.

Ik heb de indruk dat er tot de komst van de heer Paelinck een soort waas hangt over de beslissingen die men toen heeft genomen. Waarom heeft het zo veel tijd gekost, vooraleer men in 1987 tot de keuze voor TBL kwam?

Ik vermoed dat er in die periode ook een aantal andere belangrijke beslissingen ten uitvoer werden gelegd die hier niet duidelijk aan bod komen.

Herman De Croo: Sobemap is een studiebureau zoals vele andere, bijvoorbeeld PricewaterhouseCoopers. Ik weet niet of het nog bestaat. Het hele rapport van doorlichting van de NMBS werd gemaakt tussen 1982 en 1984.

Één van de kritieken van de auditmaatschappij was dat de NMBS haar investeringen niet voldoende aanpaste aan haar specifieke noden. Algemene investeringen, maar ook deze met het oog op veiligheid, werden onvoldoende op maat gemaakt van wat nodig was. Er was ook kritiek op overinvesteringen in sommige andere aangelegenheden.

Mijn twee voorgangers, die samen maar één jaar minister zijn geweest, hebben meer dan 3 500 mensen aangeworven zonder enige bijzondere kwalificatie. De door mij afgezegde bestellingen bedroegen miljarden Belgische frank aan ons inziens nutteloos tractiematerieel en ander materieel dat niets met de veiligheid te maken had.

De volledige herziening gebeurde toen we 257 stations hebben gesloten, waarvan er geen vijf terug zijn geopend. Ik heb toen in het Parlement bakken kritiek gekregen. Als men de spoorwegen niet één dag, maar veertien dagen aan een stuk ziet staken, dan moet de kritiek die men krijgt toch ernstig zijn. Na de periode waarin ik de NMBS onder mijn bevoegdheid had, heeft men geen enkele van die 257 stations, misschien een vijftal, terug geopend. Die sluiting was dus oordeelkundig.

De huidige drie maatschappijen samen kosten ons vandaag drie miljard euro per jaar. Dat dringt niet door bij de publieke opinie. Wij geven in Afghanistan 109 miljoen euro per jaar uit. Dat is misschien te veel voor sommigen. Maar er is drie miljard euro voor die drie spoormaatschappijen.

In ABX alleen heeft de NMBS 70 miljard Belgische frank verloren. Ik spreek niet over tientallen jaren geleden. Dat is nog vrij recent gebeurd. Daarvoor zou een onderzoekscommissie misschien ook op zijn plaats geweest zijn. Het is een moeilijke kwestie, zo'n immens bedrijf dat nauw verbonden was met de Belgische industrie. Zelf heb ik als minister van Buitenlandse Handel tussen 1985 en 1988 gezien hoe wij Belgische locomotieven goedkoper verkochten in onze buitenlandse handelsmissies in Mexico en Marokko dan aan onze eigen Belgische bedrijven.

Toen was de mentaliteit dat we een vitrine moesten maken. Men moest Belgische producten laten aankopen door De Post, de RTT en de spoorwegen om dan aan het buitenland te tonen hoe goed ze wel waren. Ze werkten onverschillig de kostprijs om ze dan in het buitenland ten gunste van de tewerkstelling aan een lagere prijs te kunnen uitvoeren. Dat is een zeer eigenaardige redenering. Ik heb heel veel moeite gehad om die te laten stopzetten.

TBL vond zijn weg in het ingenieurswezen van de NMBS in 1983 of 1984. Dat denk ik. Ik heb daar geen bewijzen voor. Dat moet men kunnen terugvinden. De heer Paelinck is gekomen in 1986. Waarschijnlijk was het TBL-systeem dan al experimenteel bezig. In 1987, zeven maanden later, heeft men het op de raad van bestuur gebracht. Die heeft erover beslist volgens de drie opties die de raad van bestuur toen had. Ik denk dat in juni 1987 werd beslist om met het TBL

systeem verder te doen. Dat verklaart waarom wij een beetje later, in het begin van de uitrolling van het systeem, slechts kwamen tot 5 of 6 % van de treinen die ermee waren uitgerust. Vandaag de dag rijden er blijkbaar nog tientallen treinen zonder enig systeem; zonder TBL, maar ook zonder het oude Memor-krokodilsysteem dat men in het begin had uitgedacht.

Er valt nog heel veel te zeggen, maar, zoals voor alle spoorwegbedrijven, gaat het om een immens bedrijf. Geloof mij vrij. Het heeft veel moeite om zich aan een nieuwe situatie aan te passen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur De Croo, je voulais revenir sur votre lecture des investissements en TBL1. En effet, nous constatons une mise en œuvre limitée du TBL1 par rapport aux chiffres d'investissement que vous donnez dans votre exposé.

À cet égard, je tenais à revenir sur certains éléments du rapport intermédiaire des experts. Début 1987, ils font état de la nécessité d'économies à faire. Le gouvernement fait savoir à la SNCB qu'elle devra faire face à ces économies. Ces mesures ont obligé la SNCB à revoir sa politique d'investissement. C'est pourquoi des dossiers d'investissement en cours ont été réexaminés dont celui du système TBL1 (voir pages 15, 16 et 17 du rapport des experts).

Un groupe de travail est donc créé par décision du comité de direction du 4 mai 1987, dont vous avez peut-être eu connaissance à l'époque. Cette décision vise à créer un groupe de travail pour évaluer le système, étudier son utilité, analyser son coût, etc. Au bout du compte, le comité de direction du 16 juillet 1987 suit les avis du groupe de travail sur les conséquences financières et les implications juridiques éventuelles de l'abandon complet du projet. Il est décidé de ne pas l'abandonner complètement.

Cependant, il est décidé de ralentir la réalisation du contrat en cours dans la mesure du possible et de l'étaler dans le temps. Faute de moyens financiers, aucun nouvel engagement n'a pu être pris pour la poursuite de l'installation du système TBL1.

Le rapport des experts conclut: "Concrètement, cela a eu pour conséquence que le projet de 1982, planifié (…) jusque 1987 et au moment de sa mise en œuvre, a pris fin quelques années plus tard que prévu et que la poursuite de l'extension du système a été abandonnée".

Donc je veux bien croire l'affirmation selon laquelle aucune économie n'a été faite sur le système de sécurité, mais nous avons là des mesures prises à un moment par la SNCB, peut-être sous prétexte d'économies, qui n'ont peut-être pas été réalisées de fait – je ne sais pas –, mais il est dit que des économies sont à faire. On met donc en place un groupe de travail TBL1, dont les conséquences seront à terme approuvées par le comité de direction: on ira moins vite dans la mise en œuvre de TBL1 que ce qui est prévu. On n'ira pas non plus au-delà de la première phase d'implémentation.

J'aurais voulu avoir un peu plus d'explication sur la manière dont vous lisez le rapport des experts.

Herman De Croo: Je vous ai remis un document du 27 avril 1987 venant du département Infrastructure, adressé à MM. Paelinck, Schouppe, Martens, Soelens, De Greef, etc...les directeurs généraux. Je vous en lis une page:

"Historique:

1. En dépit des investissements considérables consentis afin de matérialiser aussi fortement que possible toutes les conditions de signalisation nécessaires pour éviter les accidents, collisions, prises en écharpe, la sécurité de circulation reste, dans l'état actuel, tributaire du respect des signaux par les conducteurs.

2. L'objet de la TBL est d'aider ceux-ci à respecter les indications données par les signaux lumineux et de provoquer en sécurité l'arrêt immédiat des convois lors des dépassements des signaux d'arrêt fermés. Il s'agit en fait de prévenir et de limiter les conséquences des défaillances humaines toujours possibles. La TBL constitue le dernier chaînon actuel dans la chaîne de la sécurité ferroviaire.

C'est dans le cadre de la lutte contre les défaillances humaines et suite à plusieurs accidents graves dus à des dépassements de signaux en gare que la direction générale a pris la décision de faire un essai de Memor-Stop basé sur un crocodile amélioré. Outre les lacunes fondamentales présentées par l'équipement de sol en matière de sécurité et de fiabilité, des difficultés insurmontables se sont manifestées, rendant le système Memor-Stop inexploitable.

La collaboration très étroite entre M et S (les deux départements des chemins de fer) et l'appui constructif de la direction générale a conduit en 1982 à l'élaboration d'un rapport précis qui a

permis de fournir une réponse rapide à la SNCB, aux inquiétudes de M. le ministre des Communications, suite à l'accident d'Aalter.

Une décision du CMCES est intervenue pour charger la firme Acec de développer un système sûr et fiable pour lequel notre administration a passé commande en décembre 1982 pour un marché d'essai."

Et puis, il y a l'annexe des montants dépensés. Vous verrez, ce sera dans le rapport, que le total des montants dépensés s'élève à 755 000 012 BEF. C'est l'annexe qui explique la mise en œuvre à l'essai en décembre 1982. Je ne connais pas le déroulement technique de la situation. On va même jusqu'en 1989. La plus haute dépense est de 87 230 000. Cela s'étale sur trois ou quatre années.

J'ai dû chercher moi-même toute une série de documents. Mais on ne peut pas dire qu'après le tâtonnement… Répondre aux inquiétudes du ministre, c'est dire dans un langage clair: "Il nous tape dessus tous les jours." On connaît ce système-là!

On ne peut parler de manque d'intérêt de la part de la direction du chemin de fer en la matière. On peut, en effet, prétendre qu'elle a peut-être pu s'inspirer d'un système français. Vous constaterez dans le rapport qu'en France, le système n'était pas plus avancé à ce moment qu'il ne l'était chez nous, aux Pays-Bas ou en Allemagne. Je ne connais pas le système suédois dont parlait M. Paelinck. Bref, à ce moment-là, *rebus sic stantibus*, les choses étant ce qu'elles sont, le chemin de fer n'a pas lésiné sur les moyens qu'il avait reçus comme dotation particulière, car ils ne figuraient que partiellement à son budget.

Le chemin de fer a vécu pendant des années sur de l'emprunt pour financer ses dépenses ordinaires. Ainsi, les dettes au chemin de fer s'élevaient-elles à 7,3 milliards d'euros, que l'on a dû éponger pour rencontrer certains critères d'entrée dans la zone euro. La dette s'élève, à nouveau, aujourd'hui à près de 3 milliards en sus des 3 milliards annuels que ces sociétés reçoivent.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): C'est un élément essentiel. Le fait d'avoir pris des décisions en 1982 après Aalter ne pose aucun problème. Des décisions sont prises et on planifie la mise en place de TBL1.

J'en reviens à la période de 1987, au cours de laquelle on décide de réaliser des économies. Vous citez des documents internes. Le rapport des experts se base aussi sur des rapports de comités de direction, dans lesquels il est décidé de limiter la mise en œuvre du TBL1.

En votre qualité de ministre de tutelle de l'époque, êtes-vous au courant de cette décision du comité de direction? Évidemment, nous restons dans l'expectative par rapport au fait que les montants ont visiblement été versés à la SNCB. Ils figuraient au budget pour mettre en œuvre le TBL1. Par ailleurs, il semble – je n'ai pas de raison de contredire, à ce stade, le rapport des experts – qu'une décision du comité de direction intervient visant à ralentir la mise en œuvre de TBL1.

Herman De Croo: Je ne peux vous citer que les dépenses: "Fourniture d'équipements de TBL à logique programmée…Mise en œuvre des équipements TBL…" J'espère que ces montants sont exacts. Il y a 25 ou 30 ans, je n'aurais jamais accepté, en qualité de responsable politique, une diminution sciemment organisée au niveau de la sécurité. Jamais!
Je vais vous citer un exemple, par ailleurs difficile à suivre.

Je prends un exemple assez difficile à suivre. Pour quelqu'un qui gère la Justice, les prisons sont l'élément le plus essentiel, mais le plus inattendu et dangereux; pour quelqu'un qui gère le secteur des communications, c'est la sécurité qui est le point le plus important. Même s'il ne peut y faire grand-chose, il ne va jamais se relâcher.

Je n'ai pas souvenance, de manière concrète, après 1987 ou fin 1987 (le choix a été fait en juillet 1987), de continuer le déroulement du TBL1. Y a-t-il eu des décisions après ce conseil d'administration de juillet 1987? Je ne pourrais pas vous répondre. Je crois que, jusqu'à ce moment, non. Ce qui s'est passé après, je n'en sais rien: en 1988, je n'y étais plus.

Ine Somers (Open Vld): Dank u wel, mijnheer De Croo, voor de toelichting. Ik heb toch nog een klein vraagje. U hebt expliciet gezegd dat er gekeken werd naar de buitenlandse systemen, en dan vooral naar de systemen van Duitsland, Nederland en Frankrijk, om te bepalen wat het veiligheidsniveau op dat ogenblik in die landen was en om dat dan te vergelijken met België.

Is er in die vergelijking tussen de landen op een of ander ogenblik overwogen om voor een buitenlands systeem te kiezen? Of heeft men gewoon gekeken in die analyse waar wij, België,

stonden ten opzichte van de landen waarmee we ons vergeleken, en was het toch per definitie een nationale leverancier die verder de ontwikkeling van onze spoorwegsystemen op zich zou nemen?

Herman De Croo: Ik zal u een tekst van vergelijking voorlezen met Frankrijk, het is een lange tekst.

"La seule différence de principe par rapport à l'arrêt automatique de la SNCB est que les signaux d'arrêt fermés sont traités comme des signaux avertisseurs à l'arrêt. À la SNCF, cela n'entraîne pas de difficultés, car les signaux de contre-voie sont éteints."

Vraag mij niet wat dat juist betekent, maar dat schijnt een bescheiden verschil te zijn, in die tijd, tussen het 'essai'-systeem bij ons en het lopende systeem in Frankrijk.

Ik moet u ook zeggen dat – daar hebt u gelijk in – men in Nederland ook vroeger is gestart. Dit was te wijten aan een zeer zwaar treinongeval in 1953, als mijn geheugen mij niet in de steek laat. U zult in het verslag lezen welk gevolg de automatische treinbeïnvloeding, de ATB, heeft gehad in de vergelijking met de drie landen die zij hebben beslist. Ik ben geen technicus om te beoordelen welke de verschillen bleken te zijn tussen die systemen, maar die blijken uit die rapporten. Dat rapport komt van de *direction générale* van de SNCB "*qui répond aux questions posées à M. Wauters"* – ik weet niet meer wie dat is – "*relatives aux systèmes de contrôle des réseaux voisins*." Na de eerste dag na Aalter had ik natuurlijk al gevraagd wat er elders gebeurt en of dat zich bij ons opnieuw zou kunnen voordoen. Ik ben helaas de overtuiging toegedaan dat dit zich vandaag de dag nog kan voordoen. Ik zeg helaas.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, M. De Croo a globalement répondu aux questions. J'avais également les mêmes questions à poser par rapport aux pages 16, 17 et 18 du rapport intermédiaire. Je n'y reviendrai donc pas.

Je me suis étonnée du délai entre la décision intervenue en octobre 1982 et la mise en œuvre en 1987. Cinq années s'écoulent entre la décision et la première mise en œuvre du projet. Vous avez également abordé ce sujet dans votre réponse.

En 1987, la SNCB a recommandé du matériel aux ACEC, mais n'a pas du tout envisagé un *upgrade* du système TBL1, alors que c'était possible, puisque cela figurait parmi les recommandations du groupe de travail TBL.

Herman De Croo: La décision de 1987 a été de continuer l'installation de TBL. Il y avait trois options. C'est l'option 2 qui a été choisie. Cela signifie que le système était déjà en cours d'installation et qu'on ne l'a pas arrêté. C'est clair! D'ailleurs, dans le rapport de M. Dalem au Sénat, contenant le budget du ministère des Communications du 29 février 1984, je cite: "Dans le cadre de l'augmentation de la vitesse, de la sécurité et de la régularité des trains, un crédit de 420 millions de francs a été engagé en 1983 pour le Memo Stop automatique des trains." Cela ne s'appelait pas TBL, mais Memo Stop automatique des trains. Je suppose qu'ils ont commencé à procéder, une fois le budget libéré, aux essais avant de passer à l'installation concrète.

Certes, madame, cela a pris quelque trois années. Nous sommes 25 ans plus tard et je n'ai pas l'impression que toutes les lignes et tous les trains de notre pays soient équipés de ce système amélioré qui a connu d'autres vocables après coup. Si on devait recourir à la règle de trois pour connaître le temps consacré à l'époque, avec les essais nécessaires, pour atteindre le pourcentage d'installation cité par nos collègues tout à l'heure et le temps consacré depuis lors pour parvenir au pourcentage actuel, on parviendrait sans doute à une solution mathématique très différente.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt dank ik de heer De Croo voor zijn toelichting bij de periode waarin hij verantwoordelijkheid droeg. Het mag worden benadrukt dat het, bekeken vanuit het huidige perspectief, een aparte periode was. De voogdijminister was toen immers tegelijkertijd de CEO van de spoorwegmaatschappij. In die zin droeg hij een belangrijke verantwoordelijkheid.

Wij hebben in het buitenland moeten vaststellen dat het helaas dikwijls dramatische ongevallen waren die ertoe hebben geleid dat het veiligheidsbeleid en de veiligheidssystemen de nodige aandacht hebben gekregen. In ons land was zulks helaas in 1982 met het ongeval in Aalter het geval.

Mijnheer De Croo, indien ik uw verhaal kort samenvat – ik ga wellicht iets te kort door de bocht –, dan verklaart u dat er na het ongeval in Aalter heel drastisch is ingegrepen. Er zijn duidelijke beslissingen genomen. Ook werden de nodige budgetten ingeschreven.

Er werd evenwel over een benodigd budget van

1,6 miljard Belgische frank gesproken, waarvan in 1982 en 1983 een gedeelte werd vastgelegd of toegekend. U hebt daarstraks de bedragen genoemd. De juiste bedragen zijn nu niet relevant. Samen kwamen die op 755 miljoen Belgische frank uit.

Ik heb evenwel niets over de jaren na 1982-1983 vernomen. De uitrol lijkt daarna enigszins te zijn gestokt. U stelt ook dat het project na uw periode blijkbaar is stopgezet, omdat men maar tot 6 % is gekomen.

Herman De Croo: Mijnheer de voorzitter, in de periode van drie tot vier jaar voor het in werking treden en het uittesten van het systeem, bereikte het percentage uitgeruste treinen, na de ervaringsproeven – het systeem is immers niet vanaf de eerste dag ontwikkeld – alles bijeen een niveau dat sindsdien niet fors is gestegen. Het is de daaropvolgende 25 jaar misschien hooguit verdubbeld.

U zal de jaarlijks uitgegeven bedragen trouwens in detail kunnen bekijken.

Jef Van den Bergh (CD&V): U verwees ter zake naar een beslissing van de CMCS, zijnde het comité binnen de regering dat in de bewuste periode dergelijke beslissingen nam.

Kan u iets meer toelichting geven bij voornoemd orgaan binnen de regering? Wij waren er in de jaren tachtig immers niet bij. Wij hebben dan ook weinig zicht op de manier waarop het economisch beleid in die jaren werd gestuurd. Het is misschien zinvol daarvan een beeld te krijgen.

Herman De Croo: Het concept “kernkabinet” bestond niet in die tijd. De bijeenkomst van kabinetschefs, een orgaan dat nu erg frequent samenkomt, bestond toen ook niet, of het gebeurde zeer zelden.

Er waren twee organen in de regering. Enerzijds de Ministerraad, die gewoonlijk samenkwam op vrijdag, en anderzijds het Comité Ministériel Economique et Social. Ik vind de Nederlandse benaming niet onmiddellijk terug. Dat comité kwam samen op donderdag. In principe werden de economische en financiële dossiers behandeld in dat comité. Daar waren ook de staatssecretarissen aanwezig. Normaal was daarmee de kous af.

De beslissing van het CMCS was belangrijk in organen zoals De Post, de RTT, de spoorwegen, de buurtspoorwegen enzovoort. Daar werden de financiële beslissingen omtrent de affectaties van nieuwe middelen genomen. Die werden dan eventueel nog bekrachtigd in de Ministerraad. In het algemeen gebeurde dat echter niet. Dat was elke donderdagvoormiddag. Op elke vrijdagvoormiddag was er een vergadering van de Ministerraad.

Jef Van den Bergh (CD&V): Er bestond in die tijd natuurlijk nog geen wet op de overheidsopdrachten.

Is de inschatting correct dat in die jaren het economisch beleid erop gericht was om de Belgische industrie zo veel mogelijk opdrachten vanuit de overheidsbedrijven toe te kennen?

Herman De Croo: De heer Perin, een senator-notaris van Mechelen – ik ben zijn naam vergeten, maar hij is ook minister geweest – en ik zijn samen de drie auteurs geweest van de wet van 1976 over de overheidsopdrachten, die vandaag nog steeds min of meer bestaat.

Het is juist dat vanwege de vakbond, zowel privé als publiek, en de nationale industrie er bestendig druk werd uitgeoefend, ook via het Parlement, om die bestellingen te doen die bij ons een showcase zouden zijn, om ze dan te kunnen verkopen aan het buitenland.

Dat ging zelfs zo ver dat een van de organen, samengesteld uit private en publieke, openbare bedrijven, vormingscentra maakte om spoorwegmaterieel te kunnen verkopen in Gabon of Vietnam. Hier liet men de mensen vormen, in een soort van ontwikkelingssamenwerking, door een consortium dat de buurtspoorwegen, de spoorwegen en de privé samen hadden opgericht. Daardoor konden ze materieel leveren uit België, vergezeld van een opleidingssysteem.

Een persoon waarvan ik de naam kwijt ben, detacheerde ingenieurs van de MIVB, de spoorwegen en van de Belgische luchtvaart naar dat semicommercieel orgaan dat zich niet kon veroorloven voltijds specialisten aan te trekken, maar die dan inhuurde. Vervolgens betaalde dat orgaan aan de grote openbare economische bedrijven. Dat systeem was heel verschillend van het huidige systeem. De privatisering is immers daarna gepasseerd, althans gedeeltelijk in sommige sectoren.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik was nog niet klaar met mijn vragen.

Ik keer nog even terug naar het einde van uw

periode als bevoegd minister en tegelijkertijd als CEO van het bedrijf. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van collega Balcaen. Als ik mij niet vergis, was u er bij op 16 juli 1987, het moment van de beslissing, zoals die ook in het rapport van de experten verwoord is. Het directiecomité besliste om de lopende overeenkomst met ACEC over de installatie van TBL1 af te remmen en te spreiden in de tijd. Die beslissing viel toen u de verantwoordelijkheid droeg in de regering en in de regeringsmaatschappij.

Herman De Croo: Mijnheer Van den Bergh, ik ben nooit CEO geweest van de spoorwegen. U moet niet overdrijven.

Jef Van den Bergh (CD&V): Het had die naam niet.

Herman De Croo: In die tijd zat de minister van Verkeerswezen de raad van bestuur voor als hij aanwezig was. Ik beken dat ik op zware raden van bestuur, o.a. waarop 257 stations werden afgeschaft, aanwezig ben geweest. De functie van afgevaardigd bestuurder kwam pas sinds de wet van 1991. Het was de directeur-generaal die de spoorwegen leidde. Men moet het nakijken, maar ik denk dat de minister in die periode niet meer aanwezig kon zijn op de raad van bestuur. Als hij daar niet was, kon hij die ook niet voorzitten. Tot die periode, ik denk tot 1991, zat de minister bij aanwezigheid de raden van bestuur voor. Van tijd tot tijd was dat nuttig.

Ik moest de beslissing van juli 1987 lezen om het mij te herinneren. Ik weet niet of die ooit tot bij mij of in de raad van beheer is gekomen. Ik weet wel dat TBL toen niet is gestopt.

Jef Van den Bergh (CD&V): U verwees naar treinen die vandaag de dag nog zonder Memor zouden rondrijden. Dat was in de jaren tachtig ongetwijfeld ook het geval. Toen is gefocust om te investeren in het nieuwe systeem TBL. Is er in uw periode ook beslist om elke trein met dat Memorsysteem uit te rusten?

U verwees naar de drastische besparingen die u in de jaren ‘80 bij de NMBS hebt doorgevoerd. U verwees bijna trots naar de twee weken durende staking. In die periode is er wellicht ook bespaard op investerings- en onderhoudswerken.

Kunt u daar wat duiding bij geven? Als die investeringsmiddelen worden geblokkeerd, heeft dat dan mogelijk gevolgen voor de investeringen in de bestaande infrastructuur en onderhoudswerken? Is daar ook op bespaard of was dat niet het geval?

Herman De Croo: ik durf daar niet precies op antwoorden. Wat de eerste vraag betreft, volgens mijn informatie rijden er nog nog 99 stellen zonder Memor in België. Dat zijn waarschijnlijk de oudste stellen die men nog gebruikt, maar ik ben daar geen specialist in. Ik wil alleen zeggen dat bij mijn weten de essentiële besparingen uit drie bronnen naar voren zijn gekomen: een herschikking van de schuld, een niet-aanwerving van personeel en dus een natuurlijke afvloeiing van personeel en het niet uitvoeren van een aantal bestellingen van rollend materieel. Er zijn ook bestellingen geweest; de dubbeldekstrein dagtekent van het einde van die periode. Ik heb er echter geen weet van dat men op infrastructuur als dusdanig zou bespaard hebben. Men moet immers de treinen laten rijden met de nodige veiligheid. Als men echter een derde van de stations niet meer bedient of afschaft, met alle stopplaatsen en andere zaken van dien, houdt dat besparingen in. Er zijn natuurlijk ook investeringen bij gekomen, bijvoorbeeld de stationsparkings in Hasselt en Denderleeuw. Die kan ik zo uit mijn geheugen aanhalen. Het systeem was dan IC/IR, cadanstreinen, klokvast, met grote stations met aanzuiging van reizigers aldaar en met overschakeling en afschaffing van de kleine tussenstations. Ik herinner mij echter niet dat men op het vlak van de infrastructuur, die de veiligheid zou kunnen hebben beïnvloed, bespaard heeft.

De **voorzitter**: Mijnheer De Croo, als u het mij toestaat, wil ik zelf ook nog enkele vragen stellen. We moeten zeker om 17 u 00 met de volgende spreker kunnen beginnen. De heer Paelinck zei dat veiligheid in die dagen geen prioriteit was omdat de hogesnelheidstrein wel prioriteit had. Hij heeft echter duidelijk benadrukt dat er geen effectieve besparingen waren inzake veiligheid. U hebt dat herhaald. Anderzijds stel ik vast dat u in 1983 KB nr. 140 nam, waarin werd gesteld dat er een evenwicht moest komen in de exploitatie binnen de NMBS.

Achteraf zei men in een aantal notulen – collega Van den Bergh verwees er ook naar – dat juist dat KB aangaande het evenwicht in de exploitatie eigenlijk een oorzaak was van het feit dat er achteraf een onderhoudsachterstand was. Ik vraag mij dan af in welke mate er achterstand was. Achteraf zien we immers dat er in werkgroepen toch werd beslist om de uitrol van TBL1 stop te zetten. Had dat met elkaar te maken? U beiden zegt dat er geen besparing was op veiligheid. Anderzijds stellen we vast dat die investeringen in veiligheid niet werden

doorgevoerd. Dat blijft mijn fundamentele vraag: welke beslissingen en waarom zijn die genomen?

Herman De Croo: Ik weet niet wat het effect van dat koninklijk besluit nr. 140 was op de diverse vlakken op het terrein. Er werden toen beslissingen genomen bij volmacht. U mag niet vergeten dat wij in die periode, 40 jaar na de oorlog, de enige devaluatie hebben gekend, die een *boost* was om het land er weer bovenop te krijgen. De openbare schuld was toen erg hoog, met een ontleningskostprijs van 13 %.

Er zijn toen bij de NMBS vele bestellingen, onder meer van rollend materieel, niet doorgegaan. Ik moet u zeggen dat ik toen heel veel moeilijkheden gehad heb met ACEC. Ik herinner mij nog altijd levendig de gijzeling die mij overkwam in het atelier van La Brugeoise et Nivelles, in Nijvel. Ik herinner mij daar nog vele details van, maar bij mijn weten, mijnheer de voorzitter, zou geen enkele directie van de spoorwegmaatschappij een afbouw van de veiligheid aanvaard hebben.

De uitrol van TBL1, waartegen sommigen technische bezwaren hadden, is nooit gestopt. Ten bewijze daarvan gelden de bedragen die ik heb aangehaald. Tussen niet stoppen en het systeem fors uitbreiden, is er echter een verschil. Ik weet niet of dat laatste toen technisch mogelijk was.

Ik zie toch geen verband tussen het koninklijk besluit en het probleem van de veiligheid. Dat zie ik niet.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer De Croo.

Ik stel voor dat wij onmiddellijk overgaan tot het horen van de heer Dehaene.

Hoorzitting met de heer Jean-Luc Dehaene, minister van Verkeerswezen van 1988 tot 1992 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Jean-Luc Dehaene, ministre des Transports de 1988 à 1992 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Dehaene. Mijn excuses, het is iets later dan wij oorspronkelijk getimed hadden. Ik meen dat wij al bij al binnen een respectabele tijdsmarge zijn kunnen blijven.

U hebt vooraf een aantal vragen gekregen, die zijn opgesteld door onze expert op basis van de rapporten die u ook toegezonden werden. Ik stel voor dat ik u onmiddellijk het woord geef, waarna de verschillende leden van de commissie eventueel bijkomende vragen kunnen stellen over de materie die deze commissie bezighoudt.

Jean-Luc Dehaene: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen een deel van de verloren tijd in te halen, door mijn inleiding kort te houden. Ik heb immers nog een andere job en ben ook nog in een ander parlement in vergadering.

Ten eerste, wanneer iemand een rapport zoals voorliggend rapport leest of wanneer iemand een opdracht van een commissie zoals uw commissie krijgt, moet hij of zij goed opletten dat hij of zij niet met terugwerkende kracht de tijdsgeest van vandaag overzet naar het moment waarop de beslissingen zijn genomen. Het gevaar voor alle onderzoeks- en andere commissies is dat de toen genomen beslissingen niet worden herbekeken in de geest van het ogenblik waarop zij zijn genomen.

Ik wil bijgevolg beginnen met het naar voren brengen van een aantal elementen die in de bewuste periode aan de orde waren.

Ten eerste, daarnet is al benadrukt dat wij ons op het bewuste ogenblik in een periode van budgettaire sanering bevonden, hoewel het nog niet de periode was waarin wij naar de normen van Maastricht toewerkten. Niettemin heerste toen een groot bewustzijn dat het deficit moest worden verminderd en dat ook de overheidsbedrijven, die een groot deel van de begroting opslorpten, een bijdrage aan de sanering moesten leveren. Een dergelijke bijdrage was ook reeds met heel veel sterkte in de periode vóór mij, met name onder de bevoegdheid van de heer De Croo, gebeurd. De sanering bleef echter voortduren in de regering tijdens de periode van 1988 tot 1992.

Een tweede element dat moet worden bekeken, is het volgende. Een en ander houdt verband met vragen die aan bedrijven zijn gesteld. Het is evident – tot op zekere hoogte is dit ook vandaag nog het geval – dat overheidsinvesteringen ook werden bekeken als een element in onze economie. Meer bepaald waren een aantal bedrijven, zoals BN en ACEC, heel sterk van de spoorwegen afhankelijk. Er bestond dus enige politieke druk om ervoor te zorgen dat de bedrijven in kwestie konden blijven draaien, laat staan dat zij ook nieuwe producten konden ontwikkelen die door de NMBS werden besteld.

Bedoelde producten waren een referentie voor de betrokken bedrijven, wanneer zij hun producten naar andere gebieden wensten te exporteren.

Het voorgaande was een algemeen beleid. Meer nog, indien een dergelijk beleid niet werd gevoerd, werden wij in het Parlement heel zwaar geïnterpelleerd. Het was een beleid dat op dat ogenblik algemeen werd gedragen.

Een derde element dat ik wens te benadrukken, is dat ik ten opzichte van de rol van de minister, en de rol van de minister zoals hij mogelijk ook in de wet naar voren werd gebracht, een enigszins ander concept dan mijn voorganger had. Ik heb van meet af aan gezegd dat ik geen manager van de spoorwegen was. De spoorwegen moeten als bedrijf autonoom kunnen werken, met verantwoordelijkheid van de raad van bestuur en van het directiecomité die dat bedrijf moeten runnen. Ik was geen personeelschef van de NMBS en ook niet de verantwoordelijke voor het bollen van de treinen. Ik ken daar trouwens niets van. Ik was alleen een voogdijminister, die ook niet voortdurend moest interfereren. De relatie met de NMBS was hoofdzakelijk een relatie betreffende investeringen, want het is ook dat element dat heel sterk op de begroting naar voren komt.

Ik heb, niettegenstaande de wet mij dat effectief toeliet, nooit, tenzij een keer in een kennismakingsvergadering, de raad van bestuur van de NMBS voorgezeten. Ik ben medeauteur, samen met collega Colla, van de wet van 1991, die de autonomie van de overheidsbedrijven wettelijk bevestigt. Gedurende de hele periode dat ik minister van Verkeerswezen was, heb ik geanticipeerd op die wet, omdat het ook mijn benadering was van hoe de relatie tussen het bedrijf en de regering moest zijn.

Ik kom tot een laatste bemerking. De periode die ik heb meegemaakt en de periode onmiddellijk ervoor waren duidelijk periodes zonder ongevallen bij de NMBS. Ik heb nooit op het terrein moeten afstappen voor een ongeval. Het is duidelijk dat dit voor een stuk mee de sfeer creëert. Dat is niet alleen zo bij de NMBS. Dat is algemeen zo. Als recent voorbeeld kan men de afbouw nemen die men in de Vlaamse Gemeenschap gedaan heeft ten opzichte van de kredieten tegen overstromingen, tot er een overstroming kwam. Dan wordt dat opnieuw opgenomen.

Dat is een sfeer waarmee men in het beleid rekening moet houden. Dat betekent ook heel concreet dat ik mij niet herinner dat ik, wanneer dan ook, hetzij in de regering, hetzij in het Parlement, enige interpellatie over de veiligheid van de spoorwegen gehad heb, tenzij misschien over de veiligheid op onbewaakte overwegen, wat dan ook een specifiek aandachtspunt was.

Ik denk dat het niet onbelangrijk is om deze achtergrond van de tijd waarin wij hebben geopereerd, te onderlijnen. Men komt natuurlijk tot andere conclusies wanneer men de zaken bekijkt in de sfeer van onmiddellijk na een ongeval.

Wat is dan specifiek aan het beleid dat ik heb proberen te voeren inzake de NMBS? Ik moest rekening houden met de uitdaging dat wij een internationaal akkoord hadden ondertekend inzake de hogesnelheidstrein.

Wij hadden ten opzichte van de hst een belangrijke vertraging opgelopen, waardoor wij riskeerden onze geloofwaardigheid en onze betrouwbaarheid als partner in het akkoord voor de hogesnelheidstrein tussen Londen, Parijs, Keulen en Amsterdam, met Brussel in het midden, te verliezen.

Voor mij was het dus een belangrijk objectief dat wij aan onze verplichtingen inzake de hogesnelheidstrein zouden kunnen voldoen. Dat was toen ook een nogal gecontesteerd project, onder meer in termen van inplanting. Het nimby-syndroom speelde daar volop. Het was echter mijn overtuiging dat de hogesnelheidstrein mettertijd dé belangrijke treinfunctie in Europa zou worden omdat de hogesnelheidstrein doet wat de trein goed kan, met name een snelle verbinding verzekeren tussen grote concentraties.

Het kwam er dus op aan om, naast het vastleggen van het tracé, de noodzakelijke investeringen voor de hogesnelheidstrein te kunnen doen op een dusdanige manier dat dit niet zou gebeuren ten koste van het binnenlands net. Integendeel, een deel van de investeringen die noodzakelijk waren voor de hogesnelheidstrein, zou ook ten goede komen van het binnenlands net en er zou ook een belangrijke inspanning worden geleverd voor het binnenlands net.

Dat is de reden waarom ik toen aan de NMBS heb gevraagd om een tienjarenplan op te stellen dat rekening zou houden met beide elementen. De NMBS heeft dit opgemaakt, in overleg met mij en nadat was nagegaan welke prioriteiten moesten worden ingebouwd.

Ik heb dat toen aan de regering voorgelegd met de vraag of ik op basis van dat voorstel een brede

consultatie mocht aangaan, onder meer met de Gewesten, en verschillende adviezen mocht inwinnen. Ik heb deze adviezen effectief ingewonnen en het plan op een aantal punten aangepast aan de verzuchtingen die naar voren waren gekomen.

Tussen haakjes, geen enkele van de adviezen van de Gewesten en Gemeenschappen rept ook maar met een woord over veiligheid.

Ik heb toen aan de regering voorgesteld om het investeringsniveau, dat in het kader van de saneringsoperaties tot zo een laag niveau was teruggevallen dat de NMBS van oordeel was dat ze het net bij wijze van spreken niet meer in stand kon houden, voor het binnenlandse net op te trekken tot 15 miljard per jaar, terwijl het in de periode voordien tot 6 of 7 miljard was gezakt. De tgv werd buiten de begroting gefinancierd.

Tijdens de opmaak van het meerjarenplan, dat daarna de naam STAR 21 kreeg en dat bedoeld was als een tienjarenplan, werd een aantal elementen van verdere modernisering van het net en een aantal missing links ingebracht. Er werd ook aandacht besteed aan het goederenvervoer en er was een belangrijk deel om de capaciteit naar Brussel te verhogen, onder meer door vier sporen op alle toegangswegen, om op die manier snelheidsverkeer en stopverkeer van elkaar te scheiden en dus een echt regionaal expresnet in Brussel te kunnen uitbouwen. Er werd een aantal hogesnelheidsinvesteringen ingebouwd in het binnenlands net, vooral dan op de lijn Brussel-Leuven en op de lijn Brussel-Antwerpen. Ook ten goede komend van het binnenlands net, was een verhoging van de snelheid op die lijnen.

In dat investeringsplan stond ook een luik “instandhouden en verbeteren van het bestaande net”. In dat luik zat dan een veiligheidsonderdeel. Veiligheid was geen groot onderdeel van het plan als dusdanig. Binnen de normale werking van de NMBS was ook in een hoofdstuk veiligheid voorzien, met zelfs een afzonderlijk hoofdstuk voor de overwegen en de onbewaakte overwegen, omdat dat in het kader van de veiligheidsproblematiek na ongevallen regelmatig in de kranten en ook in het Parlement aan de orde kwam. Dat was in termen van veiligheid een expliciete en gedragen prioriteit. In het meerjarenplan was dan in de verdere ontplooiing van TBL voorzien, met aantallen van de stellen die daarmee zouden worden uitgerust.

Er werd wel melding gemaakt dat er zich een specifiek probleem zou voordoen waar de snelheid werd opgedreven. Dat was dan specifiek gebonden aan de hoge snelheid. Ook de netten waarop de snelheid zou verhoogd worden, waren meestal netten die ook door de hogesnelheidstrein zouden gebruikt worden. Dit investeringsplan is dan door de Ministerraad goedgekeurd en is in werking getreden. Ik heb het zelf nog maar een jaar verder kunnen begeleiden. Wanneer ik zie hoever we vandaag staan, stel ik wel vast dat dit plan nagenoeg volledig is uitgevoerd, met dien verstande dat het niet op 10 jaar, maar op 25 jaar is gebeurd. Alle grote investeringen waarmee we vandaag nog bezig zijn, ik denk bijvoorbeeld aan Diabolo, waren in dat investeringsplan voorzien.

Er is dan binnen de NMBS, op initiatief van de NMBS, een werkgroep op gang gebracht inzake de beveiliging van de hogesnelheidslijnen en de treinen die met hogere snelheid zouden rijden. Die werkgroep heeft zijn verslag uitgebracht binnen de NMBS. Dat is binnen de NMBS goedgekeurd en daarna in schijven voor uitvoering aan de regering voorgelegd. Die beslissing heeft men nooit specifiek aan de basis voorgelegd; dat was een interne besluitvorming binnen de NMBS. Ik zie trouwens ook niet in wat ik daarbij zou hebben ingebracht, want een technicus ben ik niet.

Als ik de kritische noot lees in het rapport over deze beslissing, zou ik zeggen dat het feit dat men werkte met ACEC, mij in de geest die ik u beschreven heb, een normale beslissing lijkt. Ze bouwde voort op TBL1, dat juist van ACEC kwam en dat ACEC ook reeds als referentie had gebruikt in bepaalde buitenlandse investeringen. In dat kader gezien, lijkt de beslissing van toen niet voor veel kritiek vatbaar; nogmaals, in de tijdsgeest van toen, waarbij iedereen probeerde een beetje zijn eigen model uit te bouwen en dit dan naar buiten uit te brengen. Dat dit achteraf in de uitvoering ten achter is gebleven, is dan een ander probleem, dat op zich moet worden bekeken.

Nogmaals, en daarmee wil ik besluiten, mede door die afwezigheid van ongevallen waarvan ik melding heb gemaakt, heb ik geen herinnering dat de NMBS alarmsignalen met betrekking tot de veiligheid zou hebben gegeven of dat zij gevraagd zou hebben om veel hogere investeringen te doen in de veiligheidsinfrastructuur. De voorstellen die door de NMBS werden gedaan om in veiligheidsinfrastructuur te investeren, werden overgenomen en in het STAR 21-plan ingebouwd.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Dehaene. Dan gaan wij over tot de vragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur

Dehaene, merci pour vos explications. Comme vous le savez, nous avons eu l'occasion d'entendre M. De Croo, votre prédécesseur, et de lui poser des questions juste avant vous. Il était aux affaires concernant la SNCB lorsqu'on décide, après Aalter, de mettre en œuvre le système TBL1; on fait les recherches, la planification et le développement. On commence réellement l'implantation en 1987.

À ce moment, visiblement, des décisions sont prises au niveau de la SNCB, notamment au niveau du comité de direction, pour ralentir la mise en œuvre de TBL1. Alors qu'il était prévu qu'il soit élargi à l'ensemble du système ferroviaire, on le réduit drastiquement pour faire face aux économies demandées par le gouvernement. Évidemment, ces économies courront à partir de 1987, 1988, etc. Les décisions prises vont vers la mise en œuvre très limitée du TBL1. Ensuite, ce sera l'arrêt de ce TBL1.

Ma première question: confirmez-vous qu'à un moment, une décision interne à la SNCB a été prise d'arrêter la mise en œuvre du TBL1? Ou bien, comme M. De Croo, pensez-vous plutôt que les montants nécessaires ont été apportés pour que le TBL1 puisse être mis en œuvre, que les montants étaient là et que le système aurait dû être mis en œuvre?

Ma deuxième question: vous dites ne pas être un technicien et que vous n'aviez pas à vous pencher sur le fond de la question qu'est sans doute le dossier TBL2, TBL3 en liaison avec le TGV.

Si l'on se rend compte que TBL1 a posé des problèmes dans sa mise en œuvre, qu'on a arrêté le système (mais je n'étais pas là à l'époque, je n'étais pas dans le contexte et je suis d'accord avec vous qu'il est facile de réécrire l'histoire), n'y avait-il alors pas une précaution particulière à prendre sachant que le système développé à l'époque par ACEC, TBL1, avait eu des ratés, qu'on n'avait pas réussi à la mettre en place, à planifier sa mise en œuvre? Étant donné la manière dont TBL2 et TBL3 ont été mis en œuvre après, n'aurait-on pas dû se méfier et se montrer prudents en prenant des précautions, à la fois en termes de qualité du système et peut-être aussi de gestion du projet TBL2, TBL3 au niveau de la SNCB?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Dehaene, als ik goed gevolgd heb – u zult mij bij het tegendeel wel verbeteren – is volgens u het plan STAR 21 volledig uitgevoerd en hebt u nooit alarmsignalen van de NMBS ontvangen.

Daarom heb ik toch wel een paar vragen die betrekking hebben op een aantal concrete punten in het verslag van de experts.

Op pagina 19 staat: “Na 1990 werden er geen significante bedragen meer vrijgemaakt voor verdere aankopen van TBL1. In 1991 was 13 % van de seinen en 6 % van de krachtvoertuigen uitgerust met TBL1. De investeringen in TBL1 werden opgenomen in het plan STAR 21.” Verder staat er: “Voorts stellen deze documenten dat in deze fase de uitrusting van 1 800 seinen en 120 tractievoertuigen zou worden afgerond in 1992-1993.” Iets verder staat duidelijk: “Deze plannen werden niet meer in de praktijk gebracht.”

Begin 2000 gaf de dienst Onderhoud aan dat ongeveer 30 % van de reeds geïmplementeerde TBL-installaties buiten dienst was.

Verder leest men nog dat in een nota van 31 januari 1992 aan de raad van bestuur, de NMBS kenbaar maakte dat zij een belangrijke vertraging had opgelopen in vergelijking met aangrenzende netten uit buurlanden en dergelijke meer.

Graag had ik de *match* gekend tussen de twee zaken die u hier vanmiddag kenbaar maakt en de zaken die vermeld staan in het document van onze experts.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier M. Dehaene pour les éléments très intéressants apportés au sein de cette commission.

Monsieur Dehaene, vous avez dit tout à l'heure que vous laissiez l'entreprise agir globalement de manière autonome. Pouvez-vous nous expliquer comment s'organisait concrètement la prise de décision au quotidien, entre la SNCB, le conseil d'administration, le comité de direction, l'administrateur délégué et vous-même?

Jean-Luc Dehaene: Ten eerste, wat de vraag van mevrouw Somers betreft, als ik zeg “uitgevoerd”, dan heb ik het vooral over de zichtbare dingen in termen van infrastructuur, hogesnelheidstreinen, verbinding met Brussel, ontsluiting van de havens en zo meer. De veiligheidselementen zaten in de normale werking en het normale beheer van de NMBS. Daar geef ik toe dat ik niet zomaar kan zeggen dat “alles werd uitgevoerd”.

Ten tweede, de beslissing van 1987 is de

beslissing van 1987 en ik heb nooit een voorstel gekregen om de beslissing van 1987 te herzien. Ik kan alleen maar vaststellen – en dit zijn voorstellen die de NMBS zelf formuleerde – dat in STAR 21 de NMBS zelf voorstelt om TBL verder uit te voeren. U hebt de getallen gegeven van 1 800 seinen en 120 voertuigen. Er was voor de uitvoering van de veiligheidsinstallaties, waar weliswaar ook wisselverwarming en lijnradio bij zat, in de periode 1991-1995 in 1,1 miljard voorzien en in de periode 1996-2000 in 1,25 miljard. Voor de hele periode komt dit neer op 2,1 miljard voor dat hoofdstuk “veiligheidsinstallaties”.

Om te weten wat na 1992 gebeurd is, moet u mijn opvolgers consulteren, maar het is evident dat er intussen de werkgroep is geweest die de TBL 2/3 heeft beslist. Heeft men daar dan binnen de NMBS een verband tussen gemaakt? Dat kan ik u niet onmiddellijk zeggen.

Comment fonctionnait la SNCB ou comment la décision a-t-elle été prise? Pour ma part, je considérais que la SNCB était une société anonyme; elle avait d'ailleurs ce statut. Ce caractère de société anonyme a encore été accentué dans la loi de 1991 avec un comité de direction qui a un certain nombre de pouvoirs de décision conformément à la répartition des tâches entre le conseil d'administration et le comité de direction et qui doit soumettre au comité d'administration les décisions qui relèvent de sa compétence.

Les éléments qui étaient transmis au ministre avaient trait à la dotation demandée par la SNCB. Dans le cadre des mesures d'économie, je discutais effectivement directement avec le directeur général. L'une des méthodes utilisées à ce moment-là – et je ne dis pas que c'était l'une des plus intelligentes – était celle du *sale and leaseback* qui diminuait grandement les subsides à l'État, mais qui répartissait la charge dans le temps.

Dans le cadre du plan Star que j'avais demandé à la SNCB, j'ai eu plusieurs discussions d'orientation. Un des points qui a été ajouté au plan, d'ailleurs à ma demande explicite, est celui de la modernisation des gares. Je considérais que la SNCB, comme la plupart des parastataux, ne portait pas suffisamment attention aux usagers, à leur accueil, etc.

C'est essentiellement au moment du budget que j'avais un contact direct. C'était également le cas lors des discussions du plan d'investissement. À cette occasion, j'ai donné un certain nombre de priorités. L'une des priorités essentielles était que le TGV puisse être réalisé, mais pas au dépend du réseau intérieur. Au contraire, il devait contribuer à moderniser ce dernier.

J'attachais beaucoup d'importance à ce que le réseau express bruxellois puisse fonctionner de façon optimale, ce qui demandait de scinder les directs et les trains spécifiques de liaison locale. Je mettais aussi fortement l'accent sur l'élément des gares. Nous avons également, à cette occasion, essayé de résoudre des problèmes qui se posaient par rapport aux transports à partir des ports, ce qui constituait un des éléments importants pour l'économie et pour essayer d'amener autant que possible le transport des marchandises sur les trains.

Voilà comment se faisait la relation. Par exemple, en cas de problème de personnel, voire de grève, je ne m'en suis jamais occupé personnellement, considérant qu'il s'agissait là de problèmes internes à la SNCB, pour lesquels la direction de la SNCB se devait de trouver des solutions.

Voilà à peu près la problématique telle que je me souviens l'avoir ressentie. Je répète qu'en tant que ministre, n'étant pas confronté à une demande de la SNCB d'augmenter grandement des investissements en termes de sécurité, sauf pour les passages à niveau, pour moi, cette problématique faisait partie de la gestion de la SNCB.

Binnen het STAR-plan heeft de NMBS zelf een aantal voorstellen gedaan met betrekking tot hoeveel van die 15 miljard diende besteed te worden aan de interne werking en verbetering van de gewone functionering van de NMBS, weliswaar wetende dat er een specifiek probleem rees in verband met de hogesnelheidstrein en met de treinen die sneller dan 150 kilometer per uur zouden rijden op een deel van ons net.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Dehaene, je vous remercie pour votre exposé. Vous dites qu’il faut se remettre dans le contexte de l’époque où chaque pays souhaitait développer son système propre. Des liens très forts existaient entre les entreprises ferroviaires et le tissu industriel. Cependant, à cette époque, il apparaît déjà clairement, à la suite de l’accident de Aalter, que la Belgique commence à accuser un certain retard par rapport au système de sécurité, surtout comparativement aux autres pays. Comment l’expliquez-vous? Vous répondez que le fait qu’il n’y ait pas de demande faisait partie de la gestion de la SNCB. Cette réponse est-elle suffisante?

À la fin des années '80, on se rend déjà compte que la Belgique patauge dans toute une série de systèmes à mettre au point sur le réseau. Avec l'arrivée du TGV, on s'aperçoit qu'il y a du retard. Quelle réponse pouvez-vous apporter à cela?

Ine Somers (Open Vld): Er werd gezegd dat STAR 21 ging over de zichtbare dingen en dat veiligheid tot het normale beheer van de NMBS behoorde. U hebt nooit van de NMBS-directie vernomen dat er problemen waren. In het verslag staat echter duidelijk dat de raad van bestuur in 1992 al aangaf dat er belangrijke vertragingen waren. Daarnaast denk ik ook dat, als de NMBS investeringsplannen dient uit te voeren en er middelen ter beschikking worden gesteld, de regering in zekere mate die projecten en de uitvoering van de investeringen dient op te volgen. Er moet toch zijn vastgesteld dat er een achterstand werd opgelopen. Op welke manier werd op dat moment ingegrepen, toen wij meer en meer vertraging ten opzichte van onze buurlanden vaststelden?

De **voorzitter**: Ik zou daaraan graag nog een vraag willen toevoegen betreffende STAR 21. U zegt dat u nooit werd geconfronteerd met een vraag om meer middelen uit te trekken voor de veiligheid. Met STAR 21 werd 15 miljard per jaar beschikbaar gesteld om de onderhoudsachterstand, die in het verleden was opgelopen, terug in te lopen.

Jean-Luc Dehaene: Niet alleen voor onderhoud.

De **voorzitter**: Maar wel effectief om een aantal investeringen door te voeren binnen dat pakket, terwijl de NMBS zelf verantwoordelijk was voor het opstellen en het uitvoeren van STAR 21. Daarnaast stellen wij vast dat de toenmalige directeur-generaal, achteraf afgevaardigd bestuurder, de heer Schouppe, verklaarde dat eind jaren '80 tot begin jaren '90 een aantal investeringen niet konden doorgaan, wegens de machtspositie van ACEC, dat de prijzen naar omhoog dreef – wij hebben gehoord tussen 40 en 400 % –, maar ook wegens een beperking van de financiële middelen.

Het is vandaag natuurlijk gemakkelijker door de bril van 2010 te kijken naar eind jaren '80 en begin jaren '90. Daarin geef ik u gelijk. Hier zegt men echter dat men een gebrek aan financiële middelen had. Daarom had men een werkgroep opgericht om TBL1 te spreiden in de tijd en achteraf stop te zetten. Daaruit blijkt ook een tegenspraak. Ik heb van uw voorganger, de heer De Croo, gehoord dat er nooit vanuit de regering werd gezegd dat er bespaard moest worden. Daarnaast verklaart de maatschappij toch dat zij niet voldoende middelen had om te investeren in veiligheid.

Jean-Luc Dehaene: Om onmiddellijk uw vraag te beantwoorden, de beslissing om TBL te spreiden is een beslissing van 1987. Die beslissing is wellicht ook aangehouden bij hetgeen de spoorwegen mij hebben voorgesteld om in STAR 21 in te schrijven.

Het is wel duidelijk dat de NMBS mij, toen ik in 1988 aangekomen ben, een duidelijk signaal gegeven heeft. Het investeringsniveau was omwille van de besparingen – ik zat ook in de regering die de besparingen gedaan heeft – te laag gezakt en indien dat werd doorgetrokken, kon men niet garanderen dat het net zoals het was op niveau zou blijven. Dat was een eerste punt. Ten tweede zat ik met de uitdaging van de hogesnelheidstrein. Verder zat ik met een aantal vragen om onder meer knelpunten in het binnenlands net op te lossen. Dat heeft mij ertoe gebracht de regering te vragen om over een periode van tien jaar, met een opbouwfase van drie jaar, de betalingsmiddelen op te drijven tot 15 miljard, zodat we die drie elementen konden opvangen. Daarmee werd niet alles mogelijk, maar in belangrijke mate konden daarmee de knelpunten en de hst worden aangepakt. Ook de middelen die de spoorwegen hadden, onder meer om de veiligheid aan te pakken, konden zo worden ingebouwd.

De manier waarop de NMBS dit technisch heeft vertaald, met TBL1 overgaand naar TBL2 en TBL3, was een technische beslissing die door technici binnen de NMBS is besproken. Ze hebben wellicht ook verslag uitgebracht aan de raad van bestuur. Dat zou u de mensen van de raad van bestuur moeten vragen. Als dusdanig was dat geen beslissing die doorgestuurd werd of die grondig besproken werd. Als deze beslissing gedragen werd door de technici, de directie en de raad van bestuur van de NMBS, wie ben ik dan om te gaan zeggen dat het een verkeerde beslissing is? Dat is ook de normale gang van zaken. Ik vind dat ik niet goed geplaatst was om daarin zelf als technicus tussenbeide te komen.

L'accident d'Aalter a amené à développer le TBL1 et à l'exécuter à partir de 1986-1987. Il est clair aussi, comme je vous le disais, que la pression en 1987 n'était probablement plus la même qu'immédiatement après l'accident. On a réparti dans le temps. L'attention n'était plus la même

qu'après l'accident. Mais c'est un phénomène auquel j'ai assisté à plusieurs reprises. J'ai toujours dit qu'au moment d'une crise, il faut être rapide dans l'implémentation, parce qu'il ne faut pas longtemps avant qu'on en revienne au *business as usual*.

Cela étant dit, je ne peux pas m'imaginer que la SNCB ne se souciait pas de la sécurité. Je n'ai jamais été confronté à des signaux témoignant d'un manque de moyens en ce domaine. Mais il m'a été soumis, à un moment donné, que les moyens utilisés dans le réseau étaient insuffisants par rapport à la haute vitesse et qu'il fallait développer de nouveaux systèmes pour y répondre.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer Dehaene, in welke mate bent u van oordeel dat de top en de raad van bestuur van de NMBS u in die periode voldoende heeft ingelicht?

U zegt dat, als men u anders had geïnformeerd of meer duidelijk had gemaakt, en zeker op het vlak van veiligheid, u wellicht een andere houding zou hebben aangenomen ten opzichte van de NMBS dan u toen te goeder trouw hebt gedaan.

Jean-Luc Dehaene: Ik heb aan de NMBS een aantal impulsen gegeven. Ik heb ze opgesomd: de stations, het feit dat de hogesnelheidstrein moest kunnen worden gerealiseerd, het feit dat dit niet ten koste van het binnenlands net mocht gebeuren enzovoort.

Had ik signalen gekregen dat er heel veel bijkomende middelen nodig waren in termen van veiligheid, dan zou ik dat element wellicht hebben geïntegreerd, zoals ik nu de voorstellen van de NMBS op het vlak van de veiligheid heb geïntegreerd.

Daarmee heb ik niet gezegd dat ik meen dat de directie of de raad van bestuur van de NMBS een fout heeft begaan. Zij hebben geoordeeld op basis van de gegevens waarover zij op dat ogenblik beschikten en, nogmaals, met een enigszins verminderde druk in vergelijking met een periode onmiddellijk na een ongeval, en met een druk van buitenaf die op andere elementen was toegespitst dan op veiligheid.

Men moet dit dan ook in overweging nemen. In de daaropvolgende contracten met de NMBS was de stiptheid bijvoorbeeld een veel grotere politieke prioriteit dan het probleem van de veiligheid, omdat er op dat ogenblik geen signalen waren wat dat betreft.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij hier kunnen afronden. Ik dank de heer Dehaene in naam van de commissie om ons te helpen bij onze werkzaamheden.

De vergadering wordt gesloten om 17.41 uur.
La séance est levée à 17.41 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 06 DECEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 06 DECEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Michel Damar, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 1991 tot 2002 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Michel Damar, président du conseil d'administration de la SNCB de 1991 à 2002 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor onmiddellijk met de werkzaamheden te beginnen, aangezien ik verwacht dat het vandaag een lange vergaderdag zal worden.

Nous commencerons en donnant la parole à M. Damar.

Net zoals tijdens de andere vergaderingen zullen de genodigden eerst een toelichting geven op basis van de twee rapporten van de experts, namelijk het rapport van het Rekenhof en van ERA.

Ensuite des questions pourront être posées.

Zoals vorige week afgesproken in het Bureau, zal ik u de mogelijkheid geven om onmiddellijk vragen te stellen rond een bepaald thema.

Si un membre pose une question concernant un thème et qu'un autre membre désire ajouter une question comparable, il suffit de le signaler. J'espère ainsi pouvoir organiser un débat plus dynamique.

Mijnheer Damar, ik geef u thans het woord om uw visie op de rapporten naar voren te brengen.

Michel Damar: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, op basis van de verschillende verslagen die ik heb gekregen, op basis van mijn documentatie en ook van mijn huidige visie op de jaren negentig, kan ik u het hiernavolgende toelichten over de context en de verantwoording van de beslissingen die de raad van bestuur heeft genomen.

Ik wil, ten eerste, schetsen wat de hoofddoelstellingen in 2001 waren op het moment dat, in het verlengde van de wet van 21 maart 1991 op de overheidsbedrijven, de nieuwe raad van bestuur was samengesteld.

Ma première responsabilité, en tant que président du conseil d'administration, était de mettre en œuvre cette loi, et donc de créer une bonne interaction entre les organes de gestion. Je voudrais ici souligner l'importance de rôle quand on voit ce qui s'est passé à Belgacom au début des années '90 avec la première équipe de direction et le *tabula rasa* qu'il a fallu faire.

De tweede uitdaging voor ons was de uitvoering van het eerste investeringsplan, dus het investeringsplan 1991-2000.

Le plan Star 21 n'avait donc pas été adopté tel

quel. Après la période de disette, particulièrement dans les années 1985-1988, ce premier plan d'investissement était en soi un défi. Je rappelle qu'à ce moment, il fallait relancer la machine interne, approfondir l'expertise des équipes qui étaient constituées, expertise qui n'était pas suffisante pour répondre à tous les défis de ce nouveau plan d'investissement. Pour vous donner la meilleure illustration de la réalité à cette époque, je vous renvoie, par exemple, à la décision que nous avons prise le 31 janvier 1992 de créer une filiale avec association de partenaires privés pour réaliser les études concernant l'implantation du TGV en Belgique; il s'agissait de la filiale TUC Rail. Telle était la deuxième mission: la réalisation du plan d'investissement.

La troisième mission que nous avions était de faire arriver le TGV en Belgique et donc de mettre la Belgique au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse.

Enfin, la quatrième grande mission que nous avions, était de poursuivre l'assainissement de la société tout en accentuant, parce que c'était un des objectifs de la loi de 1991, la dynamique clients et la qualité de service, et cela dans un contexte de tensions sociales qui n'ont pas manqué de se présenter durant ces années-là.

En ce qui concerne plus particulièrement le premier plan décennal d'investissement, je voudrais mettre l'accent sur les éléments suivants. Il s'agissait pour le conseil d'administration d'un plan directif compte tenu de son aval par l'ensemble des autorités politiques, fédérales et régionales. Sa publication est intervenue le 7 août 1991, soit quelques jours après notre entrée en fonction.

Je veux aussi attirer votre attention sur l'article 3.2 de la convention "Plan d'investissement" qui prévoyait que toute modification relative à la nature et à la programmation des projets repris au plan décennal ne pouvait avoir lieu qu'après l'approbation du Conseil des ministres, même si – et c'était naturel – (poursuivant en néerlandais) in dat kader, met de autonomie van de overheidsbedrijven, had de raad van bestuur volgens de artikelen 4 en 5 van deze overeenkomst de capaciteit of de macht om het bedrag van een aantal rubrieken te wijzigen.

Ce plan décennal porte sur 176,5 milliards de francs belges. À titre de comparaison – c'est important pour l'explication qui va suivre –, le plan 2001-2012 portait, lui, sur un montant de 687,6 milliards de francs belges. Cela donne une idée de la contrainte financière qui existait à l'époque.

Dans ce premier plan décennal, l'accent était mis principalement sur les augmentations de capacité et sur la modernisation des axes. C'était logique car ce plan consacrait la première grande ambition politique des années '90 de redonner, à ce moment-là, un essor au rail. C'était également la résultante de la situation du réseau après le désinvestissement des années précédentes. Cette réalité peut être mise en balance avec les investissements consacrés à la sécurité. Ces investissements étaient de deux ordres: d'une part, la suppression des passages à niveau et l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, soit un montant de 2,7 milliards de francs belges et, d'autre part, les installations de sécurité, dont TBL, Radio Sol-Train, chauffage des aiguillages, pour un montant total de 2,176 milliards de francs belges. En ce qui concerne les passages à niveau et l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, on a dépensé plus que ce qui était prévu dans le plan décennal d'investissement. Je déduis donc de ces éléments que la perception du risque, à l'époque, était supérieure pour les passages à niveau que pour ce qui concernait les installations de sécurité.

À ce stade de mon exposé, je voudrais appliquer l'approche "risque", étant donné que, dans leur rapport, les experts ont analysé cette approche pour caractériser le risque actuel par rapport au risque passé. L'appréciation du risque résulte de la combinaison de deux facteurs: la probabilité de survenance de l'événement risque, à savoir le risque d'accident, de *waarschijnlijkheid,* et le facteur impact, *de impact van zo'n gebeurtenis*.

À l'analyse des décisions des années '90 tant au plan politique qu'au plan des organes de gestion, il me paraît tout à fait clair que la priorité a été donnée au facteur probabilité de survenance plutôt qu'au facteur impact.

Et ce, particulièrement durant la période 1991-1995.

Je voudrais ici rappeler quelques chiffres. Le nombre de victimes aux passages à niveau était de 15 en 1990; en 2002, quand le conseil d'administration est sorti de charge, il était de 14. Cela veut dire que, par rapport à cette option mise sur cet accent prioritaire mis sur la probabilité de survenance, cette politique a réussi quand je la compare avec l'évolution de la mobilité routière: 25,40 % de l'évolution de l'intensité moyenne

journalière sur les routes (non autoroutes) entre 1990 et 2002, 21,63 % de l'évolution du parc automobile de voitures personnelles durant la même période et 44,33 % de l'évolution du parc de véhicules utilitaires pendant la même période.

Vous pourriez, à juste titre, vous poser la question de savoir pourquoi cette priorité a-t-elle été donnée à la probabilité de survenance par rapport à l'impact?

Deux raisons à cela. La première raison, c'est que nous n'avions pas de perception de l'urgence ni de la nécessité de travailler sur les systèmes de sécurité à ce moment-là vu la situation sur le réseau; en tout cas, pas avant 1997-1998. Je reviendrai sur cet aspect.

Je prends les accidents ferroviaires qui ont eu lieu pendant cette période: en 1994, l'accident d'Halanzy: erreur humaine de dispatching; en novembre 1996, accident de Roulers: passage à niveau; en mai 1996, accident d'Anderlecht: débris volontaires sur le train; en décembre 1997, accident de Sclaigneaux: passage à niveau.

Nous n'avions donc pas la perception de l'urgence, d'un besoin d'aller plus avant dans les investissements sur la protection de la marche des trains.

Mais il y avait une deuxième raison, aussi importante que la première: notre logique de travail était de partir du développement de systèmes de sécurité pour la circulation des TGV afin de l'appliquer ensuite au trafic intérieur. Là, il y avait véritablement urgence: nous étions confrontés à un timing serré en ce qui concernait l'évolution et la venue du TGV en Belgique.

Dans le plan 1996-2005, l'effort prioritaire d'investissement sur les passages à niveau a été confirmé avec un montant de 2,6 milliards de francs belges, montant qui a été revu annuellement à la hausse, après l'accident de Roulers.

Il y a eu aussi – je n'ai pas trouvé cette précision dans le rapport des experts – une augmentation des montants des installations de sécurité avec 6,856 milliards de francs belges pour l'infrastructure et de 751 millions de francs belges pour les trains. En effet, à l'époque – et je vais vous expliquer pourquoi – nous avions la conviction que nous pouvions inscrire ces montants dans le plan décennal pour équiper les lignes les plus importantes du système TBL de deuxième ou de troisième génération.

Si je considère les montants relatifs aux installations de sécurité – et à partir de notre conviction de base que je viens d'expliquer et selon laquelle ce sont les systèmes de sécurité liés à la circulation TGV qui vont impacter positivement sur la sécurité du trafic intérieur –, la décision prise par le conseil d'administration du 31 janvier 1992 de confier à ACEC la mise au point de la deuxième génération de TBL, suite à la décision – le rapport d'experts le mentionne – de l'administrateur délégué du 10 septembre 1991, était logique compte tenu du rapport du groupe de travail du début de l'année 1991 effectué après la visite des différents réseaux étrangers, et compte tenu de l'expertise d'ACEC et des développements faits aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

Par ailleurs, si je considère les décisions qui ont été prises par le conseil d'administration, je constate que nous avons, le 20 juillet 1994, confié à l'association momentanée CSEE Transport et ACEC l'installation du système TVM 430 pour la ligne nouvelle 1.

En quoi ces décisions étaient-elles cohérentes avec la décision de 1991?

En fait, ce qui s'est passé, c'est qu'il y a eu pour l'implantation de ce système TVM430 une insistance de la SNCF d'installer ce système sur la ligne nouvelle 1 en Belgique parce que ne pas l'installer aurait conduit pour eux à des investissements complémentaires. Mais il y avait un deuxième argument. Sur le terrain de la sécurité, il était délicat de changer de système de signalisation à 300km/h à la frontière française. C'est la raison pour laquelle, malgré la dynamique que nous avons impulsée en 1991 avec le TBL de la deuxième génération, sur la ligne 1, le système TVM430 s'est imposé de lui-même. Ce qui montre aussi par-là que la SNCB n'était pas fermée à l'installation d'un système étranger.

Ensuite, il y a eu la décision que le conseil d'administration a prise le 26 janvier 1996 de confier à ACEC le développement de TBL de deuxième génération pour les vitesses 160, 220 et 330 km/h. Moi, j'estime que cette décision était cohérente. Compte tenu, premièrement, du rapport de 1991 des experts sur les systèmes européens, deuxièmement, de la décision que nous avions prise en 1992 et, troisièmement, des essais réussis par ACEC. Je pense que si on ne l'avait pas fait, on aurait eu toutes les raisons de nous taxer d'incohérence par rapport à la décision que nous avions prise en 1991.

Maintenant, en ce qui concerne plus particulièrement les marchés publics, puisqu'un certain nombre d'interrogations se sont fait jour dans les rapports d'experts à ce sujet-là, je voudrais souligner quatre éléments.

Le premier, c'est que nous avons été très rarement mis en défaut de manque de respect de la réglementation sur les marchés publics que ce soit par le commissaire du gouvernement ou que ce soit par la Cour des comptes. Deuxième élément, lorsqu'on regarde l'histoire des chemins de fer, le secteur ferroviaire s'est toujours développé en synergie avec l'industrie nationale là où elle existait bien sûr. À ce titre-là, la Belgique n'a pas constitué une exception, loin de là.

Troisièmement, ACEC connaissait notre système et était reconnu comme centre d'expertise. La meilleure preuve en est qu'ACEC a été intégré au groupe Alstom, groupe mondial dans le domaine ferroviaire, en 1989.

Quatrièmement, et c'est une réflexion générale, cela n'a jamais été pour nous un argument pour attribuer un marché public à une société privée nationale, que ce soit dans le domaine de la signalisation ou dans le domaine de la construction du matériel ferroviaire. Mais, il ne faut pas non plus se voiler la face! Une entreprise privée active dans ce secteur n'avait aucune chance de pénétrer un marché étranger sans aucune référence nationale. Il ne faut pas non plus être aveugle sur la politique industrielle des grands États qui nous entourent et qui constituent un marché très important dans le domaine ferroviaire.

Cela étant dit, je voudrais revenir à la situation sur le réseau intérieur. Le nombre de dépassements de signaux a été relativement stable jusqu'en 1996. Ce nombre a ensuite commencé à augmenter. Il y avait 28 dépassements enregistrés en 1996 et 37 en 1997 et en 1998. Je n'ai pas retrouvé les documents relatifs aux discussions ou les procès-verbaux concernant ce sujet mais j'ai le souvenir que la direction a été appelée à s'expliquer sur les mesures prises pour faire face à cette situation.

Notre perception du risque était croissante et a été accentuée, à ce moment-là, par les trois accidents survenus en 2000 (Herentals, Liège et Stockem). Dans l'intervalle, le conseil d'administration avait décidé, le 17 décembre 1999, des options stratégiques en matière de contrôle et de la protection de la marche des trains. Pour la période 1999-2001, je n'ai vraiment pas grand chose à ajouter quant au rapport des experts, qui est d'une précision et d'une clarté limpides.

Je préciserai simplement que la décision que nous avons prise en 1999 était en phase avec la dynamique européenne. En effet, c'est le 6 octobre 1999 que le Conseil européen des ministres des Transports a décidé de demander à la Commission européenne de proposer une stratégie d'interopérabilité; la proposition de la Commission a été publiée au *Journal officiel* en mars 2000 et a donné lieu à la directive du 19 mars 2001. C'est en 1999 qu'on parle pour la première fois pour le réseau conventionnel de spécifications techniques d'interopérabilité. Je vous rappelle que la première STI pour le réseau conventionnel date de 2006, bien après la création de l'Agence ferroviaire européenne.

Si on peut nous reprocher d'avoir été trop confiants quant au calendrier en 1999 et en 2000, je dois aussi constater que l'Europe s'est montrée tout aussi optimiste quant à l'agenda qu'elle comptait suivre en matière de spécifications techniques d'interopérabilité. Comme vous l'avez vu, nous avons lancé trois marchés en 2000 pour l'application de la décision de 1999.

Pour terminer mon exposé, je voudrais mettre l'accent sur les sept points suivants. Premièrement, la sécurité ferroviaire est constituée de la protection de la marche des trains, bien entendu, mais aussi d'autres éléments tels que la protection physique des personnes, la sécurité aux passages à niveau, la protection des endroits sensibles du réseau contre les actes de vandalisme, la qualification et la formation du personnel.

Deuxième élément. Je n'ai jamais eu la conviction que, sur ces différents aspects, la sécurité était bradée à la SNCB durant cette période. Au contraire, dans les divers domaines, des actions ont été prises.

En ce qui concerne la formation des conducteurs, j'attire votre attention sur les efforts qui ont été menés en Belgique en comparaison avec les autres réseaux européens et sur le fait que l'arrêté royal du 18 janvier 2008, par rapport au nombre de jours de formation à la SNCB, contient des normes inférieures. Le simulateur de conduite, par exemple, que vous connaissez bien, n'est pas repris comme exigence de formation pour tous les opérateurs de marchandises dans le cadre de la libéralisation du trafic marchandises.

Troisième élément. Nous n'avons pas réussi à mettre en place un système complet de protection de la marche des trains dans les années '90. C'est un fait. Je vous ai donné ma vision quant aux causes de cette situation.

Quatrièmement élément. La mise en place d'un système de gestion des risques est effectivement une nécessité. Ce n'est malheureusement pas la SNCB uniquement mais c'est tout le secteur public fédéral qui était en retard dans ce domaine. J'en veux pour preuve qu'au début des années 2000, la Cour des comptes cherchait à mettre au point une expérience pilote avec un service public fédéral et nous nous sommes accordés, la Cour des comptes et moi-même, pour la mener en 2002, lorsque j'ai quitté la SNCB et que j'ai assuré la présidence d'un service public fédéral. À ce jour, aucun gouvernement fédéral n'a encore décidé de généraliser l'approche risque sur la base d'une méthodologie commune.

Un cinquième élément concerne la culture de la sécurité. Dans le prolongement du rapport des experts et, étant donné ma spécialisation en gestion des ressources humaines, la culture est pour moi constitutive de quatre éléments qui devraient être développés ensemble. Le premier consiste en l'affirmation des valeurs, en l'occurrence celle relative à la sécurité dans l'ensemble du groupe ferroviaire.

J'ai la faiblesse de croire que l'affirmation de cette valeur était présente dans les années 90. Mais la culture c'est aussi, dans une perspective de GRH, la définition des comportements observables pour les différents métiers du rail qui incarnent, qui traduisent dans le quotidien ces valeurs. C'est vrai que, sur ce terrain-là, mon appréciation est qu'il y a encore du chemin à parcourir dans l'identification, l'émergence et la valorisation de ces comportements observables.

Troisième élément de la culture, pour moi, c'est l'évaluation individuelle. C'est vraiment pousser, approfondir la réalisation des comportements observables de sécurité dans les mécanismes d'évaluation individuelle de l'ensemble des cheminots.

Enfin, le quatrième élément, qui était déjà présent et qui est toujours présent dans les statuts du personnel, c'est la mise au point et l'existence d'un système de sanction et de valorisation par rapport à la traduction dans les comportements individuels des cheminots de ces comportements observables. Pour moi, la culture de la sécurité c'est agir sur ces quatre éléments.

Enfin, monsieur le président, si vous me le permettez, en ce qui concerne le rapport de l'Agence ferroviaire européenne que j'ai lu, je voudrais prolonger ce rapport et faire mes deux dernières réflexions.

La première est qu'il me paraît important d'évaluer régulièrement les responsabilités, les pouvoirs d'action et les moyens des différents organes de contrôle, c'est-à-dire d'enquête et de régulation. Cette évaluation régulière me paraît, à la lumière de ces rapports, une nécessité absolue.

Deuxième élément, je pense qu'il faudrait évaluer dans un terme pas trop éloigné si les exigences européennes d'indépendance mais aussi de compétence, et donc d'effectifs, peuvent être rencontrées dans le cadre du statut actuel de l'autorité de contrôle, je veux parler de l'Organisme d'enquête et de l'Autorité de sécurité puisqu'ils ont été institués de la manière que vous connaissez. En cas d'évaluation négative sur ce point, je pense qu'il faudrait s'interroger sur les conséquences de ceci au plan du statut de ces institutions.

Mijnheer de voorzitter, dat waren de elementen die ik in de commissie wens in te brengen.

De **voorzitter**: Collega's, vraagt iemand het woord? Quelqu'un demande-t-il la parole?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie M. Damar pour cette remise en contexte et pour vos réactions au rapport des experts qui contribue à améliorer nos connaissances de la période assez longue pendant laquelle vous avez fait partie du conseil d'administration de la SNCB. Je voudrais revenir sur vos propos au sujet de la perception du risque, de la perception de la sécurité.

À la fin de votre exposé, vous avez avoué que vous n'étiez pas arrivés à mettre en œuvre un système de freinage de sécurité. Je n'ai peut-être pas été assez attentif mais je n'ai pas vraiment entendu d'explications à ce sujet, sinon que pour vous, selon votre perception, ce n'était pas un dossier prioritaire en matière de sécurité. J'essaie de comprendre. Depuis l'accident d'Aalter, au sein de la SNCB, on a essayé de mettre en place des systèmes de sécurité. On a le TBL1, on essaiera ensuite le TBL2… Il y a eu des volontés de mettre en œuvre des systèmes et une série de rapports qui ont souligné la nécessité d'un système de sécurité plus important.

Par exemple, le rapport "Politiques d'avenir" de 1991 évoque notamment cette question et établit une comparaison avec la SNCF, entre autres: "La SNCB quant à elle a la chance de connaître une situation nettement plus favorable puisque depuis 1983, elle ne compte plus aucun voyageur décédé dans un accident imputable au non-respect de la signalisation." C'est plus ou moins ce que vous nous avez expliqué mais quelques lignes plus loin: "Un système performant d'aide à la conduite qui rencontre l'un ou l'autre des besoins que nous venons de citer comporte intrinsèquement une augmentation sensible et automatique de la sécurité des convois. Voilà qui nous mettrait sans doute à l'abri d'une grave mésaventure sanctionnée par le pouvoir judiciaire ou politique, par l'opinion publique et par notre propre conscience."

À vous entendre, faut-il souscrire à l'hypothèse qu'à certains niveaux dans la société, il existe une préoccupation pour ce système de sécurité mais qu'à d'autres niveaux, peut-être celui du conseil d'administration ou du pouvoir politique, on estime qu'il ne s'agit pas de la priorité absolue?

Michel Damar: Pas du tout. Je me suis alors vraiment mal exprimé ! Je vais clarifier mes propos.

Au vu de la situation sur le terrain, nous n'avions pas de raison d'accélérer les investissements en sécurité à partir de 1991. Nous avions toutes les raisons de dire que nous allions l'appliquer dans le cadre du projet TGV et, à partir de ce moment, l'implémenter pour le trafic intérieur. Tel a été le raisonnement de base que nous avons suivi à tous les niveaux de la société. Pour preuve, notre décision de 1996 de confirmer à ACEC l'implémentation du système TBL deuxième génération et l'inscription dans le plan décennal 1996-2005 de montants significatifs pour la réaliser. Nous étions donc dans la logique où nous croyions fermement à la possibilité de faire émerger un système de protection de la marche des trains forts de l'expérience des développements à partir de 1991.

Là où le bât a blessé, c'est que nous pensions, en 1996, pouvoir aboutir dans des délais relativement raisonnables alors que la première homologation a eu lieu pour la L2 en 2002. La seule explication que je vois est technique et consiste en la difficulté pour ACEC d'implémenter ce système. Dans l'intervalle, nous nous sommes rendu compte que les choses bougeaient au niveau européen. Nous les avons donc recalibrées, redressé le tir et mis sur la table en décembre 1999 un plan ETCS complet. Il nous semblait en effet qu'en raison des retards enregistrés dans le développement de la TBL2-3, il fallait recadrer et prendre une décision beaucoup plus large et en phase avec les évolutions européennes.

À aucun moment et à aucun niveau, nous n'avons voulu ne pas implémenter. Mais dans le timing que nous avions, nous n'étions pas sous le couvert de l'urgence. Ce n'est qu'en 1997-98 que nous nous sommes rendu compte que le niveau d'urgence était en augmentation, d'où notre décision-cadre en 1999 – que certains ont qualifié d'idéaliste mais, pour ma part, je dirais volontariste. En effet, entre 1991 et 1997-98 la perception de l'urgence a significativement augmenté.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, en ce qui concerne les systèmes TBL2 et TBL3 qui ont été décidés début 1991, l'étude et le développement ont été confiés à ACEC. Pourquoi avoir choisi un système propre, alors qu'ACEC avait développé des systèmes déjà en application dans d'autres pays étrangers? Il s'avère que ces études ont pris pas mal de temps, à un tel point que, comme vous l'avez expliqué, nous avons dû prendre le TVM 430 pour la ligne TGV, alors qu'initialement, c'était notre système TBL2 ou 3 qui aurait dû être installé sur les lignes à grande vitesse. C'était la priorité! Par la suite, le TVM 430 n'a plus été développé sur les autres lignes à grande vitesse.

Pourquoi ne s'est-on pas inspiré de systèmes qui étaient déjà en application dans d'autres pays et qui, par ailleurs, avaient été développés par ACEC? Il a fallu recommencer les études qui ont pris quatre à cinq ans, à un tel point qu'en 1997-1998, on se rend compte de l'urgence et de la nécessité de redéfinir un plan de développement.

Michel Damar: Je n'ai pas d'explication technique sur les retards qui datent d'après 1996.

À partir du moment où il y avait des essais réussis, notamment sur le tronçon Ath-Silly en 1993 ou 1994, nous sommes partis de l'idée que nous étions sur la bonne voie et qu'il n'y avait pas de raison de déroger à la décision de base que nous avions prise début 1992 en fonction de la décision de l'administrateur délégué et du rapport des experts. Je ne vois pas sur quelle base nous aurions pu décider de stopper tous les efforts faits par une société qui développe des systèmes à l'étranger, qui connaît bien le système de signalisation belge et qui, par conséquent, est capable de faire évoluer le TBL vers un

système TBL de nouvelle génération. Le conseil d'administration de l'époque n'avait aucun argument sur la table pour décider d'arrêter tout ce qui avait été fait et de recommencer autre chose. Nous ne l'avons effectivement pas fait!

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Damar voor zijn presentatie. Ik wil even aansluiten bij de discussie die gaande is. Als ik het goed begrepen heb, was er eind 1994 al duidelijkheid dat het ontwikkelen van TBL2 en TBL3 aanzienlijke vertraging had opgelopen. In 1996 werd beslist om voor de tgv-lijn, de lijn 1, het Franse systeem TVM 430 aan te kopen en te installeren. Die beslissing is ongeveer samengevallen met de uiteindelijke gunning aan ACEC om TBL2 effectief te installeren. Dat was begin 1996. Heeft men op dat moment ook overwogen om af te stappen van dat verhaal en over te gaan naar TVM 430? Ik geef toe dat de vraag deels is beantwoord in antwoord op de vraag van collega De Bue. Dat was een eerste element.

Een tweede element. U vertelt het verhaal van TBL2 en in latere instantie ook van ETCS. Is er tijdens uw periode als voorzitter van de raad van bestuur, vanaf 1992, in de raad van bestuur nog opvolging gegeven aan de vroegere beslissing om TBL1 te gaan installeren? In hoeverre werd dat verhaal nog opgevolgd en werd de uitrol van dat systeem nog opgevolgd binnen de raad van bestuur?

Michel Damar: De beslissing over de installatie van TVM 430 was meer het resultaat van de druk van de SNCF en van de noodzaak om geen seinsysteem te moeten veranderen aan de Franse grens. Ik heb dat toegelicht. Dat gebeurde niet omdat wij op dat moment geoordeeld zouden hebben dat de ontwikkeling van TBL2 en TBL3 een verhaal *sans issue* was. Integendeel, het slagen van een aantal testproeven in 1993 of 1994 was voor ons de beste illustratie dat het systeem tot het einde zou kunnen worden ontwikkeld. We zouden onze beslissing in 1996 en in 2000 zeker niet genomen hebben, als wij niet de zekerheid hadden dat de implementatie kon lukken. Dat is een eerste element van antwoord.

Een tweede element van antwoord. Op het niveau van de raad van bestuur hebben wij geen aandacht meer besteed aan de problematiek van TBL1, sinds het moment dat wij hadden vastgesteld en ervan overtuigd waren dat het meest performante systeem van signalisatie zou voortvloeien uit de ontwikkelingen van de tgv. Vanaf dat moment zijn wij vertrokken vanuit de idee dat wij via de realisatie van een veiligheidssysteem voor de hogesnelheidstrein, een performanter veiligheidssysteem voor het binnenlands net zouden kunnen ontwikkelen. Dat verklaart het feit dat wij op dat moment minder aandacht hebben besteed aan de bijkomende realisatie van investeringen in TBL1.

De **voorzitter**: Mijnheer Damar, u zegt dat u geen aandacht meer had voor TBL1. Wij hebben echter kunnen vaststellen dat daarvan op een gegeven moment 30 % niet meer werkte. Werd dat niet gerapporteerd, of was dat niet ter kennis van de raad van bestuur?

Michel Damar: We hebben nooit een verslag gekregen, of ik herinner mij toch niet dat wij ooit een verslag hebben gekregen over de functionering van TBL1 binnen het net.

De **voorzitter**: Dat werd dus eigenlijk niet opgevolgd?

Michel Damar: Wij hebben daarover niets gekregen, als ik mij niet vergis.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Damar, ik dank u voor uw uiteenzetting, maar ik heb nog een aantal vragen.

U stelt duidelijk dat het systeem TVM 430 deels onder druk van de SNCF werd geïmplementeerd?

Michel Damar: Voor twee redenen, heb ik gezegd: de problematiek van de overgang van systemen aan de Franse grens, maar ook…

Ine Somers (Open Vld): Ja, maar uiteindelijk was het TBL2-systeem op dat ogenblik gewoonweg nog niet klaar. Dat moeten wij toch vaststellen. In 1992 heeft de raad van bestuur de beslissing inzake TBL2 genomen, in 1996 werd de ontwikkeling van TBL2 aan ACEC toevertrouwd en pas in 2002 werd een eerste lijn met TBL2 in dienst genomen, Leuven-Luik.

Er zijn dus tien jaar lang ontwikkelingen gebeurd voor een lijn met TBL2, terwijl er internationale systemen beschikbaar waren. Anderzijds laat men de implementatie van TBL1 volledig links liggen. Ik heb dus het gevoel dat er tien jaar lang een TBL2-systeem werd ontwikkeld, op kosten van de Belgische belastingbetaler, terwijl België permanent, jaar na jaar, achterbleef inzake veiligheid. U zei zelf dat er geen kans bestond om internationaal door te dringen op de buitenlandse markt zonder nationale referentie. Dat geeft mij het gevoel dat er uiteindelijk tien jaar lang geld is

gestoken in een systeem, waarbij wij op Belgisch niveau eigenlijk geen enkele vooruitgang hebben gemaakt inzake veiligheid op het spoor.

Michel Damar: Wij zijn niet verantwoordelijk voor de evolutie van de Europese componenten van dat dossier. Hadden wij vroeger de specificatie ETCS gekend, dan was de situatie zeker anders geëvolueerd, maar dat is niet het geval. Op dat vlak heb ik de indruk dat wij op dat moment de goede beslissing hebben genomen. Gezien de – tussen haakjes – Europese onzekerheid over de normen, ben ik er vast van overtuigd dat wij met de investering in TBL2 de goede keuze hebben gemaakt.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Damar, ook ik dank u voor uw getuigenis hier.

U hebt verklaard dat de raad van bestuur in 1996 heeft besloten met TBL2 voort te gaan. De opdracht werd aan ACEC toevertrouwd. De raad van bestuur had volgens u geen enkele, technische reden om aan te nemen dat de uitvoering niet in orde zou komen.

U hebt ook verklaard – ik meen dit althans tussen de lijnen te hebben begrepen – dat de raad van bestuur alles heeft gedaan wat moest worden gedaan om het dossier in goede banen te laten lopen.

Wie was dan wél verantwoordelijk voor de geweldige vertraging? Immers, het TBL2-systeem had, indien wij het systeem op technisch vlak met andere systemen op de toenmalige markt vergelijken, naar mijn aanvoelen het toonaangevende systeem in Europa kunnen zijn. Het had als een in België ontwikkeld exportproduct kunnen dienen, om ACEC meer kansen te geven.

Indien het niet de raad van bestuur was die ongewild het naleven van de termijnen in het dossier uit de hand heeft laten lopen, wie was dan volgens u wel verantwoordelijk? Moeten wij dan de ontwikkelaar-fabrikant ACEC met de vinger wijzen of zijn er naar uw mening nog andere verantwoordelijken in het dossier?

Michel Damar: Ik ben geen technicus. Op de vraag naar de vertragingen die bij de ontwikkeling van het genoemde systeem zijn ontstaan, heb ik vandaag geen antwoord. Wij hebben eind 1999 enkel vastgesteld dat, gezien de Europese evolutie en gezien de vertraging in de ontwikkeling van het TBL2-3-systeem, het onze verantwoordelijkheid was om een nieuw ETCS-plan te ontwikkelen. Wij hebben dat ook gedaan.

Noch ik noch de raad van bestuur hebben echter de oorzaak van de vertraging kunnen inschatten.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil voor alle duidelijkheid nog een keer terugkomen op het verhaal inzake TVM 430, omdat in het rapport van de experten heel expliciet het volgende staat: “Men heeft op dat moment dit systeem op die hogesnelheidslijn moeten installeren omdat TBL2 niet klaar was.” Het staat er met die woorden in. Als ik uw antwoord goed interpreteer, stelt u dat TBL2 werkte op het proeftraject Ath-Silly, en dat u TVM vooral hebt moeten installeren omwille van druk van de Fransen en vanwege de grensovergang. Klopt dat?

Michel Damar: Ja, inderdaad.

De **voorzitter**: Een duidelijk antwoord.

Tanguy Veys (VB): Ik wil teruggaan naar de manier waarop de raad van bestuur is omgegaan met de beslissing omtrent TBL1. Ik vermoed dat op het moment dat u op de stoel van voorzitter van de raad van bestuur bent gekomen, u wel kennis had van de beslissingen die voordien waren genomen. We moeten toch spreken over een periode van 10 jaar na het ongeval in Aalter. Als wij de toenmalige bevoegde minister De Croo vorige week hebben bezig gehoord, waren in feite alle elementen aanwezig om dit dossier, de uitrol van TBL1, te realiseren.

Hoe ging u er als raad van bestuur mee om, gelet op het feit dat 30 % van de installaties van TBL1 niet functioneerde? We hebben vrijdag nog vernomen van bijvoorbeeld Alstom, voorheen ACEC, dat zij sinds 1987 niks meer gehoord hebben van de NMBS en er dus ook geen enkele bestelling van onderdelen is geweest. Hoe bent u als raad van bestuur omgegaan met TBL1, dat toch zeer belangrijk was en het grote antwoord was op het ongeval in Aalter. U zegt dat u daar niet meer mee bezig was en u ter zake niet geïnformeerd werd. Het is niet omdat u niet geïnformeerd wordt dat u zelf niet actief op zoek kunt gaan naar deze problematiek.

Michel Damar: Tussen juli 1991 en januari 1992 – tweede wet – hebben we in feite eerst het investeringsplan. Het investeringsplan sprak over TBL.

Tweede element: het verslag van de expert van maart 1991, de beslissing van de gedelegeerd

bestuurder in september 1991 en dan, als resultaat van de twee, de beslissing van de raad van bestuur begin 1992 over de ontwikkeling van TBL van de tweede generatie. Dat zijn de elementen waarop wij onze beslissing hebben gebasereerd.

Nooit hebben wij een strategische positionering gehad… Ik zal dat anders formuleren. Nooit hebben wij een strategische discussie gevoerd op basis van een strategische vraag, gesteld door het directiecomité op dat moment, om te zeggen: gaan we voort of gaan we niet voort met de ontwikkeling van het systeem TBL1? Op die basis denk ik dat, met al deze elementen, de beslissing die wij hebben genomen in 1992 coherent was.

De **voorzitter**: Een duidelijk antwoord.

Linda Musin (PS): Monsieur Damar, je vous remercie pour la clarté et la construction de votre exposé. Je vais rebondir sur la question de mon collègue. Vendredi, chez Alstom, nous avons eu la possibilité de poser différentes questions. En ce qui concerne l'exemple de l'arrêt des investissements en TBL1, on nous a expliqué qu'il était difficile de s'approvisionner en pièces de rechange, mais Alstom nous a dit qu'aux Pays-Bas, il y avait encore du stock. Partant de là, au niveau de la gestion quotidienne et au niveau du processus décisionnel au sein de la SNCB, comment les choses se passaient-elles quand de telles décisions étaient prises?

Y avait-il une vision commune de la sécurité à tous les échelons? Comment les choses s'articulent-elles entre ministres, administrateurs délégués, conseil d'administration et comité de direction?

Michel Damar: Ce n'est pas une question à laquelle il est facile de répondre. Les éléments opérationnels étaient, et sont toujours, de la responsabilité du management, sauf dans deux situations. La première, c'est lorsque le conseil d'administration est amené à prendre une décision stratégique. Cette décision est préparée et présentée par le comité de direction et est discutée au conseil d'administration. La seconde, c'est lorsqu'il apparaît, au travers d'indicateurs opérationnels portés à notre connaissance, qu'il y a un certain nombre de difficultés.

Je vais en citer deux dans le domaine de la circulation des trains. Premièrement, c'est l'augmentation significative des dépassements de signaux à partir de 1997-1998. Deuxièmement, c'est la problématique de la régularité des trains. Nous avons connu des difficultés à ce sujet dans les années '90 – et je ne sais pas si le niveau de manque de régularité était proche du niveau actuel –, particulièrement dans le lancement du nouveau plan IC/IR de 1998. À partir de ce moment, je trouve qu'il est de la responsabilité du conseil d'administration de se saisir de ce type de difficultés opérationnelles pour mener, avec la direction, une discussion sur les mesures de remédiation qui ont été prises et sur le fait de savoir s'il faut prendre des décisions stratégiques plus profondes en termes d'affectations de moyens budgétaires.

Voici comment se passe l'articulation majeure entre le comité de direction et le conseil d'administration. Sur ce terrain, comme il s'agit d'une entreprise publique autonome, l'État n'est pas souvent intervenu en dehors des éléments qui sont inscrits dans le contrat de gestion. Je mets cependant un bémol à ce que je dis, à savoir la période assez difficile 2001-2002, lorsque nous avons vécu certaines difficultés liées à la rupture de confiance avec la ministre de tutelle de l'époque. Pour un certain nombre de décisions, le conseil d'administration a voulu s'en référer à la ministre de tutelle. C'est une des raisons qui expliquent toute la difficulté et tous les retards qui ont eu lieu dans l'approbation du plan d'investissement 2001-2012.

Indépendamment de cette situation très ponctuelle et très particulière, car elle s'inscrivait dans le changement programmé des organes de gestion et d'une réforme de la loi sur les entreprises publiques, c'est le schéma de base que je vous ai donné qui prévalait.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een specifieke vraag met betrekking tot TBL1. U zegt onder andere altijd dat er op een gegeven moment werd beslist om TBL2 uit te besteden. Dat was vooral gericht op de hogesnelheidstreinen. Ik zie nog altijd niet de link tussen dat luik en het uitrollen van TBL1, dat uiteindelijk in het plan STAR 21 is opgenomen. Wij lezen daarin wel duidelijk dat die technologie voldoening gaf en zou worden geïnstalleerd op alle grote assen van het net. De kosten zouden worden geïntegreerd in de budgetten en de modernisering van de seininrichting.

In het verslag van de experts lezen wij ook dat die plannen niet tot uitvoering werden gebracht in de praktijk. Wij lezen ook in een nota van 31 januari 1992 aan de raad van bestuur de vaststelling dat de NMBS een zeer belangrijke vertraging had opgelopen in vergelijking met aangrenzende

netten in andere landen. Mijn vraag is waarom TBL1, naast heel het TBL2-gebeuren, niet is uitgerold zoals initieel was voorgesteld. Technisch lijkt dat nochtans redelijk eenvoudig. Gebeurde dat om besparingsredenen? Volgens mij is het niet voldoende om de focus te leggen op TBL2 om aan te tonen dat TBL1 op het normale net niet moest worden uitgerold. Volgens mij zijn er nog andere redenen. Die vraag ik nu aan u.

Michel Damar: Jammer genoeg, mevrouw, heb ik na twintig jaar geen antwoord op uw vraag. Ik kan mij niet herinneren dat wij een echte strategische discussie hebben gevoerd op basis van de nota van de directie over de principiële vraag: “Moeten wij TBL1 stoppen of moeten wij continu blijven investeren in TBL1?” Ik herinner mij niet dat wij zo’n debat hebben gevoerd.

De **voorzitter**: Maar dit lijkt mij toch een essentieel debat. Mij lijkt dit toch een essentiële vraag van mevrouw Somers, die belangrijk is op het vlak van de beveiliging. Als dat debat is gevoerd, lijkt het mij toch essentieel dat het fundamenteel is gevoerd. Het doet mij vermoeden dat het debat in de raad van bestuur niet werd gevoerd.

Michel Damar: Het debat is niet gevoerd in de raad van bestuur.

Het is mijn inschatting vandaag dat we, met de situatie van een veilig netwerk in het begin van de jaren ’90, ons konden permitteren om op de ontwikkeling van de TBL2 te wachten, liever dan continu te blijven investeren in TBL1. Ik herhaal echter dat dit mijn inschatting is van vandaag, twintig jaar later.

Ik herinner mij absoluut niet dat dit strategisch debat werd gevoerd.

De **voorzitter**: U zei dat er geen perceptie was van onveiligheid, maar buitenlandse voorbeelden, zoals het ongeval in Melun in Frankrijk, ook met seinvoorbijrijdingen, wezen er toch op dat er een probleem bestond in het buitenland, en dat dit waarschijnlijk ook op het binnenlands net had kunnen voorvallen.

Michel Damar: Jawel, maar ik heb daarnet herinnerd aan de cijfers van het investeringsplan. De budgetten waren krap op dat moment. Wij werden geconfronteerd met veel prioriteiten in het kader van de afzwakking van het netwerk in de jaren ’80. Dat betekent dat het niet mogelijk was om alles tegelijkertijd te doen. Ik heb de prioriteiten herhaald die in het investeringsplan ingeburgerd waren.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb bijna dezelfde vraag als mevrouw Somers. Ik wil dienaangaande een bemerking of perceptie van de heer Damar vragen.

Mijnheer Damar, een veiligheidsprogramma dat gepland was in het investeringsprogramma, werd in feite afgevoerd. Daarover werd niet gediscussieerd, of u herinnert zich dat niet. Klaarblijkelijk ging het toch om aanzienlijke budgetten.

Ik vraag mij af of de bewering die u daarnet geuit hebt, dat veiligheid altijd een topprioriteit geweest is, staande gehouden kan worden. Of zegt u dat die dingen beslist zijn in de uitvoering, terwijl de raad van bestuur er gewoon nota van heeft genomen zonder daar verder enige vragen bij te stellen? Het kan toch niet dat een deel van een investeringsprogramma niet wordt uitgevoerd zonder dat daar op zijn minst over nagedacht wordt of zonder dat het gemeld wordt?

Michel Damar: Er is toch een aantal investeringen gebeurd op het niveau van de veiligheid. Ik heb dat daarstraks gezegd. De veiligheid was een prioriteit. Zolang de ontwikkeling van TBL2 niet klaar was, was er geen prioriteit om andere veiligheidssystemen voor het binnenlands netwerk te realiseren. Dat is de handelswijze die wij hebben gevolgd.

Steven Vandeput (N-VA): TBL2-3 is een beslissing van 1987, als ik goed ben ingelicht. In het programma van 1991 en 1992 stond TBL1 nog ingeschreven. Ergens tussen de plooien is dat afgevoerd.

Michel Damar: TBL2 was een beslissing van 1992.

Steven Vandeput (N-VA): De eerste beslissing is van 1987. Het kan zijn dat de finale beslissing pas in 1992 is genomen. Heeft men in 1992 tegelijkertijd ook beslist om de investeringen in TBL1 stop te zetten en niets te doen tot TBL2 klaar was?

Michel Damar: Inderdaad.

Steven Vandeput (N-VA): Op dat moment werd dus beslist om niet meer in automatische stopsystemen te investeren tot het volgende systeem was ontwikkeld?

Michel Damar: Inderdaad.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Damar, les dirigeants actuels de la SNCB nous disent qu'au moment où on a décidé de mettre en œuvre l'ETCS à la SNCB, les normes n'existaient que sur papier. On remet en cause ce choix en 1999 de l'équipement en ETCS.

Michel Damar: Qui le remet en cause?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Les administrateurs actuels. Ils disent qu'il n'est pas possible d'arriver rapidement à un système de sécurité performant sur le réseau en décidant en 1999 de mettre en œuvre l'ETCS alors que la norme n'existait que sur papier et qu'il faut très longtemps pour voir une première application et une stabilisation des normes. C'était ma première question.

La deuxième porte davantage sur les relations industrielles que vous avez évoquées dans votre exposé. Quand un dossier d'attribution de marché arrive bouclé au conseil d'administration, pour décision sur tel ou tel fournisseur en matière de sécurité, se peut-il qu'il ait donné lieu à une consultation de plusieurs fournisseurs et qu'on choisisse ACEC in fine? Ou alors, comme nous l'a dit M. Paelinck pour la période précédente, les cahiers de charges sont-ils rédigés avec le fournisseur, si ce n'est par lui?

Michel Damar: Ce que je peux vous répondre, d'une manière générale, comme je l'avais fait pour votre première question portant sur l'ETCS, c'est que lorsque nous avons reçu des dossiers de marchés publics – et nous en avons reçu pas mal! –, la conformité avec la réglementation des marchés publics était bien évidemment vérifiée en interne et bien évidemment vérifiée par le commissaire du gouvernement et bien évidemment vérifiée chaque année par la Cour des comptes. Sur ce terrain-là, je n'ai aucune inquiétude.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Allez-vous soutenir que pour TBL2-3, la demande a été faite à plusieurs entreprises du secteur en Europe?

Michel Damar : Non, que je sache, les décisions de 1991 et de 1996 ont été prises sur la base d'une procédure négociée avec ACEC.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Damar, vous avez évoqué qu'après 1999, la situation devenait urgente compte tenu du risque croissant du fait de l'augmentation de la vitesse, des voyageurs et des capacités. Au niveau du conseil d'administration, avez-vous eu des débats sur des analyses de risques? Jusqu'à présent, nous n'avons obtenu que très peu d'informations sur les analyses de risques effectuées par la SNCB.

Michel Damar: Pour moi, la décision de 1999 est la résultante de deux éléments: d'une part, l'appréciation de la situation effective sur le réseau en matière de dépassements de feux rouges (1997-1998) dont j'ai déjà parlé. D'autre part, elle résulte de toute la dynamique européenne qui avait pris son envol à ce moment-là et qui privilégiait la logique ETCS. On ne va quand même pas nous reprocher aujourd'hui d'avoir pris, en 1999, la première décision structurante en matière d'une planification globale et d'une orientation stratégique globale sur la protection des marches des trains pour les réseaux intérieurs. Ce serait le comble de nous reprocher cette décision prise en 1999, même si je reconnais qu'elle était fort volontariste. J'ai expliqué que nous n'étions pas les seuls à être volontaristes à l'époque. L'être nous paraissait toutefois être une nécessité.

Ine Somers (Open Vld): Mag ik uit wat ik deze namiddag gehoord heb, concluderen dat men de focus gelegd heeft op TBL2 en dat uiteindelijk TBL1 niet is uitgerold omdat men meer belang hechtte aan de ontwikkeling van TBL2 in de prioriteitenlijst binnen het veiligheidsgebeuren? Men gaf daaraan geen urgentie omdat in de risicoanalyse vooral de nadruk gelegd werd op de kans dat het risico zich voordeed en niet zozeer op de impact van het gebeuren? Mag ik daaruit ook besluiten dat indien er wel rekening was gehouden met de impact van de gebeurtenis en men daardoor wel meer urgentie zou hebben gegeven aan TBL1, er wel een uitrol zou gekomen zijn van TBL1? Zou men dan meer gefocust hebben op dat systeem in plaats van op TBL2?

Ik heb nog een vraag. Er is kort iets gezegd over budgettaire redenen. Uiteindelijk weten we ook dat TBL2 enorm veel gekost heeft, want in het verslag van de experts staat op pagina 27 dat in 1997 een interne audit het aankoopdossier inzake TBL2 heeft geblokkeerd omdat men van oordeel was dat de leverancier onaanvaardbare monopoliewinsten oplegde aan de NMBS. Na onderhandeling met Alstom daalde de prijs effectief met 27,5 %. Ook daarna adviseerde de interne audit echter negatief. Kunt u daarover nog iets meer zeggen, over dat specifieke deel?

Michel Damar: De interne audit viel op dat moment niet onder mijn verantwoordelijkheid, dat was pas later. Ik vind het echter normaal dat de

interne audit zijn rol speelt. In 1996 was het een onderhandse procedure tussen de NMBS en ACEC. De interne audit vond dat de prijs te hoog was. Ik vind dat normaal, het was zijn rol om dat te zeggen. Het is de logica van een industriële partner om een zekere prijs te vragen. Dat betekent dat de spoorwegen zich intern moeten organiseren om een redelijke discussie of een redelijke onderhandeling te voeren. Dat is ook gebeurd.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, M. Damar était là jusqu'en 2002. Il a pris la décision, avec son conseil d'administration, de lancer l'ETCS.

Monsieur Damar, vous avez dit que ce choix était "structurant" pour l'ensemble du chemin de fer belge.

Jusqu'en 2002, donc jusqu'au moment où vous avez quitté vos fonctions, avez-vous assisté à une mise en œuvre de ce chantier? Avez-vous constaté, au sein de la SNCB, des réticences à le mettre en œuvre? Des voix se sont-elles exprimées pour dire que ce système ne devait pas être mis en œuvre et qu'il fallait trouver autre chose?

Michel Damar: Ma réponse est catégorique: non. Une décision avait été prise en 1991. Elle a été confirmée en 2001 après l'accident de Pécrot et reprécisée à la lumière des évolutions européennes. Il y avait donc vraiment une volonté d'aller de l'avant. Je suis tout à fait clair à ce sujet.

De **voorzitter**: Ik meen dat iedereen zijn of haar vragen heeft kunnen stellen.

Mijnheer Damar, het was een zeer nuttige uiteenzetting. Wij hebben de geplande spreektijd enigszins overschreden. Zulks was echter te wijten aan de zeer goede vragen van de leden.

Je vous remercie.

Hoorzitting met de heer Etienne Schouppe, directeur-generaal en gedelegeerd bestuurder van de NMBS van 1988 tot 2002 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Etienne Schouppe, directeur général et administrateur délégué de la SNCB de 1988 à 2002 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Collega's, wij vatten aan met de tweede spreker voor vanmiddag. Gelet op het feit dat de heer Schouppe een vrij lange periode een belangrijke verantwoordelijkheid heeft gehad, wijken wij hier natuurlijk af van de regel van een inleiding van 20 minuten. Dat is logisch, gelet op de vrij lange periode.

Mijnheer de staatssecretaris, ik geef u eerst het woord om uw uiteenzetting te doen over uw verantwoordelijkheden uit het verleden. Daarna kan dan hetzelfde debat gevoerd worden op basis van vragen door de commissieleden.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van deze commissie, ik heb reeds op 10 november in mijn hoedanigheid van staatssecretaris ten overstaan van deze speciale commissie mijn visie verwoord over de verslagen van de experts, van de ERA en van het Rekenhof.

Ik wens te wijzen op een toezegging die ik toen gedaan heb, namelijk dat wij snel werk zouden maken van het koninklijk besluit om financiële middelen te geven aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit, DVIS, en aan het onderzoeksorgaan. Vorige vrijdag heeft de regering mijn ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd, de tekst is nu naar de Raad van State gezonden voor goedkeuring of eventuele commentaar. Derhalve is dat deel van de toezegging ondertussen afgewikkeld.

Ik geef u vandaag graag het historisch overzicht van de beslissingen die het directiecomité en de raad van bestuur genomen hebben op het vlak van de spoorwegveiligheid tussen 1987 en 2002, de periode waarin ik mee aan de leiding stond van de NMBS. Ik heb mijn uiteenzetting gebaseerd op een aantal interne NMBS-documenten die ik heb kunnen raadplegen en heb voor een groot stuk moeten steunen op mijn geheugen. Het is niet onbelangrijk dat u weet dat ik bij het verlaten van de NMBS verplicht ben geweest, en ik heb dat ook aanvaard, om geen enkel document met betrekking tot mijn professionele activiteiten bij te houden. Ik heb dat allemaal bij de spoorwegen moeten laten. Dat is dan tegelijkertijd ook een verklaring waarom mijn betrachting om de chronologie van de feiten te reconstrueren sowieso onvolledig zal zijn, alhoewel ik denk dat ik de meest belangrijke documenten toch wel zal kunnen uiteenzetten. Ik moet dus benadrukken, en dat is belangrijk, dat ik voor de weergave van de feiten op mijn geheugen moet steunen en op die enkele documenten die ik heb.

Ik moet er ook op wijzen – dat zal u straks misschien wel een beetje verbazen – dat de meeste van de documenten die ik heb kunnen verzamelen en die mij zijn aangereikt, in het Frans zijn. Ik zal dan ook belangrijke passages in die taal aan u moeten meedelen en toelichten.

Het eerste gedeelte heeft betrekking op het ongeval in Aalter en de weerslag ervan op de ontwikkeling van signalisatiesystemen.

Op 13 juli 1982 vielen er in Aalter vijf dodelijke slachtoffers te betreuren bij een ongeluk dat door het voorbijrijden van verschillende stopsignalen werd veroorzaakt. Naar aanleiding van dat ongeluk heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie, het MCESC of CMSC – op dat ogenblik een comité binnen de nationale regering – op 4 december 1982 een budget van 380 miljoen uitgetrokken voor de realisatie van een transmissiesysteem spoorlijn-machine, TVM of Transmission Voie-Machine. Dat kan nu misschien eigenaardig lijken. U moet weten dat de NMBS toen een parastatale instelling type B was. De zelfstandige handelingsbevoegdheid van een parastatale van het type B was gering en de belangrijke beslissingen werden door de regering genomen. De minister van Verkeerswezen zat op dat ogenblik de raad van bestuur van de NMBS voor. Ik kan mij moeilijk indenken dat de heer De Croo, die hier al geweest is, daar geen melding van zou hebben gemaakt.

Het project voor het afwerken van het systeem transmissie-grond-trein werd gegund aan de firma ACEC. Ik citeer de beslissingen van de regering: “Voor de studie en verwezenlijking van de prototypes van apparatuur op de grond en aan boord van de machines, evenals de uitrusting van een honderdtal tractievoertuigen en de seinen van twee grote spoorassen voor de proeven met de voorserie.”

Die 380 miljoen werd ingeschreven in wat men toen noemde “de strategische schijf van de overheidsinvesteringen 1982”.

In het dossier dat korte tijd nadien op 17 december aan het beperkt comité van de raad van bestuur werd voorgelegd, kan men het volgende lezen. Ik citeer: “Dat het totaal door het MCESC toegestane bedrag van 380 miljoen frank besteed zal worden aan dit project waarvan de realisatie over een periode van vier jaar zal lopen, met name van januari 1983 tot december 1986.”

De realisatie zou voornamelijk de twee volgende fases omvatten: de verwezenlijking van functionele en operationele prototypes, met een voorafgaande voorlopige goedkeuring van het systeem. Daarvoor werd negen maanden uitgetrokken, van januari tot september 1983. Daarnaast was er de voortzetting van de afwerking, het realiseren en het beproeven van de uitrusting van de voorserie, een statistische studie van de vermoedelijke bedrijfszekerheid en de voorlopige keuring van het systeem. Daarvoor werd 36 maanden voorzien, van oktober 1983 tot december 1986.

“Tijdens de ganse duur van de aanneming zal de COC” – de Comité d’Orientation des Commandes publiques – “een recht op controle uitoefenen.” Ik moet dus benadrukken dat de raad van bestuur van de NMBS eigenlijk uitvoering gaf aan een voorafgaande beslissing van een comité dat binnen de Ministerraad bestond en dat een speciaal overheidsorgaan, de COC, toezicht zou uitoefenen op de naleving van die beslissing.

In een tweede hoofdstuk vindt u de werkgroep TBL en de verkennende studie. Zoals ik al heb gezegd, heeft de raad van bestuur van de NMBS in december 1982 een proefopdracht goedgekeurd met de firma ACEC. In totaal ging het over 100 boorduitrustingen voor ongeveer 1 150 machines die de NMBS had en 2 000 gronduitrustingen voor ongeveer 6 854 signalen die er zijn, te installeren langs welbepaalde lijnen ten bedrage van 380 miljoen, terwijl de kostprijs voor een globale uitrusting van het net toen werd geschat op 3 476 000 000 Belgische frank. Ik moet wel zeggen dat ik nadien, dus voor mijn periode, geen documenten heb kunnen raadplegen. Mijn tussenkomst in de uitwerking van dat geheel begint dan 1987, wanneer ik aan de leiding van de NMBS ben gekomen in mijn hoedanigheid van directeur-generaal. Boven mij stond Honoré Paelinck als gedelegeerd bestuurder.

Op 22 juni 1987 was er een rapport van een werkgroep. Ik weet dat daar in het verleden reeds naar verwezen werd, maar dat is een zeer belangrijk rapport waarvan ik welbepaalde passages sowieso zal citeren, voor alle duidelijkheid en om geen losse interpretatie toe te laten. In de inleiding van het verslag van de pluridisciplinaire werkgroep van ervaren en gespecialiseerde ingenieurs kunnen wij het volgende lezen. Ik citeer: "Suite aux restrictions budgétaires imposées par l'État, le comité de direction décida, en sa séance du 4 mai 1987, de créer un groupe de travail chargé de réexaminer le projet TBL et, plus particulièrement, de dresser

un inventaire du matériel déjà livré, d'évaluer la valeur et l'opportunité du système TBL (accidents 81-86), d'examiner les possibilités de poursuivre en limitant l'expérience à certains tronçons de lignes, de freiner ou de stopper l'expérience et à quel prix, et d'évaluer l'utilité économique des investissements dans ce système."

Een klein beetje verder in het verslag kan men het volgende lezen: "Considération préliminaire: la sécurité de la circulation ferroviaire repose sur le respect absolu par le conducteur des indications transmises par la signalisation. Au cours des années, des progrès constants ont amené à matérialiser de plus en plus les conditions d'ouverture des signaux (blocage matérialisé du sens de circulation, passages à niveau enclenchés avec signaux, postes tout relais, etc.) réduisant ainsi les possibilités de défaillance humaine des agents au sol.

Par contre, peu de progrès ont pu être enregistrés dans l'aide apportée au conducteur pour pallier toute défaillance ou distraction de sa part et, aujourd'hui, trois dispositifs sont utilisés: la veille automatique, le contrôle de la vigilance du conducteur et la mémorisation à bord de l'indication, restrictive ou non, du dernier signal franchi (sur les engins récents uniquement). Ces dispositifs de nature préventive ne suppriment pas toute possibilité de distraction ou de conduite dans un 'état second'. Aussi est-il apparu souhaitable de disposer d'un équipement supplémentaire destiné à provoquer le freinage d'urgence en cas de dépassement fautif d'un signal d'arrêt, action curative de dernière extrémité et ultérieurement et, dans le cadre d'une extension, à contrôler de façon continue la vitesse du convoi, action préventive. Il est entendu que ce nouveau dispositif ajouté ou combiné aux anciens ne constitue encore qu'une aide au conducteur qui, seul, reste responsable du respect de la signalisation latérale. Il n'est donc pas question, au stade envisagé, de conduite automatique ou semi-automatique.

Il faut remarquer que la philosophie développée par la SNCB est partagée par la plupart des réseaux étrangers. Dès lors qu'il n'y a plus qu'un seul conducteur à bord de la locomotive, des dispositifs plus ou moins élaborés ont été installés pour pallier toute défaillance ou, au moins, en réduire la probabilité."

Wat het TBL-project betreft, het volgende. Dames en heren, ik vestig er uw aandacht op dat TBL een eerste stap is naar een systeem voor het automatisch doen stoppen van treinen.

Ik herneem nu de lezing uit het verslag van juni 1987: "Programme de base. Une transmission de l'information par système balise-antenne est de nature à répondre aux problèmes posés avec une fiabilité suffisante, ainsi que l'ont démontré les essais réalisés avec les équipements prototypes entre 1982 et 1984. Ce nouveau système intégré assure les fonctions du système brosse-crocodile, contrôle vigilance et mémorisation de l'aspect restrictif ou non du dernier signal franchi, provoque l'arrêt automatique immédiat en cas de dépassement d'un signal d'arrêt fermé et est susceptible d'extension dans le domaine du contrôle des vitesses.

Compte tenu de l'objectif poursuivi, un système de transmissions ponctuelles est moins coûteux qu'un système continu du fait de l'économie en moyens de commutation dans les grilles de gares. Il est destiné à intervenir dans tous les cas de franchissement ou de dépassement des signaux équipés par les engins équipés sauf dans les circonstances suivantes: signal franchi sous couvert d'un ordre de franchissement, rebroussement - circulation en marche arrière, poussée d'un convoi en détresse, allège en queue."

Pour l'équipement des signaux, "le nouveau système est actuellement destiné à équiper les signaux d'arrêt commandé pour grands et petits mouvements dont le dépassement peut provoquer une prise en écharpe ou une collision frontale avec un convoi circulant sur une voie principale directe ou de réception voyageurs, du réseau électrifié et les signaux avertisseurs de ceux-ci. Ne sont donc pas équipés à ce stade les signaux automatiques qui ne sont pas avertisseurs de signaux commandés, les signaux de ligne non électrifiés et les signaux mécaniques. On a estimé que le nombre de signaux à équiper dans ces conditions s'élève à 6 854, à savoir 1 986 prévus actuellement plus 4 179 grands et 689 petits, sur un total de 15 187 dont 8 603 grands et 6 584 petits.

Quant à l'équipement des engins, le nouveau système est destiné à équiper seulement les engins de traction électriques et les voitures pilotes de rames réversibles électriques, à savoir 1 155 engins sur un effectif de 1 878."

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in een bijlage aan het verslag dat ik u zal bezorgen, wordt het detail van dat programma meegedeeld ter informatie.

"En ce qui concerne l'utilisation pour le contrôle de vitesse sur les lignes parcourues à 160 km/h, l'utilisation du système TBL est impérative dans le cas où la circulation à 160 km/h est permise par double feu vert, sur les lignes sectionnées à 140 km/h. L'obligation de réduire la vitesse à 140 km/h au franchissement d'un feu vert doit être contrôlée, ce qui n'est pas possible à l'aide du système brosse-crocodile existant puisque aucune information ne permet de distinguer les aspects 'double vert' et 'vert seul'. Dans ce cas, l'équipement sol s'étend à tous les signaux susceptibles d'afficher le 'double vert'.

Pour ce qui concerne les conditions du projet et l'équipement, le projet en cours" – je parle, bien entendu, de la note de l'époque – "vise à vérifier dans un cadre limité que la fiabilité du système TBL correspond aux valeurs fixées. À cette occasion, il devrait être possible d'en mesurer l'impact sur le niveau de sécurité. Ce projet est limité dans la mesure où 2 000 signaux environ et 100 engins seulement seront équipés à ce stade sur un total estimé à 6 854 signaux et 1 150 engins. Au 31 mai 1987, 28 équipements de bord et 164 équipements de sol sont mis en œuvre."

Het zal u misschien verbazen dat er plots over dubbel groen wordt gesproken. Ik wil u eraan herinneren dat de NMBS in de periode waarin dit rapport werd geschreven, eraan dacht om de laterale signalisatie te installeren op de klassieke lijnen waarop 160 km/u werd gereden. Ofwel via een signalisatie die identiek zou zijn aan de lijnen waarop 140 km/u werd gereden, ofwel via een signalisatie die eveneens een dubbel groen licht zou omvatten. De evolutie van deze signalisatie heeft ertoe geleid dat het dubbel groen eigenlijk verdwenen is.

Het rapport van 22 juni 1987 behandelt verder elementen betreffende overheidsopdrachten en investeringskosten. Dat deel van het rapport zal ik niet becommentariëren, vermits ik mij interesseer voor dat deel van het rapport dat het belang van het TBL-systeem evalueert.

Ik wil nog een ander belangrijk deel van het verslag in verband met de evaluatie van dat TBL1-systeem citeren: "Évaluation de l'intérêt du système TBL1. Le niveau de sécurité actuel. (…) Le relais de la classe 1, dite de sécurité, a un niveau de sécurité égal à la puissance 10^{-9}, c'est-à-dire qu'un mauvais fonctionnement est en moyenne constaté au bout d'un milliard de fonctionnements." Ce sont les ingénieurs de la SNCB qui le signalent. "Par rapport à cette valeur considérée comme très sûre, le groupe de travail a tenté d'évaluer le niveau de sécurité du système 'conducteur-signal rouge'. On connaît le nombre de mauvais fonctionnements de ce système: 177 dépassements ont été enregistrés en sept ans.

Une estimation du nombre de fois que ce système fonctionne a été effectuée. Elle aboutit à la fourchette de 10 000 à 37 000 observations de signal rouge par jour. Tenant compte de ces valeurs, on peut conclure que le niveau de sécurité du système est compris entre (7×10^{-6}) et (2×10^{-6}).

Une autre approche consiste à estimer le nombre d'heures de conduite par dépassement de signal. Sachant qu'en moyenne, la durée cumulée de conduite s'élève à 8 458 heures par jour, on obtient un dépassement pour 126 870 heures de conduite.

Influence du système TBL1 sur la sécurité. Dans son programme actuel le but du système TBL est de limiter les conséquences d'un dépassement de signal. Seule une extension du programme au contrôle de vitesse permettrait d'éviter un dépassement.

Pour la période 1980 à 1986, on a constaté 177 dépassements de signaux dont 27 (soit 15,25 %) ont eu des conséquences graves, sur un total de 183 accidents graves dus à toutes sortes de causes. Par accident grave, on entend tout accident avec blessés ou avec des conséquences matérielles coûteuses.

Les conséquences des autres dépassements sont nulles ou se limitent à des talonnages d'aiguillages.

Une évaluation de l'influence du système TBL dans son programme actuel indique que sur les 177 dépassements constatés pendant la période considérée, la fonction d'arrêt automatique non annulable (le TBL) aurait permis d'éviter à coup sûr tout accident dans 15 cas, aurait réduit les conséquences d'un accident grâce au freinage d'urgence dans 90 cas et aurait été sans influence dans 172 cas."

Ik heb in de bijlage van het document dat ik u zal bezorgen eveneens een tabel gevoegd die het voorwerp is van die bijlage en die een analyse geeft van de gevolgen die de installatie van TBL in de periode 1980-1986 zou gehad hebben, te weten:
- er zouden 5 ernstige ongelukken minder zijn geweest;
- er zouden 5 minder ongelukken meer zijn

geweest;
- er zouden 5 doden, 4 zwaar- en 28 lichtgewonden minder zijn geweest.

Ik citeer verder: "Réduction du coût des accidents. Si le nombre de victimes des accidents est aisé à déterminer, le coût total pour la SNCB est plus difficile à cerner. Les chiffres dont dispose le service des accidents ne concernent en effet que le coût comptable des accidents sans avoir aucun sens économique. Par exemple, la valeur d'une locomotive diesel de route mise à la mitraille s'élève à 260 000 francs belges environ, ce qui est loin de représenter sa valeur économique avant l'accident.

Une étude effectuée antérieurement par la direction générale n'est pas plus directement utilisable, les montants considérés ayant la même source. Force est alors de se livrer à quelques conjectures sur la base des chiffres partiels dont on peut disposer. Selon que l'on prend en considération l'ensemble des accidents pour la période 1980-1984 ou seulement les accidents dus à un dépassement de signal pour la période 1980-1986, le coût comptable d'un accident s'élève à environ 4,3 à 7,9 millions de francs belges. Considérant la remarque faite plus haut sur le mode d'évaluation de ces montants, on peut raisonnablement penser que l'ordre de grandeur du coût économique moyen d'un accident grave se situe dans une fourchette de 10 à 20 millions de francs belges. Tenant compte des mêmes hypothèses qu'au paragraphe précédent, on peut déduire un effet TBL sur la période de référence compris entre 126 et 252 millions de francs belges, soit entre 18 et 36 millions de francs belges par an environ.

Quid du coût total du système TBL en investissements?
Les résultats évoqués au paragraphe précédent (que je viens de vous lire) ne peuvent cependant être atteints qu'à la condition que le programme TBL soit mené à son terme, que les 6 850 signaux et les 1 150 engins électriques soient réellement équipés. Compte tenu des prix unitaires et du nombre d'engins et signaux à équiper, on peut considérer qu'à l'investissement initial de 782 millions de francs, il y a lieu d'ajouter un investissement complémentaire de 2,694 milliards de francs. Compte tenu des règles habituelles en la matière, ce montant doit être amorti en 30 ans, soit une charge annuelle supplémentaire de 113 millions de francs environ pour le compte d'exploitation."

Ik vestig uw aandacht erop dat het aangehaalde verslag de budgettaire gevolgen evalueert van zowel het stopzetten, het beperken als het voortzetten van het TBL-project. De kostprijs van het stopzetten van de overeenkomst, gesloten met ACEC Transport, wordt geschat op 501 miljoen Belgische frank gespreid over twee jaar. Het voortzetten daarvan met tijdelijke opschorting werd geschat op 670 miljoen, gespreid over drie jaar. Het voortzetten, zonder wijziging van de overeenkomst, werd eveneens geschat op 670 miljoen, gespreid over drie jaar.

Ik ga verder met het toelichten van de commentaar van de werkgroep. Zoals ik zei, is dat de werkgroep die het TBL-systeem heeft geëvalueerd.

"Le présent rapport a envisagé le projet TBL de manière intrinsèque dans l'absolu. Du point de vue budgétaire, ce projet est en concurrence avec d'autres projets (électrifications, modernisations, etc.) que le groupe de travail n'a pu examiner. Il lui est donc impossible de se prononcer sur la valeur relative du projet TBL vis-à-vis des autres projets d'investissement de la SNCB. Sur le plan de la sécurité, le groupe de travail estime que l'utilité du système est réelle, quoique de faible rendement. Vu le peu de temps disponible, il ne lui a cependant pas été possible de remettre en cause les choix effectués sur le plan technique. Il n'a pas non plus été possible de vérifier si, dans le domaine de la sécurité, un résultat équivalent ne pourrait être obtenu avec de plus faibles moyens (modernisation des postes de signalisation, suppression de passages à niveau, etc.). L'arrêt du marché en cours réduirait fortement le profit que tant la SNCB que le constructeur et l'État peuvent retirer des sommes déjà engagées. D'un point de vue budgétaire, on a vu que cette mesure aurait même un impact négatif sur le budget de 1987. L'étalement des fournitures et, corrélativement, des dépenses permettrait de soulager les budgets de 1987 et 1988 sans pour autant avoir d'impact sur le rythme de mise en œuvre du matériel et sans diminuer le montant total.

Par rapport à la troisième hypothèse, ce scénario consiste à reporter en 1987 et 1988 une dépense de 30 millions de francs mais aussi, en contrepartie, à augmenter le budget de 1989 de 60 millions de francs.

Vis-à-vis de l'hypothèse de l'arrêt du projet, les membres du groupe de travail, originaires des départements de l'infrastructure et du matériel, souhaitent rappeler qu'en 1976, le directeur général, M. Flachet, a décidé de mettre en œuvre

un programme appelé MEMOR STOP basé sur l'utilisation du système brosse crocodile et qu'à la suite de l'échec de cette tentative d'extension, un groupe de travail du matériel et de la signalisation a proposé une réalisation équivalente par balises. C'est l'accident de Aalter qui a provoqué la concrétisation de ce projet, le ministre des Communications obtenant un financement sur les tranches stratégiques du gouvernement. Dans ces conditions et compte tenu du fait qu'en matière de sécurité, la SNCB ne précède pas les événements, ces mêmes membres du groupe de travail s'interrogent sur les conséquences pénales que pourrait avoir une décision d'arrêt du projet en cas d'accident grave dû à un dépassement de signal. Ces craintes ne sont pas partagées par le service des accidents, compte tenu de la mise en œuvre du programme MEMOR et de l'amélioration des autres dispositifs de contrôle de la vigilance du conducteur."

U hebt gehoord welke beschouwingen daarbij gemaakt werden. Over deze aangelegenheid bracht ook de rechtskundige dienst een advies uit, dat ik hier in extenso zal citeren. Dat advies luidt als volgt: "Si le projet en question devait être complètement arrêté, et s'il devait alors survenir un accident dû à un dépassement de signal dont on pourrait dire que le TBL aurait permis de l'éviter ou d'en réduire les conséquences, il serait possible qu'un parquet ou qu'un juge d'instruction reproche à la SNCB une certaine légèreté et en tire des conclusions sur le plan pénal au niveau individuel. Il est certain que ni le parquet ni le juge ne s'encombrent de considérations budgétaires, la vie humaine n'ayant pas de prix. Dans ces conditions, il conviendrait de parler de ralentissement du projet plutôt que d'arrêt pur et simple, à moins qu'un élément déterminant ne permette de démontrer que le système TBL ne répond pas à ce qu'on attend de lui et qu'un autre système offre une solution au moins aussi bonne."

Einde citaat van het advies van de rechtskundige dienst.

Ik herneem nu het commentaar van de werkgroep. Ik citeer opnieuw: "On a déjà souligné combien le projet TBL est nécessaire au constructeur (ACEC). Cette constatation a amené le groupe de travail à estimer que le projet financier, partiellement par les tranches stratégiques en vue de promouvoir le commerce extérieur de la Belgique, ne devrait logiquement pas intervenir dans le total de 10 milliards accordés par l'État à la SNCB en 1987; que, compte tenu d'un *know how* investi par la SNCB dans ce projet, il serait normal que cette dernière perçoive des droits sur toute commercialisation ultérieure du système TBL.

Si le projet doit être poursuivi, on ne peut en tout cas admettre d'aller au-delà de ce qui est aujourd'hui prévu sans avoir, après une période de probation d'au moins cinq années, une mesure sérieuse de la fiabilité du système TBL et de son rendement sur le plan de la sécurité". C'est un passage important du rapport.

"Ultérieurement, d'ailleurs, une éventuelle extension à d'autres engins et à d'autres axes devait se poursuivre d'une manière progressive et sélective en commençant par les engins les plus récents et par les axes les plus chargés."

Ik moet hier de aandacht vestigen op het advies van de werkgroep die met kennis van het juridisch standpunt toch van oordeel is dat een moratorium van vijf jaar moet worden toegepast.

Ten aanzien van het verslag van de technici neemt het directiecomité tijdens een zitting van 16 juli 1987 de volgende beslissing: “Gezien de juridische en financiële implicaties die zouden kunnen voortvloeien uit de volledige stopzetting van het project, werd beslist de lopende overeenkomsten voor de uitvoering van werken en de uitrusting van het materieel in de mate van het mogelijke af te remmen en te spreiden in de tijd. Bij gebrek aan financiële middelen mogen er ook geen nieuwe verbintenissen voor de verdere aanleg van het systeem-TBL aangegaan worden.”

Ik zou nu willen overgaan tot een belangrijk deel, met name de budgettaire context. U hebt daarstraks gehoord in welke mate het uiteindelijk de Staat is die beslissingen nam. Binnen welke budgettaire context van de Belgische Staat werd toen gewerkt en wat waren daarvan de gevolgen op de NMBS-investeringen?

In de nota aan de Ministerraad van 19 juli 1991 betreffende STAR 21 en het tienjaarlijks investeringsplan van de NMBS voor de periode 1991-2000, ingediend door de vice-eerste minister en de minister van Verkeerswezen, op dat moment de heer Dehaene, kan men het volgende lezen: “Daarbij opteerde de Ministerraad voor een gevoelige verhoging van het jaarlijks investeringsniveau van de NMBS tot 15 miljard euro per jaar. Na een periode van zeer zware beperking van de investeringsomvang tot 7 à 8 miljard in de jaren ’88 tot ’90, krijgt de NMBS vanaf 1991 de mogelijkheid een programma op te maken dat erop gericht is het marktaandeel van de trein in het personen- en goederenvervoer

opnieuw te verhogen."

In het deel Infrastructuur van het tienjaarlijks investeringsplan 1996-2005 van de spoorwegen kan men trouwens ook het volgende lezen: "Le plan décennal d'investissement 1996-2005 s'inscrit dans une optique budgétaire de la croissance entamée en 1991, à l'occasion de la première tranche quinquennale du plan 1991-2000. Le relâchement de l'effort en faveur des investissements au cours des années antérieures à 1990 a eu des conséquences, notamment en matière de vieillissement et de dégradation du niveau de qualité du réseau et du matériel roulant. À partir de 1991, l'État décida, dans le cadre d'une politique de développement des transports en commun, de mettre fin à cette situation de sous-investissement dangereuse à moyen terme. Les budgets ferroviaires passèrent de 9 milliards en 1990 à 11 milliards en 1992, à 13 milliards en 1993 et à 15 milliards en 1995. Dans le courant de l'année 1995, lors de la préparation du plan d'investissement 1996-2005, la SNCB a développé un projet fondé sur une croissance budgétaire permettant une poursuite et une accélération de la politique de modernisation et d'extension de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant entamée progressivement en 1991."

In het tienjarenplan 1991-2000 hebben meerdere rubrieken betrekking op de veiligheid, onder meer inzake de spoorwegoverwegen, waarvan er drie op de veiligheidsinstallaties slaan, met name TBL, communicatie op de lijn en verwarming van de wissels. De bedragen van de investeringen in frank waren voor de periode 1991-1995 1,151 miljard en voor de periode 1996-2000 1,025 miljard.

In het plan 1996-2005 hebben meerdere rubrieken betrekking op de spoorwegveiligheid, waarvan vier specifiek op de veiligheidsinstallaties, namelijk TBL, de radioverbinding grond-machine, de verwarming van de wissels en de opwarming van rollagerkasten. Voor de periode 1996-2000 ging het om 3,339 miljard, zijnde 6,97 % van de infrastructuurinvesteringen en voor de periode 2001-2005 om 3,570 miljard, zijnde 5,86 % van de infrastructuurinvesteringen.

Men stelt dus vast dat de budgettaire klem op de NMBS langzaam loste, maar dat men nog heel ver was verwijderd van de financiële middelen die de Staat nu aan de spoorweginvesteringen besteedt.

Ondanks de budgettaire beperkingen en de moeilijke financiële situatie heeft de NMBS de spoorwegveiligheid nooit verwaarloosd.

Welke initiatieven werden genomen tijdens de periode 1987-2002 om de spoorwegveiligheid te verbeteren, te versterken en te verhogen?

Vanaf mijn aantreden als directeur-generaal aan het hoofd van de NMBS en later als afgevaardigd-bestuurder heb ik diverse initiatieven genomen om de spoorwegveiligheid te verbeteren.

Ik kan die weliswaar niet allemaal vermelden, gelet op het feit dat ik geen documentatie mocht houden, zoals ik in mijn inleiding heb aangehaald, maar ik wil toch enkele markante initiatieven meedelen die ik heb kunnen samensprokkelen.

Ten eerste, er is een antwoord op een brief van 29 december 1987 van de CGSP-ACOD Spoorwegbeambten naar aanleiding van een ongeval in Namêche, dat het gevolg was van het negeren van een stopsignaal. Naar aanleiding van dat ongeval vroeg de CGSP-ACOD om de mogelijke installatie van een automatische treinstop bij het negeren van een stopsignaal op de agenda van het centraal veiligheidscomité te plaatsen.

De werkgroep TBL kwam in januari 1988 bijeen en de conclusies van die werkgroep luidden als volgt:

Je cite: "La mise en œuvre du système TBL porte, dans le cadre de ce marché d'essai, sur environ 14 % des signaux retenus et 5 % des engins de traction électriques. Dans l'état actuel de la technique, le système TBL ne peut être considéré comme un système de sécurité, mais tout au plus comme une aide supplémentaire susceptible de réduire la probabilité et/ou l'ampleur d'un accident dû au dépassement du signal. L'efficacité du système dépend de sa fiabilité, aussi une période d'observation du comportement du système est nécessaire avant toute prise de décision quant à la poursuite éventuelle du programme d'équipement du réseau."

Tot daar gaat het citaat.

Dan is er de samenstelling van een werkgroep over het toekomstig beleid van de NMBS inzake de ondersteuning van de besturing. Op 14 april 1990 heb ik de directeur van het departement Infrastructuur de opdracht gegeven om een werkgroep op te richten die belast zou worden met het uittekenen van de politiek van de NMBS inzake de ondersteuning van de besturing van de treinen. Ik verwijs naar mijn antwoord aan de ACOD. De werkgroep heeft haar werkzaamheden

in maart 1991 beëindigd. De directeur-generaal Infrastructuur heeft mij de bevindingen overgezonden. In zijn brief schreef hij het volgende: "Politique d'avenir de la SNCB en matière d'aide à la conduite des trains.
Conformément aux directives de votre note du 14 avril 1990, j'ai fait constituer par mon service I33, le groupe de travail souhaité. Depuis le 10 mai 1990, il s'est réuni 11 fois en séance plénière et 13 fois en séance partielle. Ce groupe de travail vient d'achever ses travaux et d'en publier le résultat dans un rapport qui est annexé à la présente. En raison de son ampleur, ce rapport est accompagné d'une synthèse. Ce rapport indique que l'actuelle signalisation latérale de la SNCB n'est pas adaptée aux critères de circulation des trains à grande vitesse ni aux objectifs définis dans le plan Star 21, à savoir l'augmentation des vitesses sur le réseau actuel.

Il constate également, après examen des réalisations sur les réseaux voisins, que la SNCB accuse actuellement un retard important par rapport à ces réseaux en matière d'aide à la conduite des trains. Il est dès lors impératif que la SNCB s'engage vers un système de signalisation plus performant et le groupe de travail propose une TBL de deuxième génération. Celle-ci est bien plus qu'une aide à la conduite. Elle est une signalisation de cabine de sécurité utilisable en ligne et en gare. Elle affiche des informations à observer par le conducteur qui reste maître de la conduite. Elle réalise une surveillance des actions du conducteur et les sanctionne au besoin par un freinage automatique. Elle est compatible avec la TBL actuellement déployée sur une partie du réseau.

Par ailleurs, ce nouveau système TBL 2 peut être adapté aux lignes à grande vitesse sans signalisation latérale, tandis que, sur les lignes existantes, il autorise un relèvement de la vitesse de certains trains, sans modifier profondément la signalisation actuelle. Il place la sécurité de circulation à un niveau nettement plus élevé qu'à l'heure actuelle et recèle encore d'autres avantages cités dans le rapport, comme par exemple, la simplification, voire la suppression ultérieure, de la signalisation latérale.

En définitive, le système proposé, qui entame une intégration européenne, se situe au niveau des systèmes les plus performants développés dans les réseaux voisins mais pour un coût sensiblement moindre. En conséquence, je sollicite votre accord de principe en vue de passer commande, dès que possible, à la firme ACEC Transport, pour l'étude et le développement de la TBL de seconde génération, en collaboration avec les services I33, M23 et TD4, qui sont les services de l'infrastructure, du matériel et des transports. Cette commande inclura le site d'essais et l'équipement de quatre engins moteurs ainsi que le rapport l'explicite au paragraphe 5.2.

Le choix de la firme belge résulte des considérations émises dans le rapport. J'ajouterai que cette firme a une longue expérience en matière d'aide à la conduite des trains et d'arrêt automatique. En effet, elle a mené avec succès des expérimentations sur la ligne 36 entre Nossegem et Kortenberg en 1962 et sur la ligne 54A entre Bruxelles et Denderleeuw en 1965.

La première a donné naissance au contrôle ponctuel de vitesse et d'arrêt sur le métro de Montréal dès 1967 et sur les prémétros de Bruxelles, Anvers et Charleroi dès 1968. La seconde a donné naissance au contrôle contenu de vitesse et d'arrêt sur les deux lignes de métro de Bruxelles dès 1981.

Je terminerai en rappelant que cette firme a développé le système TBL 1 actuellement déployé sur une partie de notre réseau et qu'elle a emporté récemment, face à la concurrence, au NS (chemins de fer néerlandais) et au BR (les chemins de fer britanniques) des marchés d'étude, de développement et de fourniture d'équipements dérivés de notre TBL 1 et pouvant servir de base pour la TBL 2.

Je sollicite également votre accord pour diffuser le rapport en question dans les services concernés de la SNCB, ainsi qu'auprès des experts rencontrés dans les réseaux voisins."

De bijzonderste conclusie van deze werkgroep luidde als volgt en is niet onbelangrijk: "1. Les impératifs techniques passés en revue ainsi que les rapides calculs économiques menés militent tous en faveur du déploiement, sur le réseau de la SNCB, d'un système particulier d'aide à la conduite des trains, appelé TBL deuxième génération, compatible avec la TBL première génération et ce, dès que possible et en attendant un éventuel système paneuropéen. Ce dernier pourrait, dès son adoption obligatoire, remplacer sur les axes TGV la TBL2 ou 3 qui serait adaptée ou redéployée sur d'autres axes. Sur ceux-ci, l'éventuel remplacement par le système paneuropéen n'interviendrait certainement pas avant la durée d'amortissement de la TBL2 fixée à 15 ans maximum.

2. Il y a, de plus, tout intérêt à rendre ce système très performant, afin de lui permettre toutes les applications mentionnées. Cette performance se traduira essentiellement au niveau de la richesse du télégramme transmis du sol vers les convois et de son interprétation. Ceci augmentera sans doute les frais de développement du codeur au sol et des décodeurs et logiciels de bord mais influencera peu les frais récurrents de déploiement. Ainsi, si une application est recherchée par l'installation de ce système, les autres seront réalisées automatiquement sans frais supplémentaire.

3. Une analyse technique et financière a justifié le choix de faire dériver ce système TBL2 des développements que la firme ACEC Transport a remportés face à la concurrence auprès des chemins de fer néerlandais et des chemins de fer britanniques. La compatibilité entre les systèmes en sera accrue.

4. Il est proposé que cette étude de développement soit suivie d'une expérimentation sur le tronçon Ath-Halle de la ligne 94. Après essais et adoption définitive, cette ligne serait équipée, sur toute sa longueur, en vue d'y accueillir les rames TMST, à savoir les rames TransManche, en 1993. Le tronçon Lembeek-Bruxelles serait ensuite équipé pour 1995, de même que la ligne à grande vitesse vers Lille, si entre-temps le pilotage par PLP (*Posten met Geprogrammeerde Logica* ou *Postes à Logique Programmée*) et la faisabilité de l'affichage sur rame TGVR se sont avérés positifs.

5. Au-delà de 1995, il est proposé d'abord de traiter le tronçon Bruxelles-Louvain, comme celui entre Lembeek et Bruxelles et, ensuite, d'étudier un programme de déploiement, qui tiendra compte du planning de la LGV vers l'Allemagne et de celui des réalisations du plan STAR 21.

6. Il est finalement recommandé qu'un seul système soit développé, capable de prendre en charge tous les problèmes qui pourront se poser, afin d'éviter les incompatibilités dont souffrent certains réseaux et l'Europe en général."

Tot daar het citaat.

Ik kom nu tot de goedkeuring van het verslag van de werkgroep. De heer Moellebecq (?), hoofdingenieur-dienstchef voor de signalisatie, dus de man die verantwoordelijk was voor dat geheel, schreef op 9 augustus 1991 aan zijn collega's van het materieel, van het transport, van de exploitatieveiligheid en van de interne audit, een nota, die ik citeer: "M. Schouppe ayant entériné le contenu du rapport du groupe de travail en approuvant la commande de l'étude, du développement et des essais de la TBL 2, il nous paraît opportun de donner à la chose une publicité maximale afin de démontrer à tous que la SNCB s'est résolument tournée vers les solutions modernes. Nous proposons de faire publier dans le *C'est-à-dire* les trois documents annexés pour lesquels nous sollicitons vos remarques éventuelles."

Op 31 januari 1992 heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist de firma ACEC Transport met een onderhandse opdracht te belasten voor de ontwikkeling en het op punt stellen van TBL2 voor een bedrag van 87 761 700 Belgische frank. De prototypes zouden getest worden op lijn 94 tussen Ath en Silly. Op 5 maart 1992 heeft de heer Moellebecq (?) een tijdschema voor de invoering van TBL2 voorgesteld. Eind maart 1992 stelde de verantwoordelijke voor de signalisatie dat tijschema voor. Het uitproberen van TBL2 en 3 met functionele prototypes zou gebeuren in het tweede semester van 1992. Het operationeel prototype zou er zijn in het eerste semester van 1993. De homologatie was gepland voor het tweede semester van 1993. De bestelling van de serie-uitrusting voor TBL2 en 3 was voor begin 1994. De inwerkingstelling was gepland vanaf 1995. Op 16 december 1992 heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist de levering, de herstelling en het onderhoud van de reeksuitrustingen van de posten met geprogrammeerde logica, PLP, bij de NMBS te plaatsen vanaf dan tot het jaar 2000. Dat zou ook worden toevertrouwd aan de firma ACEC Transport voor een bedrag van 2 747 277 485 Belgische frank. De raad van bestuur heeft eveneens de levering, de indienststelling en het onderhoud van de elektronische bediening van de post, de EBP, beslist vanaf dan tot 2000, toe te vertrouwen aan de nv Siemens voor de som van 1 377 473 182 Belgische frank.

Dat vraagt misschien een kleine bijkomende toelichting. Het gaat hier over de hersenen van de signalisatie, de seinposten van waaruit het ganse net georganiseerd wordt en van waaruit de verschillende seinpalen en de eigenlijke besturing uiteindelijk worden beheerd en gecontroleerd. Dat zijn dus belangrijke bestellingen die toen parallel daarmee gebeurd zijn voor uitermate belangrijke bedragen.

In oktober 1993 werd het signalisatiesysteem vastgelegd. Ik citeer nu uit een interne nota: "Le groupe de travail SNCB-ACEC vient de terminer la

première partie de sa tâche, à savoir la définition de tous les besoins fonctionnels auxquels doit répondre le nouveau système de signalisation TBL2-3. Un marché public avait été passé avec ACEC à cet effet. Les résultats des différentes réunions qui ont eu lieu entre les représentants de la SNCB et du constructeur sont consignés dans le document annexé à la présente. Ce document décrit les objectifs poursuivis lors de la définition des besoins, l'architecture générale du système avant de décrire dans le détail les équipements de sol et de bord à mettre en œuvre. Un chapitre important est consacré au contenu du message au sol, un autre au fonctionnement à bord.

La poursuite du développement de la TBL2-3 implique, à ce stade, l'accord de la SNCB sur le contenu de la définition générale de la TBL2-3. Après avoir reçu l'accord de la SNCB, le constructeur entamera la partie développement des logiciels de sécurité de sol et de bord. Cette phase de travaux devrait durer un an. Elle sera suivie d'une homologation incluant une période de test et d'observation du système implanté sur le site d'essais de la ligne 94 et sur trois engins de traction. Nous vous rappelons que ce système doit en principe être rendu opérationnel en 1996, notamment sur le tronçon de la ligne à grande vitesse entre Lembeek et Bruxelles. On peut constater que l'approbation officielle de la définition générale est intervenue le 6 janvier 1994, soit deux ans après la commande."

Dan is er een goedkeuring geweest door de raad van bestuur. De exacte datum weet ik niet, maar ik vermoed dat het in juni 1994 was. Het was de goedkeuring van een overheidsopdracht van 367 miljoen Belgische frank voor de levering, de installatie en de indienstneming van de uitrusting voor lijn 1 met TVM 430. De beslissing betreffende de wijze van overdracht van deze overeenkomst werd op 18 januari 1994 door een beperkt comité genomen.

Mijn reacties op de vastgestelde trage vooruitgang in het dossier van TBL2-3 waren de volgende. De vastgestelde vertragingen hebben mij ertoe gebracht, op 19 december 1994, een brief te sturen naar de administrateur-directeur-generaal van de Infrastructuur. Ik herinnerde hem in de brief vooreerst aan de context waarin ik die brief stuurde. TVM 430 was beschikbaar bij de SNCF, gekocht voor lijn 1. De dienst Veiligheid en Milieu van de NMBS vroeg een uniek systeem en bij de SNCF was KVB voor het klassieke net in ontwikkeling na het ongeval van Melun in 1991, terwijl ik opmerkte dat TBL 2/3 nog altijd in ontwikkeling was, want de definitie dateerde pas van januari 1994. Op 2 december 1994 hadden de diensten van Infrastructuur mij het volgende geschreven, en ik citeer: "Si nous ne pouvons obtenir de votre part un accord favorable, nous devrons interrompre sur-le-champ la procédure de validation. Cela aura inévitablement un impact extrêmement négatif sur les essais opérationnels suivis des tests d'homologation à 160 km/h prévus à partir de septembre 1995 sur Ath-Enghien et ensuite à 200 et 300 km/h sur la ligne grande vitesse entre Antoing et la frontière française."

Ik heb daarop in de nota van 19 december als volgt geantwoord: “In dit verband herhaal ik mijn akkoord, aangegeven in mijn nota van 29 april 1994, om het nodige te doen voor de homologatie van dat systeem, voor de snelheden van 160, 200 en 220 km/u. Het is mij niet duidelijk waarop uw diensten zich baseren om aan te geven dat die homologatietesten vertraging zouden oplopen.”

Op dat ogenblik moesten er in feite twee problemen worden opgelost: enerzijds de signalisatie van de hogesnelheidstreinen en -lijnen, anderzijds de signalisatie van de klassieke treinen.

Voor de hogesnelheidstreinen en -lijnen moet eraan herinnerd worden dat de SNCF, dus de Franse spoorwegen, reeds over het systeem TVM 430 beschikten, terwijl het systeem TBL2 nog volop in ontwikkeling was. De SNCF wilde overigens niet het risico lopen om op haar treinstellen die op het Belgisch grondgebied moesten rijden, een systeem te plaatsen dat zich nog in de ontwikkelings- en testfase bevond.

Mijn antwoord aan de infrastructuurdiensten werd overigens als volgt verwoord. Ik citeer: “Wat de installatie van TBL2-3 op diverse lijnen betreft, herhaal ik mijn vroeger standpunt. Voor de lijnen bereden tegen maximum 160 km/u is de installatie niet nodig, om seintechnische redenen. Voor de lijnen bereden tegen maximum 200 of 220 km/u, stel ik voor om de installatie budgettair en in de planning te integreren in het globaal pakket van investeringen voor de assen van 200 of 220 km/u. Voor de lijnen bereden tegen maximum 300 km/u, is er momenteel geen principebeslissing van de raad van bestuur, wegens een gebrek aan voorstel, alhoewel de aanwending op 300 km/u van TBL2-3 om economische redenen aangewezen lijkt en om die reden de voorkeur geniet boven TVM 430.”

De brief van Infrastructuur ging als volgt verder. Ik citeer: "Nous vous rappelons que l'homologation que nous préparons aujourd'hui est un préalable à

l'établissement de la TBL2-3 sur la ligne 96 pour pouvoir y rouler à 220 km/h et sur les lignes classiques où circuleront les rames TGV, les nouveaux matériels SNCB, les automotrices 96 break et les locomotives électriques de type 13, ainsi que le matériel roulant prévu en rétrofit, soit les locomotives électriques 27 et les automotrices 80."

Einde citaat. In mijn antwoord van 19 december heb ik ook daarop geantwoord. Ik citeer: “Voor wat betreft het uitrusten van het nieuwe rollend materieel AM96 beperkt tot 160 km/u met het TBL2-3-systeem, verwijs ik naar mijn vraag van 28 april 1994. Ik ben er niet van overtuigd dat deze uitrusting strikt noodzakelijk is. De argumentatie geformuleerd in nota nr. 2031.792.50 van het departement van het materieel vermeldt trouwens dat, en ik citeer: "TBL2-3 sur automotrice 96 n'est pas strictement nécessaire à une exploitation à 160 km/h des automotrices 96 mais s'inscrit dans une politique à long terme’.’

Mijn brief ging als volgt verder: “Ik wil hiermee niet terugkeren op de recent genomen beslissingen over deze uitrusting. Het minste wat erover kan gezegd worden, is dat deze beslissing niet steunt op een prioritaire noodzaak. Ik nodig uw diensten bij deze dan ook uit om alle elementen van het TBL-dossier te bundelen in één globaal overzicht. Dit moet toelaten om op een open manier een besluitvorming tot stand te brengen en om te komen tot een meer coherent geheel van investeringen in vaste installaties en in rollend materieel.”

Op 5 september 1995 is er een vergadering van het beperkt comité van de NMBS. Ik citeer: “Het dossier *TBL2 Homologatie voor 160, 220 en 320 km/u* is voorgesteld aan het beperkt comité. De firma ACEC wordt aan het beperkt comité voorgesteld met een rechtstreeks onderhandse opdracht, met alle hierboven omschreven prestaties en leveringen voor een op 90 miljoen frank geraamd bedrag, op grond van het artikel 17, § 23, van de wet van 14 juli 1976.”

Voornoemde wet is, zoals u weet, de wet op de overheidsopdrachten.

Op voormelde dag geeft het beperkt comité zijn goedkeuring voor de toepassing van een onderhandse procedure met ACEC Transport.

Vervolgens is er op 26 januari 1996 een vergadering van de raad van bestuur van de NMBS over het “Transmissiesysteem Baken-Locomotief”, dus TBL, van de tweede generatie en over de homologatie van het systeem voor snelheden van 160, 220 en 330 km/u op de lijn 94, de hogesnelheidslijn 1 en de lijn 96N.

Tijdens de bewuste vergadering van 26 januari 1996 beslist de raad van bestuur het volgende. Ik citeer: "…de confier par marché de gré à gré à la firme ACEC Transports de Charleroi, pour un montant de 94 939 050 francs belges, la fourniture de l'équipement de sol du système TBL de la deuxième génération ainsi que les études et les prestations pour l'homologation à 160 km/h de la ligne 94 entre Ath et Enghien, l'homologation à 220 km/h de la ligne 96 entre Lembeek et Bruxelles, l'homologation à 300 km/h de la ligne 1 entre la frontière française et Antoing, les études, le développement et la fourniture des appareils nécessaires à l'implantation ultérieure et à la maintenance du système cité et les études et les prestations sur site en vue du développement dudit système pour le perfectionner et l'adapter en fonction de son environnement."

Op 16 juli 1997 stelt de projectleider van TBL het TBL-systeem van de eerste en de tweede generatie voor. Ik citeer daaruit het volgende: "Le système TBL 2.3 a été conçu avec comme objectifs principaux la possibilité de circuler jusque 220 km/h sur la ligne 96, prolongement entre Lembeek et Bruxelles-Midi de la ligne 1 venant de France, le contrôle de la décélération réelle d'un convoi ayant reçu une mission d'arrêt devant un signal déterminé. Un groupe de travail multidisciplinaire a conclu à l'intérêt d'une signalisation de cabine basée sur une conduite manuelle aux instruments, mais surveillée par des automatismes, tant pour les lignes classiques avec signalisation latérale que pour les lignes qui en sont dépourvues (par exemple, les lignes à grande vitesse). Il en a publié les fondements en mars 1991. Le système TBL 2.3 peut fonctionner en mode TBL 1 ou en mode TBL 2. Il conserve donc toutes les fonctionnalités du système TBL 1 quand celui-ci est en service.

La réaction aux impulsions positives et négatives du crocodile, lorsqu'elles ne sont pas inhibées par l'émission d'un télégramme TBL. Le système TBL 2.3 constitue un ensemble intégré de sécurité intrinsèque contrôlant en permanence la vitesse du convoi et permettant au conducteur soit de se libérer des contraintes de l'observation de la signalisation latérale et de se fier aux seules indications de l'affichage des consignes à bord lorsque celles-ci sont disponibles, soit de circuler en observant la signalisation latérale lorsque le système est en mode TBL 1 ou lorsqu'il est

globalement indisponible.

Déploiement de la TBL 2.
Dans un premier temps, l'équipement de sol du système TBL 2.3 est destiné à être installé sur les lignes à parcourir à 200 ou à 220 km/h, à savoir la ligne 96, la ligne 36 en direction de Louvain et la ligne 50A en direction de Gand jusque Bruges, ainsi que sur les autres lignes à grande vitesse que la ligne 1 (nouvelle ligne TGV sur le réseau). Et dans un premier temps, l'équipement de bord du système TBL 2.3 est destiné à être installé sur les matériels suivants: (…)" On cite alors les différents types de locomotives et on ajoute: "Ultérieurement, le système TBL 2.3 est appelé à être généralisé sur tout le réseau et tout le parc du matériel roulant à l'exception de quelques lignes très secondaires et des engins trop anciens."

À propos de la problématique de l'absence de signalisation latérale sur les lignes classiques, ce rapport concluait: "la première application est une absence partielle des signalisation latérale, lorsque l'on désire diviser les cantons d'une ligne pour en augmenter le débit." C'est donc le sous-cantonnement. "Ce cas est encore à l'étude, car il induit une discordance avec l'aspect réseau de la signalisation latérale qui subsiste et l'absence totale de signalisation latérale sur les lignes classiques, bien que techniquement possible, n'est pas encore envisagée aujourd'hui, car elle oblige d'équiper du système embarqué TBL 2 tous les engins admis à y circuler."

En dan de belangrijke beslissing van het directiecomité van de NMBS van 22 januari 1999 ten voordele van ETCS. Ik citeer: "Inzake de controle en de beveiliging van het treinverkeer opteert het directiecomité voor een snelle veralgemening over het hele net, met uitzondering van de bijsporen en de bundels van het basisniveau 1, van het ETCS", scenario 5.1 van het document, "met als uiteindelijk objectief een uitrusting van alle lijnen, alleen de reiswegen waar de snelheid hoger ligt dan 40 km/u op het normale spoor, met het niveau 1+. Het comité vraagt dat het document in die zin zou worden aangepast en dat ook de redactionele wijzigingen zoals gevraagd door het comité, zouden worden aangebracht. Het verwacht een nieuw document over twee weken."

Op 17 december 1999 neemt de raad van bestuur van de NMBS de principebeslissing met actieplan tot installatie van ETCS, zowel gronduitrusting als boorduitrusting, voor alle lijnen met een snelheid hoger dan 40 km/u op het normale spoor.

Ik citeer nu "De problematiek inzake de controle en de beveiliging van het treinverkeer bij de NMBS", dat document van de raad van bestuur. De directie geeft een uiteenzetting over het document en beantwoordt vervolgens de vragen van een bestuurder. "Het is moeilijk het veiligheidsniveau van twee netten te vergelijken. Men kan toch zeggen dat het Engels net binnenkort zal uitgerust worden met een systeem dat vergelijkbaar is met ons TBL-systeem. Er ligt echter een groot verschil in de conceptie van de seininrichting. Inderdaad, in België is het sein beter zichtbaar, wat de veiligheid bevordert."

Tweede gedachtestreep: "Deze investeringen zullen geïntegreerd worden in het tienjarenplan 2001-2010. Het dossier betreffende de methodologie en de timing voor de uitwerking van dit plan zal aan de raad voorgelegd worden op zijn vergadering van januari. De raad betuigt zijn principeakkoord met de in het document beschreven politiek inzake treinbeveiliging op het NMBS-net, de aan te wenden technologie en het beveiligingsniveau. De raad belast de directie ermee het dossier voor goedkeuring over te maken aan de ministeriële overheid, met de ministeriële overheid te onderhandelen over een brede interpretatie van de termen van het beheerscontract wat betreft de betekenis van de TBL, de Europese subsidies aan te vragen die verbonden zijn aan een overgang naar het ETCS-systeem en de overeenkomstige bedragen in te schrijven in het tienjareninvesteringsplan 2001-2010, een bedrag van 13 miljard Belgische frank, waarvan 2,090 miljard Europese subsidies."

Dit is een zeer belangrijk document, mijnheer de voorzitter, dat het voorwerp uitmaakt van een omstandige bijlage 3 die ik eveneens zal toevoegen.

Dan is er een vergadering van het beperkt comité van 19 januari 2000 over de problematiek van de treinbeïnvloeding en de treinbeveiliging op de lijn 2 tussen Leuven en Luik. Ik citeer: "Op zijn vergadering van 17 december 1999 heeft de raad van bestuur zijn principeakkoord betuigd met het plan voor de uitrusting van het NMBS-net op het vlak van de treinbeïnvloeding en de treinbeveiliging. Dit plan voorziet onder meer in de toepassing van het nationaal systeem TBL2-3, het systeem Transmissie Baken-Locomotief tweede generatie, op de hogesnelheidslijn L2 Leuven-Luik."

Nu over de motivatie: "De Europese richtlijn 96/48 beveelt via de TSI Besturing en seingeving" – TSI is de afkorting voor technische specificatie inzake

interoperabiliteit – “het gebruik aan van een Europees systeem ERTMS, European Rail Traffic Management System, voor de nieuwe lijnen van het trans-Europees hogesnelheidsnetwerk zonder evenwel de eenvormigheidsdatum te preciseren.

De keuze van een ERTMS-systeem voor de lijn 2 tussen Leuven en Luik zou betekenen aan de grond: een minimum eurobakens met *infill* en informatie om de besturing mogelijk te maken zonder laterale seinen,” – in principe is dit doenbaar – “aan boord een ERTMS-uitrusting waarvoor cabinesignalisatie wordt gerealiseerd. Een dergelijke uitrusting is nog altijd in ontwikkeling en is dus niet beschikbaar.

Het rollend materieel dat op de lijn 2, Brussel-Leuven-Luik, zal rijden, het PBKA-materieel en de elektrische locomotieven 13, is uitgerust met de TBL2-apparatuur.”

Er zou dus een interface, een STM of Specific Transmission Module, moeten worden ontwikkeld, op punt worden gesteld en gehomologeerd moeten worden die op het met TBL-uitgeruste materieel dient te worden geplaatst om de eurobakens te lezen. “Dit is niet verenigbaar met de streefdatum van 2002, zijnde de datum van de indienststelling van de lijn 2.

De NMBS heeft dus geen andere keuze dan de lijn 2 uit te rusten met TBL-bakens vermits er binnen de vereiste termijn geen alternatief beschikbaar is. Enkel de firma Alstom is in staat de gronduitrusting te leveren die compatibel is met de reeds geleverde boorduitrusting.

Daarom wordt als gunningswijze voor de opdracht de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking voorgesteld bij toepassing van artikel 39, § 2, eerste alinea van de wet van 24 december 1993.

Het directiecomité meent dat in het met de firma Alstom te sluiten contract de verbintenissen van de leverancier duidelijk moeten worden gepreciseerd, meer in het bijzonder wat betreft de homologatie van het systeem 2 en de verantwoordelijkheden van Alstom in geval er achteraf in deze systemen gebreken zouden vastgesteld worden.

Concreet moet het contract niet alleen de eigenlijke levering van de apparatuur bevatten binnen de strikte termijnen van de planning voor de lijn 2, maar eveneens de audits van de architectuur van de seininrichting voorgesteld door de NMBS, de levering van een systeem voor teletoezicht op de codeertoestellen, de verificatie van de uitvoering van de werken op het terrein, de verbintenis wat betreft de beschikbaarheid van de TBL- en PLP-apparatuur” – PLP maakt het voorwerp uit van een ander contract – “met toepassing van boetes in geval van niet-naleving van deze beschikbaarheidsconclusie, de uitwerking van een dossier voor evaluatie van het TBL-systeem en de verdediging ervan ten overstaan van een *independent safety assessor* in het kader van de homologatie van de u door het Belgisch bestuur van vervoer, de levering van de onderhoudshandleiding en ten slotte een contract voor herstelling van het geleverd materieel gedurende vijftien jaar.”

De raming van dit met Alstom te sluiten contract bedraagt 230 miljoen Belgische frank. Het voorstel aan het beperkt comité besluit als volgt: “Er wordt aan het beperkt comité gevraagd zijn goedkeuring te verlenen voor de voorgestelde wijze van gunnen van de opdracht.”

Op 28 januari 2000 is er dan de goedkeuring door de raad van bestuur van de krachtlijnen van het dossier GSM-R. Ik vermeld dit besluit van de raad van bestuur omdat GSM-R ook deel uitmaakt van het niveau 2 van ETCS en derhalve een instrument ter bevordering van de spoorwegveiligheid is.

Op 26 januari 2001, een jaar later, is er een toelichting aan de raad van bestuur over de bijdrage van de NMBS aan de politiek tot verhoging van de mobiliteit via het spoor. Men wilde toen absoluut veel meer mensen op een veilige manier via het spoor laten reizen. Ik citeer: “Contrôle et protection de la masse des trains. La situation actuelle.

Les lignes SNCB sont généralement équipées d'une signalisation lumineuse automatique. Sur la majorité de ces lignes, le signal lumineux est complété par un dispositif de contrôle de la vigilance du conducteur par transmission en cabine d'une information sonore de la position du signal crocodile.

Par ailleurs, un équipement plus performant (la TBL1, transmission balise locomotive de 1ère génération) a été installé ces dernières années sur les liaisons Ostende-Welkenraedt, Bruxelles-Namur-Libramont et Landen-Hasselt-Genk. La TBL1 présente, par rapport au système classique de crocodile, l'avantage de combiner un contrôle de vigilance, une mémorisation de la mission restrictive imposée par un signal et l'arrêt automatique en cas de dépassement d'un signal

fermé.

En ce qui concerne le développement technologique, ces dernières années, des systèmes de protection permettant d'accroître la sécurité de circulation ont été développés. Les systèmes TBL2-3 (des 2ème et 3ème générations) ajoutent aux fonctions de la TBL1 le contrôle de la vitesse maximale et de la décélération des trains à l'approche des signaux en position restrictive et ce, en fonction du type de convoi et des caractéristiques de la ligne parcourue et une signalisation en cabine.

Par ailleurs, un système répondant aux mêmes fonctions que la TBL2-3 est développé au niveau européen et est en voie d'homologation à ce niveau. Il s'agit du système ETCS (*European Train Control System*) qui ne sera opérationnel que dans un délai minimum de deux ou trois ans.

Je parle donc d'un document qui date de janvier 2001.

Ces deux systèmes sont techniquement compatibles. Quel est le problème actuel? Le système de protection classique crocodile utilisé pour la majorité des lignes ne présente pas un niveau de sécurité comparable à celui que permettent les systèmes modernes de type TBL ou ETCS. Afin d'améliorer la sécurité de circulation des trains, une modernisation importante des dispositifs de protection est programmée. Quel est ce projet? Le système ETCS n'est pas directement opérationnel et la modernisation présente un caractère d'urgence. Dans ce contexte, la première phase de cette modernisation sera réalisée en utilisant le dispositif TBL2-3, le système ETCS sera installé en seconde phase. Ce programme comprend l'installation des équipements en lignes, des balises et le matériel roulant.

Les principes suivants sont définis:
- L'installation du système TBL2-3 pour les lignes à mettre en service avant 2002, principalement les lignes nouvelles entre Lembeek et Bruxelles et entre Louvain et Liège.
- L'adaptation progressive de ces systèmes aux normes ETCS: le plan Euro TBL en rendant le déploiement au sol et à bord indépendant entre eux.
- L'installation des équipements ETCS sur les lignes après 2002.

L'application de ces principes conduit au programme de base suivant:
Pour la ligne TGV, la ligne 96 Lembeek-Bruxelles Midi, une mise en service de la TBL2-3 pour pouvoir rouler à 220 km/h à la mi-2001; la ligne 2 Louvain-Liège, une mise en service de la TBL2-3 à 300 km/h en 2002; la ligne 3 et la ligne 4, Liège frontière et Anvers frontière, mise en service à 300 km/h avec ETCS en 2006.

Pour les lignes classiques, le déploiement sur l'ensemble du réseau sera progressif en commençant par le nœud ferroviaire et la bifurcation à trafic intense justifiant une amélioration prioritaire de la marche des trains. L'équipement des lignes sera complété ensuite. Les priorités tiendront compte de l'intensité du trafic et de la vitesse de convoi. En parallèle, les matériels roulants existants, sauf ceux à mettre en service à court terme, seront équipés des installations en cabine.

Des montants de l'ordre de 4,120 milliards de francs belges avant 2010 et de 2,690 milliards de francs belges après 2010 sont prévus pour l'infrastructure. Un montant de 3,350 milliards de francs belges est programmé pour le matériel roulant."

Op 29 maart 2001 was er een vergadering van de raad van bestuur van de NMBS, na het ongeval van Pécrot. Op het vlak van de controlesystemen en het rijden van de treinen werd de volgende beslissing genomen. Ik citeer: "Système de sécurité pour le contrôle et la protection de la marche des trains. En sa séance du 17 décembre 1999, le conseil a opté pour le système ETCS européen pour le contrôle et la protection de la marche des trains. Ce système doit remplacer l'actuel système TBL qui est un système national belge. Le système ETCS permet de contrôler la vitesse et la courbe de freinage. Grâce à ce contrôle, on peut éviter qu'un signal à l'arrêt soit franchi ou que la vitesse maximale autorisée soit dépassée. Il comporte donc une fonction d'arrêt, c'est-à-dire le freinage d'urgence automatique et immédiat en cas de franchissement d'un signal à l'arrêt, ainsi que le contrôle de la vitesse et de la courbe de freinage, c'est-à-dire le contrôle continu du respect par le conducteur de toutes les restrictions de vitesse et de distance.

Actuellement, l'équipement ETCS en voies est disponible. L'équipement à installer à bord des engins de traction, par contre, est encore en phase d'essai. Ces équipements de bord ne seront probablement commercialisés qu'à partir de 2005. Par conséquent, il faudra appliquer une phase intermédiaire au cours de laquelle les signaux seront équipés du système ETCS, tandis

que dans les engins de traction encore équipés du système TBL, il faudra installer un système d'interface ou de traduction pour que les signaux du système ETCS puissent être reçus.

Au cours de cette phase de transition, seule la fonction d'arrêt du système ETCS sera active et non le contrôle de la vitesse. Après cette phase de transition, on passera progressivement du système TBL à bord des engins de traction au système ETCS, ce qui ne pourra pas être réalisé avant 2010. Néanmoins, avec le système intermédiaire, l'accident de Pécrot ne se serait pas produit. L'intention est d'installer le système ETCS sur tous les itinéraires où la vitesse est supérieure à 40 km/h. L'ensemble du projet coûtera 13,3 milliards de francs belges. Selon le planning actuel, l'infrastructure sera équipée à l'horizon 2015 et le matériel roulant à l'horizon 2011. Le plan décennal d'investissement prévoit un montant de 4,12 milliards pour l'infrastructure et de 3,35 milliards pour le matériel roulant.

Ce planning pourra être accéléré par le raccourcissement de la procédure d'homologation, ce qui permettra d'entamer les travaux en 2003 au lieu de 2005. Cette accélération implique une augmentation des moyens financiers d'environ 6,3 milliards de francs belges, dont 5 milliards pour l'infrastructure et 1,3 milliard pour le matériel. Elle implique aussi des recrutements supplémentaires, plus particulièrement de 2 ingénieurs, de 4 chefs de secteur technique, de 6 sous-chefs de secteur technique et de 54 électromécaniciens.

Pour la communication orale entre les conducteurs de train et le dispatching régional, il y a le système radio Sol/Train. 70 % des lignes électriques, en d'autres termes 50 % du réseau, sont équipés de ce système. Tout le matériel électrique et quelques types de locomotives diesel sont également équipés. Selon le planning, le système sera encore installé sur les lignes suivantes:
- Brugge – Kortrijk,
- Kortrijk – Denderleeuw,
- Braine-le-Comte – La Louvière,
- Dendermonde – Jette,
- Hasselt – Liers,
- Louvain – Ottignies.

Toutes ces extensions doivent être exécutées pour fin 2010.

L'actuel système radio Sol/Train est un système techniquement désuet qui sera, à terme, remplacé par le réseau GSM-R. Le matériel pour le système radio Sol/Train n'est d'ailleurs plus produit. Toutes les fournitures seront arrêtées dans quelques années. Il s'agit d'ailleurs de la raison pour laquelle un certain nombre de lignes ne seront jamais équipées de ce système, comme par exemple l'axe Athus-Meuse.

Le GSM-R est un standard européen basé sur la technologie gsm et qui remplacera toutes les liaisons radio existantes, non seulement des conducteurs de train et des dispatchings, mais également du personnel des gares, des accompagnateurs de train, des gares de manœuvre, etc. Le nouveau système présentera une meilleure couverture du réseau que les actuelles liaisons radio. Il offrira également nettement plus de possibilités, notamment dans le domaine de l'envoi de messages groupes, messages prioritaires d'information destinés aux voyageurs, etc.

Certains problèmes se posent toutefois, notamment au niveau de l'obtention des fréquences nécessaires. En outre, il n'y a que quelques fabricants pouvant fournir le matériel gsm. Pour les fabricants, le marché GSM-R n'est qu'un marché restreint qui ne relève pas de leurs premières priorités. Enfin, le système requiert un réseau dense d'antennes, pour lesquelles il faut chaque fois un permis de bâtir. Compte tenu de toutes ces difficultés, le réseau GSM-R ne sera probablement pas opérationnel avant 2008.

Étant donné que par manque de matériel, toutes les lignes ne pourront être équipées de l'actuel système radio Sol/Train et que le système GSM-R ne sera opérationnel qu'en 2008, il est envisagé de donner un gsm à tous les conducteurs de train. Il faut toutefois tenir compte du fait que le réseau gsm ne couvre pas l'ensemble du territoire. En outre, la construction de certains types de matériel roulant complique la communication par gsm. On examine actuellement la possibilité d'accorder un numéro gsm non à un conducteur de train individuel mais à un poste de conducteur afin de faciliter les appareils. Néanmoins, les possibilités d'un appareil gsm ordinaire restent limitées. Il ne peut, dès lors, s'agir que d'un chaînon dans le système de sécurité. Le conseil décide d'accélérer, dans la mesure du possible, les investissements en vue de l'amélioration du contrôle et de la protection de la marche des trains, et de faire les arbitrages nécessaires à cette fin. Le conseil demande que la direction présente, lors de la prochaine réunion, le programme pour l'introduction du système ETCS avec comme horizon 2010, et le programme pour l'introduction du système GSM-R avec comme

horizon 2006-2008."

Tijdens deze zitting van de raad van bestuur werden nog vele vragen gesteld over de opleiding en de vorming van de treinbestuurders, over de lastigheid van dit beroep en over het personeelseffectief, vragen die ook door de speciale commissie werden gesteld. In bijlage 4 van mijn verslag worden deze problemen eveneens aangesneden.

Op 23 april 2001 beslist het directiecomité om het invoeren van de systemen voor de controle en de bescherming van de treinritten te versnellen. Tijdens deze zitting van 23 april 2001 heeft het directiecomité aan de raad van bestuur het volgende voorgesteld. Ik citeer: "D'approuver le principe de la protection complète de la marche des trains sur base de l'ETCS, niveau 1 pour les lignes à 220 km/h maximum et niveau 2 pour les lignes postérieures à la ligne 2 (Bruxelles-Louvain-Liège) à plus de 220 km/h, appliqué aux signaux en voies principales et en voies accessoires donnant accès aux voies principales."

Tweede voorstel: "d'approuver le principe de l'équipement du matériel roulant comme suit: EuroCap, ETCS à bord pour les engins récents construits dans les années 80 et au-delà non équipés de la TBL2, l'Euro TBL2 pour les engins modernes équipés de la TBL2 et l'Euro TBL1 pour les engins plus anciens à maintenir en service jusqu'en 2010 et au-delà".

Derde beslissing: "d'approuver le principe de l'installation de ces équipements d'ici 2010 ce qui implique un budget de 15,8 milliards de francs belges, ce qui représente une augmentation de 8,3 milliards de francs belges par rapport aux moyens financiers initialement prévus dans le projet de plan décennal étant entendu qu'on peut espérer un soutien financier européen de l'ordre de 3,3 milliards de francs belges et de charger la direction de prévoir les moyens techniques et humains nécessaires pour respecter ce programme. En ce qui concerne le planning, après les phases relatives à la rédaction du cahier des charges, rédaction qui est en cours, à la procédure d'adjudication et à la commande à la fourniture et aux essais, on peut envisager un déploiement au sol de plus de 9 680 signaux du 1er avril 2004 au 1er janvier 2010. Le budget établi est de 10 710 000 000 francs belges de 2001 à 2010, soit plus 6,6 milliards de francs belges par rapport au budget initial. À noter que l'on peut espérer un soutien financier européen de l'ordre de 2,2 milliards de francs belges et à noter également que l'accélération du programme suppose des moyens humains supplémentaires au sein de la SNCB par rapport à ceux initialement envisagés et une plus large contribution des constructeurs dans les différents travaux sur le terrain".

Mijnheer de voorzitter, in een bijlage geef ik ook het detail weer voor de uitrusting van dat rijdend materieel, zijnde een periode die gaat van 2005 tot 2009.

Op 27 april 2001 besliste de raad van bestuur om de invoering van ETCS en van de bijkomende uitrustingen te versnellen. Ik citeer opnieuw, want dat is niet onbelangrijk: “De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de volledige beveiliging van het treinverkeer op basis van het ETCS niveau 1 voor de lijnen met maximumsnelheid van 220 km/u, niveau 2 voor de lijnen daterend van na de lijn 2 Brussel-Leuven-Luik waarop aan meer dan 220 km/u gereden wordt en dit toegepast voor de seinen in hoofdsporen en in bijsporen die toegang geven tot de hoofdsporen. De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de volgende uitrusting van het rollend materieel: Eurocap voor de recente tractievoertuigen die dateren uit de jaren ’80 en later die niet uitgerust zijn met TBL2, EURO TBL2 voor de moderne tractievoertuigen die wel uitgerust zijn met TBL2 en EURO TBL1 voor de oudere voertuigen die tot 2010 en later in dienst moeten gehouden worden. De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de installatie van de uitrustingen tussen nu en 2010, wat” – in die periode – “een budget van 15,8 miljard Belgische frank impliceert. Dit is een verhoging met 8,3 miljard ten opzichte van de oorspronkelijk in het ontwerp van tienjarenplan voorziene financiële middelen, met dien verstande dat daar Europese financiële steun van ongeveer 3,3 miljard Belgische frank kan worden verwacht. Dit is een confirmatie van het voorstel van het directiecomité. De raad beslist de directie te voorzien in de technische en menselijke middelen die noodzakelijk zijn om dit programma te realiseren.”

Er is het beleid op het vlak van de exploitatieveiligheid en de actieplannen die zijn opgenomen in de veiligheidsverslagen. Er is het veiligheidsverslag van het jaar 2000. De voornaamste bezorgdheid van de NMBS blijft het bieden van veiligheid met klassieke middelen. Dit is een permanente bezorgdheid. In bijlage 6 aan het verslag zullen de commissarissen een uittreksel uit dat veiligheidsverslag vinden.

Op 7 september 2001, de maatregelen die

onmiddellijk na het ongeluk van Pécrot werden getroffen. Dit document werd aan de raad van bestuur van 5 oktober 2001 voorgelegd. Het is een zeer ambitieus plan dat eveneens in het verslag bijgevoegd is als bijlage 7.

Een uittreksel van het veiligheidsverslag van het jaar 2001 maakt het voorwerp uit van een bijlage 8 die ik aan de commissie zal bezorgen.

Dat beschrijft het actieplan dat werd aangenomen na het ongeval van Pécrot.

Daarmee ben ik gekomen tot april 2002. Die datum betekende het einde van mijn functie als gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Op het ogenblik dat ik de NMBS verliet, was ik ervan overtuigd dat alle te nemen beslissingen werden genomen voor de vorming van bestuurders, de vermenselijking van de prestaties, de ondersteuning bij het rijden, de bescherming van konvooien en de installatie van de veiligheidssystemen. Het tijdschema voor de invoering was er. De technieken waren uitgekozen en beschikbaar. De budgetten waren voorzien. De directie en de raad van bestuur hadden hun verantwoordelijkheid genomen.

Ik heb, gewild, een zeer lange en omstandige opsomming van feiten gegeven van inhoudelijke beslissingen van het directiecomité, van het beperkt comité en ook van de raad van bestuur, om aan te geven welke fases er allemaal doorlopen zijn op het vlak van de veiligheid binnen de NMBS en ook om aan te geven dat het gedeelte van de signalisatiepalen maar een element is in de globale zorg voor de veiligheid bij de spoorwegen. De modernisering van de seinhuizen en vooral ook de uitrusting van de treinbestuurders en de communicatie met de treinbestuurders, maken hiervan een belangrijk deel uit.

Welke zijn mijn conclusies?

Ik weet dat het een lange uiteenzetting is geworden, wegens de complexiteit van de materie. Bovendien heb ik diverse feiten naar voren gebracht in een soms erg verschillende historische context.

Ik vind de werkzaamheden van uw commissie uitermate belangrijk. Ik ben er dan ook van overtuigd dat u mij die nauwgezette en ruime uitleg niet ten kwade zult duiden. Die nauwgezetheid verplicht mij om feiten aan te halen die voorafgegaan zijn aan de beslissingen die werden genomen tijdens mijn vijftien jaar aan het hoofd van de Belgische Spoorwegen.

Hoewel mijn uiteenzetting ruim op de technische aspecten slaat, heb ik nooit het menselijk aspect uit het oog verloren.

U kent de moeilijke budgettaire context waarin ons land zich bevond in de jaren ’80, en bijgevolg ook de onvermijdelijke weerslag op de financiële bijdragen van de Belgische Staat in de NMBS.

Wie toen in het Parlement zetelde, zal zich deze moeilijke tijden ongetwijfeld herinneren. België onderging de gevolgen van het negatieve sneeuwbaleffect inzake de openbare financiën. Dat maakte enorme inspanningen nodig om deze krappe budgettaire toestand te boven te komen. Vergeet in deze context niet dat voor de verzelfstandiging van 1991 de regering via de minister van Verkeerswezen een zeer grote beslissingsmacht had in al de bestedingen, ook in investeringen met overheidsmiddelen.

Ik herinner eraan dat we in 1987 heel ver van het huidige niveau van staatsinterventies in de Belgische Spoorwegen verwijderd waren. In die tijd waren er quasi geen investeringen op maat van de reële noden van de spoorwegen. Gelukkig is het budgettaire keurslijf sindsdien geleidelijk aan losser gemaakt en zijn de investeringen van de Staat vandaag behoorlijk omvangrijk. De technologie op het vlak van de signalisatie alsook in andere domeinen stond in 1983 heel ver van het hedendaagse niveau. Ingenieurs en spoorwegspecialisten hebben snel vastgesteld dat TBL1 niet het verhoopte antwoord zou brengen. Dat verklaart de beslissing van 1987 volgend op het rapport van 22 juni 1987.

Op een ogenblik dat er niet veel geld beschikbaar is, moet men meer dan ooit zorgvuldig naar de beste oplossing op zoek gaan. Hierbij verwijs ik naar de vragen van de vorige voorzitter van deze commissie over de voortzetting van de installatie van de Memor, zoals voorzien in het door de spoorweggroep voorgestelde versnellingsplan. Geld blijft ook vandaag nog al bij al schaars, ondanks de aanzienlijke verhoging van aan het spoor toegekende budgetten. Er bestaan geteste nieuwe technieken die duidelijk beter zijn dan het meer dan twintig jaar oude Memor.

Het door de specialisten voorgestelde moratorium voor TBL1 was een kans om op het gebied van de veiligheid met het TBL2-project een technologische sprong voorwaarts te maken en ook om de schaarse middelen van de NMBS beter te gebruiken.

De studieopdracht van april 1990 aan de NMBS-ingenieurs resulteerde midden 1991 tot het sluiten van een weliswaar erg ambitieus principeakkoord, dat echter op het vlak van de spoorveiligheid zeker betere waarborgen moest bieden, aangezien het zonder meer ging over het doen stoppen van een trein, vooraleer een stopsignaal zou worden voorbijgereden, dankzij de techniek van TBL2.

Precies op basis van voormeld principeakkoord keurde de raad van bestuur op 31 januari 1992 de onderhandse overeenkomst met de firma ACEC Transport goed, met het oog op de ontwikkeling en de oppuntstelling van TBL2.

Door de beslissing om de bedoelde opdracht aan de nationale industrie toe te vertrouwen, met naleving van de wet op de overheidsopdrachten, ging de NMBS voor een dubbelslag. Ze wilde tot een van de eerste landen met een performant systeem van snelheidsbeheer behoren en wilde ook vertrouwen geven aan de nationale industrie, om de uitdaging van de ontwikkeling van een dergelijk systeem aan te gaan.

Gelijklopend met voornoemde beslissing of, beter gezegd, complementair met TBL2, investeerde de NMBS aanzienlijke bedragen in de modernisering van de signalisatiecabines door middel van de techniek EBP-PLP, zijnde een programma dat indertijd meer dan 4 miljard Belgische frank kostte.

U hebt van de syndicale organisaties vernomen hoe belangrijk de techniek EBP-PLP voor de spoorveiligheid is. Ik meen dat het niet nodig is om op voormeld deel van de modernisering nader in te gaan.

Later, in januari 2000, wordt de beslissing genomen om het GSM-R-systeem op te starten. Voornoemd communicatiesysteem vervolledigt harmonieus de prestaties van TBL2 en EBP-PLP. De synergie van de spitstechnologieën uit die tijd kan zodoende worden vastgesteld. De systemen TBL2, EBP-PLP en GSM-R waren potentieel verankerd tijdens het decennium van de jaren negentig, wat – ik herhaal het – België aan de spits van de moderne technieken op het vlak van de spoorveiligheid zou brengen.

In oktober 1993 werd het signalisatiesysteem TBL2-3 gedefinieerd, een belangrijke etappe voor wat moest volgen. Men moest zich er later evenwel noodgedwongen van bewust worden dat de door de nationale industrie te leveren inspanningen niet zouden toelaten om op tijd klaar te zijn voor de komst van de hogesnelheidstreinen in België. Meer nog, de Franse partner SNCF wou aan boord van zijn treinen geen systeem installeren dat nog geen voldoende industriële betrouwbaarheid zou hebben. Met TBL2, dat nog in de fase van onderzoek en ontwikkeling was, kon uiteraard niet aan de eisen van de SNCF worden tegemoetgekomen. Dat is precies de reden waarom de raad van bestuur in de lente van 1994 besliste om de hogesnelheidslijn 1, de L1 van de Franse grens tot Lembeek, dan maar uit te rusten met het Franse signalisatiesysteem TVM 430. In de loop van 1994 vestigde de interne audit overigens mijn aandacht op de vertraging die de ontwikkeling van TBL2 opliep. Dat gebeurde op het ogenblik waarop ik de technische afdelingen eraan herinnerd had dat het principe van het globale project voor mij garant moest staan voor de efficiëntie van het signalisatiesysteem TBL2.

Het begrip globaal project verdient wellicht een korte toelichting. Het succes van het signalisatieproject van het type TBL2-3, zijnde een signalisatie die een trein doet stoppen vooraleer een rood stoplicht wordt voorbijgereden, berust in feite op drie pijlers, een technische, een menselijke en een organisatorische pijler, waarbij enkel de treinen mogen rijden die uitgerust zijn om de door de bakens van het type TBL2-3 uitgestuurde signalen te begrijpen. De technische pijler houdt in dat zowel de infrastructuur als het rijdend materieel met homogeen materieel dient uitgerust te zijn. De menselijke pijler houdt in dat gelijklopend zowel het rijdend personeel als het infrastructuurpersoneel dient opgeleid te worden voor de nieuwe technieken qua installatie, qua gebruik en qua onderhoud van het signalisatiesysteem. De pijler van de organisatie van het treinverkeer houdt in dat zodra het project tot stand is gekomen op een lijn, het rijdend materieel dat niet met deze technologie is uitgerust, wordt uitgesloten van het verkeer op dat deel van het spoorwegnet.

Anders gezegd, de beoogde veiligheidsgraad voor de exploitatie is gegarandeerd, aangezien al het rijdend materieel op deze infrastructuur uitgerust is met het signalisatiesysteem dat technisch compatibel is met het signalisatiesysteem dat op de bereden spoorweginfrastructuur werd geplaatst. Dit concept van een globaal project vergde ook een globale planning, centraal opgesteld en opgevolgd door de directie. Deze aanpak gaat in tegen een andere, die aan de lokale zones de zorg zou overlaten om te beslissen over de plaats van de investeringen en hun planning. Dit concept van een globaal

project – men moet zich daarvan wel rekenschap geven – heeft natuurlijk een zeer grote impact op de organisatie van het treinverkeer.

Intussen werd het beleid voortgezet dat werd vastgelegd in het document van maart 1991. De discussies tussen de Interne Audit en de directie Infrastructuur vertraagden de uitvoering van dat beleid niet. In januari 1996 besliste de raad van bestuur om aan ACEC Transport de opdracht toe te vertrouwen voor de levering van de gronduitrusting van het TBL2-systeem, alsook de studies en de prestaties voor de homologatie van 160 km/u tussen Aat en Edingen, van 220 km/u tussen Lembeek en Brussel en van 330 km/u tussen de Franse grens en Edingen.

In juni 1997 schreef de projectleider van TBL2 in zijn presentatierapport: “Het ontbreken van een laterale signalisatie op een klassieke lijn, zelfs indien technisch haalbaar, wordt op dit ogenblik nog niet overwogen, want dan moet op alle rijtuigen die daar mogen rijden het TBL2-systeem worden geïnstalleerd.” Dat punt uit de conclusies van dat rapport toont duidelijk aan dat het globale karakter van de technologische aanpassingen voor infrastructuur, materieel en exploitatie nog niet voldoende onderkend was en nog te veel als een uitsluitend signalisatieprobleem werd gezien.

De ontwikkeling bij ACEC Transport vorderde overigens niet voldoende snel. Rekening houdend met de bij de Europese Commissie vastgestelde evoluties op het vlak van de interoperabiliteit maakte het directiecomité in januari 1999 de keuze voor ETCS. Op 17 december 1999 nam de raad van bestuur de principebeslissing om een actieplan uit te werken met het oog op de installatie van ETCS op het geheel van de lijnen die uitgerust waren voor een snelheid hoger dan 40 km/u en aan boord van het volledige materieelpark.

Ten gevolge van het ongeval te Pécrot nam het directiecomité op 23 april 2001 de beslissing om de installatie van de controlesystemen en de beveiliging van de treinen te versnellen en tegen 2009 het globale park van het treinmaterieel aldus uit te rusten. Enkele dagen later bevestigde de raad van bestuur de keuze van het directiecomité.

Gezien ik de NMBS in april 2002 heb verlaten, komt het mij niet toe om een beoordeling uit te spreken over de beslissingen, genomen door mijn opvolgers over het dossier van de signalisatie-uitrusting. Dat is de taak van de bijzondere commissie.

Ik heb vaak gezegd dat de veiligheid in het algemeen en het menselijke aspect van het beroep van treinbestuurder de beslissingen van de NMBS hebben gestuurd.

U zult in de veiligheidsverslagen van 2000 en 2001 kunnen nalezen welke aandacht is gegaan naar de begeleiding van jonge treinbestuurders.

Ik heb u alle beslissingen van het directiecomité van 7 september 2001 meegedeeld. Ik ga ervan uit dat die nog steeds van kracht zijn, want de relevantie ervan einde 2001 lijkt mij niet tegengesproken te worden in 2010, tenzij er technologische veroudering zou zijn vastgesteld.

Vooraleer ik het woord aan de commissarissen laat, onthoud ik datgene wat de experts in hun tussentijds rapport van 16 november hebben geschreven, en ik citeer: “In 1999 heeft de NMBS juist gereageerd. De grote problemen die verband hielden met de ontwikkeling van TBL2-3, samenhangend met de noodzakelijke evolutie naar een interoperabel Europees systeem van spoorveiligheid, heeft geleid tot de strategische keuze om het hele Belgische spoorwegnet uit te rusten met ETCS.”

Mijnheer de voorzitter, dames en heren commissarissen, ik ben daarmee aan het einde van mijn uiteenzetting. Uiteraard ben ik graag bereid te antwoorden op uw vragen. Ik wil u in elk geval danken voor het grote geduld dat u hebt gehad om naar mijn langdurige interventie te blijven luisteren.

De **voorzitter**: Dank u.

Collega’s, ik stel voor om de vergadering 10 minuten te schorsen zodat iedereen de benen eens kan strekken. Er is in broodjes voorzien. Binnen 10 minuten geef ik dan terug het woord aan u volgens de werkwijze die we daarstraks gehanteerd hebben, waarbij er verder kan gedebatteerd worden over een bepaald onderwerp.

[NL]De openbare commissievergadering wordt geschorst van 17.48 uur tot 18.01 uur.
[FR]La réunion publique de commission est suspendue de 17.48 heures à 18.01 heures.

De **voorzitter**: Collega’s, wij zijn bijna voltallig, dus ik stel voor de vergadering te hervatten. Ik geef het woord aan de leden voor hun vragen. Mijnheer de staatssecretaris, u mag onmiddellijk antwoorden. De leden die bijkomende vragen hebben bij een zelfde thema, doen teken en

kunnen dan onmiddellijk aansluiten, zodat wij een debat krijgen. Ik vrees dat onze werkzaamheden anders nog verder uitlopen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schouppe, ik dank u voor uw omstandige bijdrage aan deze commissie.

Uit uw uiteenzetting heb ik begrepen dat de werkgroep-TBL in 1988 stelde dat TBL1 niet of nooit goed genoeg zou zijn en dat er bovendien op dat ogenblik al een ernstige achterstand was ten overstaan van TBL1, vooral omwille van het gebrek aan cabinesignalisatie.

Wat vragen oproept, is dat in het investeringsprogramma 1990-1991 nog altijd investeringen stonden ten behoeve van TBL1. Men is daarna beginnen discussiëren over TBL2-3 en blijkbaar is men op een of andere manier gestopt met het programma TBL1. Er werd beslist om daarmee te stoppen en te wachten tot TBL2-3 klaar zou zijn voor implementatie.

Uw voorganger in deze commissie kon niet antwoorden op de volgende vraag. Op welke basis is destijds de beslissing genomen om te stoppen met eender welke vorm van veiligheidssysteem ten overstaan van een stopsysteem? Op welk moment is dat precies gebeurd?

Etienne Schouppe: Om dat duidelijk te maken, kan ik misschien zeggen wat het verschil is tussen TBL1 en TBL2. Ik heb namelijk het gevoel dat daar erg veel misverstanden over bestaan.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, daarover hebben wij vrijdag een zeer uitvoerige uiteenzetting gekregen. Ik denk dat de verschillen tussen TBL1, TBL2 en TBL3 wel duidelijk zijn.

Etienne Schouppe: Is er ook gezegd wat er vóór TBL1 bestond en met TBL1?

Steven Vandeput (N-VA): Ja, eigenlijk wel. Wij hebben vorige vrijdag bij Alston – voor degenen die daarin geïnteresseerd waren of die deze informatie nog niet hadden gekregen – een heel uitvoerige en technische omschrijving gekregen van de functionaliteiten van de verschillende systemen.

Etienne Schouppe: Ik neem aan dat de heer Paelinck u gezegd heeft in welke omstandigheden hij daar gekomen is en welke interventies hij gedaan heeft. Welnu, in 1987 hebben wij, omdat er een belangrijk bedrag geïnvesteerd werd in TBL1, gevraagd waartoe dat uiteindelijk gediend had, wat het nut daarvan geweest was.

In mijn uiteenzetting heb ik klaar en duidelijk gezegd dat de werkgroep in 1987 in haar fameus verslag duidelijk gemaakt heeft hoeveel het zou kosten om de plaatsing van TBL1 te stoppen, hoeveel het zou kosten om de gedane bestelling bij ACEC voort te zetten – dat was 670 miljoen –, en dat het uitsmeren van de bestelling in de tijd eveneens zoveel zou kosten. Met andere woorden, stoppen, voortzetten of uitsmeren in de tijd was op het vlak van de financiële gevolgen identiek, vergelijkbaar.

De werkgroep heeft toen gezegd niet te geloven in het nut, rekening houdend met de kostprijs, want als vergeleken wordt wat er gebeurd zou zijn indien TBL1 niet had bestaan, met wat er gebeurd is nu TBL1 wel bestond, dan is het verschil zeer gering, rekening houdend met de omvang van de trafiek. Aangezien stoppen, voortzetten of uitsmeren in de tijd hetzelfde financieel plaatje opleverde, stelde men voor om het uit te smeren in de tijd, over vijf jaar. De werkgroep stelde voor om dan een moratorium te maken en achteraf de evaluatie te maken wat het ons uiteindelijk gegeven heeft. Dat was het standpunt op dat ogenblik, zoals het goedgekeurd is.

Aangezien TBL1 niet verhinderde dat een seinoverschrijding kon gebeuren, met andere woorden dat een trein toch door een rood licht kon rijden, dat een ongeval voorbij het rood licht hoe dan ook een feit kon zijn, had het eigenlijk niet veel zin om daarop voort te werken. Daarom vroeg de werkgroep om meteen te zoeken naar een oplossing die verhindert dat een trein een rood sein voorbijrijdt, waarbij het afremmen van de snelheid op voorhand gebeurt.

Zij hebben dan gevraagd om TBL2 te bestuderen en te installeren. Samen met de evaluatie van TBL1, waarvan zij vonden dat het resultaat onvoldoende goed was, en rekening houdend met de geïnvesteerde miljoenen, hebben zij gezegd: het kost u niets meer of niets minder om datgene wat geplaatst is, verder te doen; het geeft wel iets, maar laat ons toe om verder te zoeken om te verhinderen dat het rood licht wordt voorbijgereden.

Dat is in de TBL2-fase gebeurd.

Steven Vandeput (N-VA): Begrijp ik het goed dat men op dat ogenblik de keuze heeft gemaakt op het budgettaire vlak, eerder dan op het veiligheidsvlak?

Men zei snel dat TBL1 geen nut had, maar intussen vielen er wel 8 doden in Pécrot en 18 in Buizingen. TBL1 had een hulp kunnen zijn, maar men is er op een bepaald moment gewoon mee gestopt.

Wanneer is men dan effectief met de implementatie van TBL1 gestopt?

Het was toch gepland in het investeringsprogramma 1991-1992?

Etienne Schouppe: Ik kan geen datum op de installatie van dat alles plakken. Dat heb ik niet kunnen verifiëren. Ik vermoed dat het tot 1994 of 1995 heeft geduurd alvorens dat is geplaatst. Was het korter? Dat weet ik niet. Het aangekochte materieel is geplaatst.

Men spreekt over hét veiligheidssysteem. Ik heb vroeger klaar en duidelijk gezegd dat de krokodillen, de palen, de seinen en de installaties in de trein niet behoren tot hét veiligheidssysteem. De modernisering van de seinhuizen is intussen verder gegaan. Ik heb u gesproken over de PLP en de EBP. Dat ging verder. Het gedeelte van de seinpalen is maar een aspect van de veiligheid. Alle andere zaken zijn voortgezet. Dat mogen wij niet uit het oog verliezen.

Ik heb de indruk dat men zich focust op het element van de seinen en de seininrichting voor de locomotieven. Uit de statistieken op lange termijn is duidelijk gebleken dat op het vlak van de spoorwegveiligheid en de spoorwegongelukken, de overwegen belangrijk zijn. De veiligheid aan de overwegen is belangrijker voor het geheel van de veiligheid van de spoorwegexploitatie dan het eventuele falen bij de organisatie en het concretiseren van de seininrichting. Terwijl men het ene om welbepaalde redenen niet afremde maar uitsmeerde in de tijd, heeft men de modernisering van het andere doodeenvoudig voortgezet. Men heeft de veiligheid aan de overwegen voortgezet, evenals de afschaffing van overwegen, de modernisering van de seinhuizen en de vorming en uitrusting van de treinbestuurders. Alleen dat ene aspect heeft men in de tijd verder uitgesmeerd.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, je suppose que nous disposerons des notes complètes de l'exposé de M. Schouppe, histoire de pouvoir digérer tout cela et éventuellement poser des questions.

Le **président**: Nous sommes en train de les copier.

Rachid Madrane (PS): Quelle efficacité!

Monsieur Schouppe, dans votre longue intervention, vous êtes revenu sur cette fameuse décision de 1987 concernant le TBL ou plus exactement sur le ralentissement des investissements relatifs au TBL. La semaine dernière, nous avons interrogé MM. De Croo et Dehaene sur cette décision de ne plus développer le système TBL1 ou en tout cas de l'étendre dans le temps. Aucun des deux ne se souvient d'une pareille décision. Le seul élément commun de leurs réponses était qu'une telle décision devait être de l'initiative de la SNCB elle-même.

J'ai retrouvé un entretien au journal *Le Soir* de février de cette année où vous avez expliqué que cette décision résultait d'un rapport coût/efficacité insuffisant. Je voudrais lire un petit extrait de cette interview et à mon tour citer des documents dont je fais lecture.

Vous disiez ceci, je vous cite: "Les techniciens trouvaient que le rapport coût/efficacité n'était pas bon. Sur sept ans, il y a eu vingt-sept accidents dus à un dépassement de feu rouge avec de graves conséquences. Dans 8,5 % des cas seulement, on aurait pu éviter l'accident avec le système. Le 16 juillet 1987, le comité de direction de la SNCB décide d'abandonner progressivement le système. Il faut dire qu'à cette époque, le gouvernement avait réduit le budget d'investissement de la SNCB de 10 %. Le système coûtait 750 millions, ce n'était financièrement pas tenable, disent nos services."

Monsieur Schouppe, j'ai de nombreuses questions concrètes à ce sujet. Je vais essayer de suivre un certain ordre chronologique.

Premièrement, sur ce groupe de travail TBL, j'aurais aimé savoir qui composait ce groupe. S'agissait-il d'un groupe interne à la SNCB ou d'un groupe d'experts externes?

Quelle était précisément sa mission? À qui ce rapport a-t-il été présenté?

Enfin, confirmez-vous que la décision de diminuer progressivement l'installation du TBL a été prise par le comité de direction de la SNCB? Comme vous l'avez rappelé lors de votre exposé, le ministre de tutelle avait beaucoup plus de poids qu'après la loi de 1991. J'aurais aimé obtenir quelques informations à ce sujet.

Je suppose, monsieur le président, qu'on reste sur le thème TBL car j'ai d'autres questions à d'autres sujets.

Le **président**: On reste sur ce sujet.

Etienne Schouppe: Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'ils ne se rappellent pas de leurs compétences de l'époque, mais ils les avaient quand même!

Je crois savoir que toutes les mesures de rationalisation prises par les chemins de fer ont été citées. Mais on ne se rappelle pas de cet aspect précis des choses! C'est drôle, mais c'est pourtant la réalité!

Si vous lisez le rapport, vous verrez que je mentionne ce groupe de travail constitué d'experts de la SNCB. Je n'en connais pas la composition exacte. En toute logique, il s'agissait d'experts en infrastructure, en matériel et en exploitation. Il s'agissait donc d'ingénieurs connaissant l'exploitation. Leur mission était de procéder à une évaluation. Je ne suis certainement pas le seul ou le premier à avoir parlé de la pénurie de crédits budgétaires à la SNCB à l'époque. Si mes souvenirs sont bons, l'investissement total, suite à la décision du CMCES de l'époque, se situait entre 780 et 800 millions pour la commande du matériel et son installation. Le budget d'investissement était insuffisant vu les besoins de la SNCB. Cela a donné lieu à une diminution de la qualité de l'infrastructure et du matériel. Il était donc tout à fait normal que la direction se pose la question de savoir si elle dépensait bien l'argent de manière assez judicieuse. Il s'agissait de considérer l'ensemble de la problématique. En effet, il fallait aussi prendre en considération le problème de la qualité de la voie, de la qualité de l'électricité, la modernisation des véhicules, etc. Il y avait donc un recul.

Les ministres dont question n'y ont certainement pas fait référence, mais heureusement que le projet STAR 21 a été élaboré! Nous étions sur le point de décréter une réduction de la vitesse de référence sur les lignes ferroviaires. Vous n'ignorez pas qu'un ministre, une direction ou un conseil d'administration ne peut décréter que, sur une ligne, les trains peuvent rouler à une vitesse de 120, 140 ou 160 km/h – je parle des vitesses de l'époque – si les ingénieurs responsables des lignes et de l'exploitation ne l'autorisent pas. Ce sont eux finalement les maîtres du jeu puisqu'ils assument la responsabilité en matière de qualité de la voie et qui fixent les vitesses.

Devant cette pénurie, qui a duré plusieurs années – je l'ai toujours dit aux responsables politiques de l'époque – la SNCB peut se permettre de diminuer l'entretien et le renouvellement pendant un an, mais ne peut l'étendre sur trois ou quatre ans, sous peine de devoir débourser des frais pour rattraper ce retard d'un coût supérieur au gain budgétaire engendré.

Ce groupe d'experts a eu pour mission de déterminer si cela en valait la peine. D'après lui, le TBL1 avait certainement donné un effet positif. J'ai cité dans mon exposé la comparaison des résultats qu'il avait faite avec et sans système TBL1. L'on constate une légère amélioration indéniable. Mais investir 780 millions pour un tel résultat ne se justifiait pas, alors que d'autres problèmes se posaient sur le plan de la sécurité, de la suppression des passages à niveau, de la suppression des postes de signalisation. Au lieu de dépenser de l'argent pour le TBL1, ne devions-nous pas plutôt réfléchir à une technique qui permette d'arrêter les trains avant le signal rouge? C'est ainsi que nous avons procédé. Le document a été établi à la demande du comité de direction, lequel l'a présenté au conseil d'administration.

Par ailleurs, on parle de la sécurité des transports ferroviaires. Lors de l'accident de Aalter, plusieurs feux rouges ont été brûlés. Ensuite, ce fut celui de Pécrot. Dix-neuf années séparent ces deux accidents. J'ai effectué quelques recherches pour connaître le nombre d'accidents ferroviaires durant cette époque. Je n'ai pas l'année 1983 comme année de référence. Mais à partir de 1984, il y a eu quelques accidents ferroviaires mortels causant la perte de quatre voyageurs, 12 personnes (conducteurs ou accompagnateurs de train) et sept employés de la SNCB.

Mais le nombre d'accidents où seuls les voyageurs étaient concernés s'élève à deux. Le premier est l'accident de Lot le 11 mars 1988. Je ne m'en remémore plus les détails. Je crois qu'il a été provoqué par le fait que le personnel d'entretien de la signalisation avait commencé à travailler sur des feux lumineux sans prévenir la cabine, à un moment, une période où aucun train ne devait passer. C'était un petit travail, mais la cabine a, hélas, quand même laissé passer un train. C'est ce qui a provoqué l'accident. Il s'agissait d'une erreur de communication.

Un deuxième accident qui a causé la mort de plusieurs personnes ainsi que des blessés s'est produit le 11 avril 1996 à Roeselare. Un camion, chargé de plaques et poutrelles en acier, est passé sur le passage à niveau. Le tremblement du

camion a fait tomber une plaque ou une poutrelle en acier sur la voie. Dans 94 % des cas, lorsqu'un objet encombre la voie ferroviaire, celui-ci est projeté sur le côté. En l'occurrence, cela ne s'est pas passé ainsi. Ce n'est donc pas un accident de roulage mais un accident provoqué par le fait d'un objet encombrant se trouvant sur la voie, causant ainsi un déraillement. Voici, en 19 ans, les accidents qui se sont produits. Je ne veux aucunement minimiser la chose. Entendez-moi bien! Je veux simplement dire qu'en parallèle, le nombre de personnes tuées ou blessées sur des passages à niveau était nettement supérieur. En outre, comme c'est le cas aujourd'hui, la SNCB prévoyait déjà de supprimer progressivement les passages à niveau de manière à éviter ce genre d'accident.

Valérie De Bue (MR): Pour ce qui concerne la TBL1, fin des années 80, le système est progressivement abandonné. Ensuite, fin des années 90, dans l'attente de l'ETCS, on redéveloppe des balises EURO-TBL1. Je me demande dans quelle mesure il n'y a pas là une contradiction. On réinvestit dans un système annoncé comme faible préalablement.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, je trouve regrettable d'avoir passé autant de temps à relire la plupart des rapports qui avaient déjà été communiqués à la commission, notamment par les experts. Parler plus de 2 heures ne me semble pas être une bonne méthode. Quasiment aucun commissaire ou collaborateur n'a pu vous écouter jusqu'au bout car nombreux sont ceux qui ont dû partir. On perd ainsi en qualité au niveau des questions et du débat.

Cette méthode me déçoit. Nous recevrons les documents par la suite, alors que, si nous les avions reçus auparavant, l'échange aurait été meilleur. Il nous a souvent été dit que la SNCB était un État dans l'État et que c'était une entreprise opaque et peu transparente. Après cette audition, j'ai de plus en plus cette impression!

Monsieur le président, je me permettais de faire cette remarque. Veuillez m'en excuser.

Le **président**: La parole est libre!

Etienne Schouppe: Madame De Bue, avant tout, je ne sais pas ce qu'ont dit les autres orateurs et personnes que vous avez questionnés; je ne reçois que certains échos et je ne dispose que des documents dont j'ai pu avoir connaissance, notamment les rapports des experts.

Une chose ne doit cependant pas vous étonner: pour des motifs financiers, tout ce qui a trait à la signalisation est étudié et développé sur la base de ce qui a déjà été réalisé. La technologie des balises est un choix fait historiquement; il peut être jugé comme bon ou mauvais.

Les annexes reprennent un petit historique de l'évolution de l'aspect sécuritaire depuis des décennies, avant 1982. Les balises et la technologie dans la communication entre la balise et le matériel de traction est une technologie sur laquelle nous nous sommes basés et que nous avons développée progressivement. Elle ne fait que s'améliorer. Les lignes à 220 km/h sont aussi équipées sur la base de ce principe, mais nettement amélioré et perfectionné, avec des possibilités nettement plus sophistiquées.

Nous continuons à travailler sur la sécurité. Vu le nombre de postes de signalisation et d'appareils de signalisation, toute évolution et toute amélioration doivent être réalisées de façon progressive, sans négliger ce qui existe, mais en améliorant tant le matériel au sol que le matériel embarqué. Nos efforts progressifs ne sont jamais inutiles: nous bâtissons pas à pas. Une fois l'orientation choisie, nous essayons d'appliquer la nouveauté sur l'existant. Il ne s'agit pas d'un achat dans un magasin, qu'il suffit d'installer. Nous devons adapter progressivement ce qui existe, en tenant compte des améliorations possibles.

Je ne vois pas en quoi vous considérez cela comme un État dans l'État. Qu'est-ce que cela a à voir?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schouppe, ik dank u voor uw uiteenzetting. Ik heb een aantal opmerkingen en vragen inzake TBL1. Tijdens uw betoog hebt u een aantal keer duidelijk gemaakt dat TBL1 uiteindelijk niet het verhoopte antwoord is inzake veiligheid en dat op het einde van de jaren 80 beslist werd om te faseren en de implementatie over een groter aantal jaren te spreiden. Waarom staat dan in het plan STAR 21 dat er opnieuw in TBL1 geïnvesteerd zou worden? Er werd daarbij duidelijk gestipuleerd dat die technologie een zekere voldoening gaf, zeker op de grote assen van het net. Ik heb dat vanmiddag ook al tegen de andere spreker gezegd. Er zouden ook zeker voldoende budgetten worden vrijgemaakt. Er werd ook gezegd dat men voor een risicodekking van 50 % zou zorgen, als men TBL1 op de belangrijkste assen van ons net zou implementeren. Dat staat ook in de verslagen.

Dat zijn toch een aantal zaken die volgens mij indruisen tegen de uitspraak dat TBL1 niet echt het verhoopte antwoord zou geven inzake veiligheid. Als men dan bovendien naar het budget kijkt, dan stelt men ook vast dat het TBL1-systeem ontwikkeld, getest en gehomologeerd was. Was er een budgettaire reden om TBL1 ook in de jaren '90 niet in te voeren? Waarom ging men toen naar een TBL2-systeem, terwijl de ontwikkeling, de testen en de homologatie al voorhanden waren? Het zou een vrij eenvoudige implementatie van een veiligheidssysteem mogelijk gemaakt hebben.

In 1992 werd bovendien in de raad van bestuur toch altijd kenbaar gemaakt dat de NMBS belangrijke vertragingen had ten aanzien van andere landen. Er is ook in het directiecomité van 23 april 2001, na Pécrot, expliciet gezegd dat, gezien de ontwikkelingen op Europees vlak en het ongeluk in Pécrot, het ETCS-project werd herzien met een hogere prioriteit voor de ontwikkeling van de stopfunctie, voor een zo groot mogelijk gedeelte van het treinverkeer, met hoge prioriteit voor de uitrusting van de belangrijke knooppunten. Het gaat meer bepaald over EURO-TBL1.

Wij zien nu dat in 2006 de beslissing genomen is TBL1+ te installeren. Uiteindelijk is dat toch het TBL1-systeem met één bijkomende functie, namelijk stoppen 300 meter voor het signaal.

Al de elementen die ik in de documenten vind en die ik hier vermeld, en alle antwoorden die u gaf, geven mij geen voldoening waarom TBL1 op dat ogenblik niet het verhoopte antwoord kon geven inzake veiligheid.

Ik heb nog één vraag over TBL1. De vorige spreker heeft vermeld dat er bij zijn weten geen enkele strategische vergadering is geweest waarop de beslissing voor TBL1 genomen is. Volgens wat ik gehoord heb, is daarover op dat moment totaal niet gesproken. Kortom, ik zie enige dualiteit in de bestaande rapporten over de dekking van bestaande risico's en de budgettaire mogelijkheden. Ik zie echter geen voldoende reden waarom TBL1 op dat ogenblik niet het verhoopte antwoord zou bieden?

Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, ten eerste, op een gegeven ogenblik heeft men beslist de investeringen voor TBL te spreiden over 5 jaar. De STAR 21-periode, van 1991 tot 2000, moest ons in de 21e eeuw brengen. Het is precies dit STAR 21-plan dat het noodzakelijk maakte over te stappen van TBL1 naar TBL2-3. Waarom? Omdat TBL1 eigenlijk – dat zal ongetwijfeld al gezegd zijn – voor snelheden boven 160 km/u niet gebruikt kon worden.

Ten tweede moet ik u erop wijzen dat wat men vanaf 2006 installeerde onder de naam TBL1+, niet de TBL van de jaren '80 was. Het was de aanpassing van TBL aan de technologie van TBL2-3. De eerste fase van ETCS… Dat wordt in bijlage 3 klaar en duidelijk uitgelegd.

Ik zal u zeggen wat het verschil is tussen de eerste fase en de tweede fase. Dat is ongetwijfeld door de technici uiteengezet. ETCS1 maakt het mogelijk een trein te doen stoppen voor een rood licht tot een zekere snelheid, waarbij men ervan uitgaat dat de snelheid derwijze verlaagd is dat de bestuurder het object kan zien en desnoods zelf een noodremming kan uitvoeren om te stoppen. In ETCS2 – de volledige ETCS, zoals Europa het wil – zorgt het programma ervoor dat in de cabine alles gezien kan worden, zodat de machine, afhankelijk van de snelheid en de massa, en afhankelijk van het profiel van de lijn, automatisch stopt, zonder dat de treinbestuurder een expliciete noodremming moet uitvoeren.

TBL1+ bouwt voort op de TBL1- en TBL2-3-systemen. Het klaarmaken van de overgang van TBL2-3 naar ETCS is eenvoudigweg een verdere ontwikkeling van de reeds eerder bestaande technologie, zoals ik daarnet aan uw collega heb gezegd.

Het is niet de techniek van 1987 waaraan men iets heeft toegevoegd, maar de techniek van 1987 die, dankzij de kennis verkregen via TBL2-3 en via de definitie van de ETCS, de transmissie tussen de bakens en de locomotief verder verbetert.

U zegt iets over het jaar 2001. In 1999 is de directie tot het besluit gekomen dat men omwille van de operabiliteit beter meteen kon overschakelen op het Europese systeem dat door de Europese Commissie wordt vooropgesteld en dat werd uitgewerkt door de Internationale Spoorwegunie op basis van de technische knowhow van de verschillende landen. In 2001 is men alleen maar overgegaan tot de acceleratie en de vermeerdering van de begrotingen die in 1999 werden beslist.

Ine Somers (Open Vld): Ik kan alleen maar concluderen dat ik op een aantal specifieke vragen geen antwoord krijg en dat in het antwoord steeds technische specificaties worden gegeven over TBL1, TBL2 en TBL1+, terwijl alle commissieleden dat ondertussen al dertig keer

hebben gehoord.

TBL2 is permanente controle van de snelheid op de hele lijn. TBL1+ is dat niet. TBL1+ is gewoon TBL1. Al werden daaraan over de jaren heen technische wijzigingen aangebracht, functioneel gezien gaat men gewoon op een bepaald tijdstip kijken of de trein over een bepaald sein rijdt of niet, met als extra mogelijkheid om driehonderd meter voor het signaal te stoppen. Het is geen permanente opvolging van de snelheid over het hele spoor.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, in verband met TBL1. Op een gegeven moment – het kwam ook bij de heer Damar reeds aan bod – heeft men beslist om niet meer te gaan voor de piste TBL1 en heeft men heel die ontwikkeling gehad inzake TBL2 en TBL3. De vraag is gesteld hoe de heer Damar verklaart dat tijdens heel die periode waarin men die ommezwaai heeft gemaakt, niet meer werd gekeken naar TBL1, zelfs in die mate dat tot 30 % van de installaties niet meer functioneerde. De voorzitter van de raad van bestuur heeft daarop geantwoord dat hen dat nooit werd meegedeeld en dat zij zich daarmee niet meer hebben beziggehouden. Ik vermoed dat een punctueel iemand, zoals u, dat dossier wel degelijk verder heeft gevolgd. Hoe komt het dan dat uw raad van bestuur daar nooit over werd ingelicht? Hoe verklaart u dat 30 % van de TBL1-installaties op een gegeven moment niet meer functioneerde?

Etienne Schouppe: Mijnheer Veys, mag ik vragen wie verklaard heeft dat 30 % van de installaties niet meer functioneerde, want ik heb daar echt geen kennis van? Wanneer zou dat geweest zijn?

Tanguy Veys (VB): In 1999 of zo?

De **voorzitter**: In 2000 volgens het rapport.

Etienne Schouppe: Ik heb daar geen kennis van. Ik weet dat niet. Ik vraag me af op basis waarvan zoiets is vastgesteld. Ik heb daar geen kennis van en kan daar echt niet op antwoorden. Ofwel is dat op een lijn geweest die daarvoor niet gebruikt wordt, maar als 30 % van de TBL1-installaties niet meer zou functioneren, zou die lijn niet meer veilig geweest zijn. Dan zie ik niet goed in waarom de verantwoordelijke van die lijn daar normaal verkeer op toeliet. Ik kan daar echt niet op antwoorden, ik weet dat niet.

Tanguy Veys (VB): En u heeft er alles aan gedaan om de raad van bestuur op de hoogte te houden van het dossier TBL1, ook al was de ommezwaai toen al gemaakt?

Etienne Schouppe: U zult in het document zien wat wij in het directiecomité beslist hebben, wat wij voorgesteld hebben aan de raad van bestuur en wat de raad van bestuur beslist heeft.

De **voorzitter**: Die 30 % slaat, denk ik, op een mededeling aan de raad van bestuur op 6 september 2000. In de rapportering aan de raad van bestuur zou het cijfer van 30 % buiten gebruik hebben gestaan. Ik zal in extenso de notulen van de raad van bestuur van september 2000 opvragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, mes questions sont d'ordre plus général. Est-ce que je les pose maintenant?

De **voorzitter**: Ik zou dit punt echt willen afronden. Ik geef iedereen de gelegenheid om hierover vragen te stellen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij hebben het tot nu vooral over TBL1 gehad, maar ik heb een vraag over TBL2.

Uit de uiteenzetting van de heer Damart en ook uit de verschillende rapporten die wij hebben gekregen, kunnen wij vaststellen dat TBL2 met succes werd getest in de periode 1992-1993 op twee proeftrajecten. Toch hebben wij daarna moeten vaststellen dat na de aanbesteding aan ACEC het meer dan vier jaar heeft geduurd vooraleer TBL2 gehomologeerd is geraakt.

Om welke redenen is die homologatieprocedure foutgelopen? Waar is het foutgelopen met de homologatie? Daar heeft de hele vertraging zich immers opgestapeld.

Etienne Schouppe: Ik kan u geen antwoord geven over de technische consideransen die op het vlak van de veiligheid zijn genomen. Dat weet ik niet.

U hebt het over 1992. Ik denk dat ACEC Transport op dat moment al een dochtermaatschappij van Alstom was. In die periode werd het bedrijf overgenomen. Men is er niet in geslaagd om de installatie voldoende technisch veilig te maken, opdat ze op een ruimere schaal kon worden geplaatst. Men was daarmee niet tijdig klaar.

Het is niet zomaar dat beslist werd om naar iets anders over te schakelen, om meteen de oriëntatie naar ETCS te doen. Men is

doodeenvoudig niet snel tot de efficiëntie geraakt die men wilde hebben.

Jef Van den Bergh (CD&V): Dat is merkwaardig. Wij hadden die vraag vrijdag misschien aan de mensen van Alstom moeten stellen.

Als er begin jaren '90 succesvolle proefprojecten zijn geweest, als men bijna dezelfde techniek aan de Britten en nog anderen heeft kunnen verkopen, dan is het verrassend dat dezelfde firma er dan niet in slaagt om dat veiligheidssysteem op ons Belgisch spoorwegnet gehomologeerd te krijgen. Wij kunnen dat alleen maar vaststellen.

Etienne Schouppe: Ik moet toch het volgende benadrukken. Ik neem aan dat dit straks nog aan bod zal komen.

Elk land heeft ervoor gezorgd om telkens verder te bouwen op het bestaande systeem, dat verder te verbeteren met het oog op de eigen specifieke noden.

Eind jaren '90 was er uiteindelijk niemand die een dergelijk systeem kon aanbieden, behalve zij die met een totaal nieuwe lijn met een totaal nieuwe infrastructuur en met een totaal nieuwe technologie werkten, daarbij niet voortbouwend op wat vroeger bestond. Dat is wat de SNCF heeft gedaan voor haar hogesnelheidslijnen.

Wij hebben het voorgaande toegepast op de plaatsen waar de hogesnelheidslijn uitsluitend zou opereren met treinen die op een dergelijke manier zouden zijn uitgerust.

Op het vlak van de verbetering van de klassieke veiligheidstechnologie is de NMBS met het Belgo-Belgisch systeem echter inderdaad niet verder gekomen. Bij mijn weten is zulks in andere landen evenmin gelukt. De NMBS heeft dus, specifiek voor de hogesnelheidslijnen, nieuwe zaken moeten uitwerken, zonder te bouwen op wat op de andere lijnen reeds bestond. Op bedoelde lijnen zou de NMBS immers met een veelvoud aan materieel en met een veelvoud aan technologie moeten opereren, wat niet mogelijk is gebleken.

Tanguy Veys (VB): Ik zou nader op TBL3 willen ingaan.

In het eerste tussentijdse rapport van de experts staat een citaat over TBL3. Ik citeer het even: "Er werd voorts, voor zover bekend, op geen enkel moment een concreet project ontwikkeld met mikdata, tijdschema, keuze van prioritaire baanvakken voor de implementatie van TBL3 op het binnenlandse net." Klopt voorgaande bewering of weerlegt u ze?

Indien de bewering klopt, wat is dan de motivering voor het feit dat de NMBS nooit bedoeld stadium heeft bereikt? In uw toelichting van daarstraks verwees u immers onder meer naar maart 1992, toen de heer Moilllebecq (?) een tijdschema zou hebben opgesteld. Ook voornoemd tijdschema is echter erg vaag.

Etienne Schouppe: Het tijdschema is niet gerespecteerd.

Ik kan op uw vraag niet antwoorden. Zij waren in elk geval niet klaar, op het ogenblik dat in 1996 de hogesnelheidslijn naar Brussel-Zuid moest worden doorgetrokken.

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog een aantal vragen over de materie. Ik ben immers niet zozeer in gewetensnood – dat is een te zwaar woord – maar wel in twijfel.

U hebt een aantal beslissingsetappes opgegeven als reden waarom de keuze voor TBL1 destijds is verlaten. U hebt de cijfers van 630 miljoen euro en 540 miljoen euro evenals de verschillende etappes vernoemd, waarna naar TBL2 werd overgestapt. Er volgde dan weer een andere etappe.

In de huidige bijzondere commissie en ook in de voorgaande bijzondere commissie werd vijf- tot zesmaal opgemerkt dat het verlaten van de TBL1-piste als een cruciale fase werd beschouwd.

Ik citeer ter zake minister Vervotte op 21 februari 2010: "Het is mijns inziens evident dat de treinbeveiliging bij onze spoorgroep een achterstand vertoont ten opzichte van de systemen in vele van de ons omringende landen. Indien men in de jaren tachtig de implementatie van TBL1 zou hebben doorgezet, dan zou de situatie op het vlak van treinbegeleiding in ons land vandaag beter vergelijkbaar zijn geweest met die van de buurlanden, zoals Nederland en Frankrijk."

Vorige week zei voormalig voogdijminister Dehaene dat plan STAR 21, *Spoorweg Toekomst/Avenir du Rail* voornamelijk is opgesteld door het management en dat hij, als bevoegde minister, dat tussen de soep en de patatten gelezen heeft in de voorbereiding op de Ministerraad, dat hij het er verdedigd heeft, waarna het is goedgekeurd.

Voorts heb ik een tabel van Infrabel gekopieerd uit de uiteenzetting van de heer Lallemand tijdens de commissievergadering van februari. Daar staat: “Quelles sont les grandes décisions prises en matière de sécurité ?“ Men haalt het ongeval in Aalter aan en verder gaat het over de periode tussen 1982 en 1987 en “le développement de la TBL1”.

Verder zegt hij – en dit vind ik zeer merkwaardig – over de periode tussen 1980 en 2005: "Le rapport du groupe de travail transmission/balises/locomotives mettant en garde contre les risques d'un abandon du projet d'équipement en TBL. Il semble qu'aucune décision n'ait été prise après ce rapport. On constate qu'à la fin des années 1980, le programme TBL1 a été progressivement abandonné."

In het betoog van Infrabel werd dus in februari het beslissingsmoment om TBL1 te laten als cruciaal naar voren gebracht. Specifiek wat dat aspect betreft, haalt men eruit wat belangrijk is. U hebt gelijk dat veiligheid breder is, daarover ga ik volledig met u akkoord.

Vorige week zijn wij dan naar Alstom geweest. Daar konden wij de tabel bekijken over de verschillende fasen in ATP-systemen, van stopsystemen tot monitoringsystemen. Daar werd meermaals gezegd dat zij die beslissing betreuren en men heeft onmiddellijk toegegeven dat het systeem niet-interoperabel was met de latere keuze van ETCS. Ik herinner mij de brief van toenmalig directeur de Hemptinne van ACEC waarin hij zegt dat, gelet op het feit dat er geen bestellingen zijn geweest, de productie werd stopgezet. Wanneer op een bepaald moment – zoals collega Vandeput heeft aangehaald – toch werd gezegd dat er terug zou moeten worden geïnvesteerd in dat systeem, dan kon dit niet meer worden geleverd en moest er iets anders worden gekozen.

Tot slot, de heer De Croo zei hier vorige week dat wij hem als bevoegd minister niet kunnen verwijten dat hij geen inspanningen heeft gedaan. Voor TBL was 1,6 miljard Belgische frank uitgetrokken, waarvan 750 miljoen Belgische frank effectief werd besteed aan de ontwikkeling van het systeem. De heer De Croo vergat er evenwel bij te zeggen, waarschijnlijk een vergetelheid, dat die 750 miljoen slechts een uitrol betekende van 6 %. De research- en developmentkosten vormden zo’n groot aandeel in het totale pakket dat men met een bijkomende investering voor een grotere uitrol – stel dat men die niet volledig had willen doen, zoals men aanvankelijk had gepland – toch wel veel verder had gestaan dan die 6 % die men met die 750 miljoen Belgische frank kon realiseren.

Dat zijn een aantal voorbeelden van voorgaande sprekers die zeggen dat zij het betreuren dat zij het hebben opgegeven, want anders zou men vandaag veel verder staan. In de laatste commissie met de CEO’s werd vastgesteld dat dit aspect van de veiligheid tussen 1987 en 2006 niet fel is verbeterd. Ik blijf nog altijd bij dat technische luik.

Vandaar dat ik u wil geloven als u het heeft over de verschillende etappes, maar hoe moet ik mij dan verplaatsen in die andere voorbeelden die ik hier heb gegeven?

Etienne Schouppe: Ik weet niet waarop mevrouw Vervotte zich steunt om een dergelijke evaluatie te maken. Ik weet niet of zij de vergelijking gemaakt heeft met de veiligheid. Dat moet u aan haar vragen.

De **voorzitter**: Ik citeer alleen maar.

Etienne Schouppe: Ik heb gelezen dat zij dat gezegd heeft, maar ik weet niet op basis waarvan. Daarstraks heb ik gezegd dat er tussen Aalter in 1982 en Pécrot in 2001, dus in die 19 jaar, geen enkel spoorwegongeluk gebeurd is, behalve het ongeluk in Lot, wat een menselijke fout was, waarbij een vergrendeling ontgrendeld was.

De **voorzitter**: In Frankrijk vond er wel een ongeval plaats, in Melun.

Etienne Schouppe: Ik kan alleen maar over TBL1 spreken en over datgene wat er in België was. Zoals in België na Aalter de TBL1 ontwikkeld werd, en zoals in België na Pécrot de beslissing van ETCS uit 1999 versneld is, zo werden er ook in Frankrijk na Melun welbepaalde beslissingen genomen.

U weet hoe dat gaat. Zolang men ervan uitgaat dat de exploitatie veilig is, aangezien er geen exploitatieongevallen gebeuren, gaat de aandacht naar andere aspecten van de signalisatie. Bij die andere aspecten behoort onder meer de modernisering van de seinhuizen, zoals ik gezegd heb. Over de modernisering van de seinhuizen is er gesproken. Het ging ook onder meer over de afschaffing en de verbetering van de signalisatie aan de overwegen, wat nog een veel grotere oorzaak van ongelukken was dan datgene wat hier nu voorligt.

Ik vel er geen waardeoordeel over of het in onze buurlanden beter of minder goed was. Ik stel alleen vast dat iedereen, zowel in Engeland, Nederland als in Duitsland, telkens verder gebouwd heeft op de technologie die er was, allemaal met het inzicht te evolueren naar een technologie die het voorbijrijden van het rood licht onmogelijk zou maken.

Wanneer er uiteindelijk de definiëring van ETCS gekomen is, heeft bij de invoering ervan, iedereen in Europa moeten beslissen om aanpassingen aan het eigen systeem door te voeren, net zoals België dat moet doen aan zijn systeem.

Ik kan u voorbeelden geven, van nog niet langer geleden dan vorige donderdag, op een vergadering van de Europese Transportraad, waar over de corridors gesproken werd. Europa zegt dat de grote internationale corridors, noord-zuid en oost-west, met ETCS uitgerust moeten worden. Een concrete discussie dienaangaande vond plaats over de as Rotterdam-Genua. De betrokken landen hebben allemaal moeten zeggen dat zij de inspanningen zullen leveren. Nederland en Italië zeggen te hopen tegen 2015 de omzetting gedaan te hebben. Duitsland zegt dat het waarschijnlijk niet klaar zal zijn, maar dat het toch zijn best zal doen om tegen 2015 klaar te zijn. Zoals ik daarstraks zei, het gaat niet om een product dat men in een grootwarenhuis koopt. Daaraan moet gebouwd worden.

De technici van de spoorwegen, de signalisatiespecialisten, hebben inderdaad op een gegeven ogenblik gezegd, dat in plaats van tot een systeem te komen dat het voorbijrijden verder perfectioneert, waarbij er een bron van ongevallen blijft, het misschien aangewezen is om over te gaan tot een systeem waarbij het voorbijrijden onmogelijk wordt. Het ETCS-systeem is daarvan de meest perfecte vorm op dit ogenblik. De specialisten hebben dat beslist. De technici stellen dat voor. Aan de directie wordt dat voorgesteld als de optie van de specialisten. In mijn uiteenzetting hebt u gehoord dat het een samengaan was van de specialisten van de NMBS met specialisten van ACEC Transport.

Ik ben zeer verbaasd dat Alstom dat nu zegt, want Alstom is ACEC Transport. De overgang van TBL1 naar TBL2-3 is mede met hen overeengekomen. Zij hebben die technologie naar voren geschoven als zijnde de vernieuwing die doorgevoerd moest worden om een reële verbetering te hebben van TBL1.

Als u zegt dat de mensen van ACEC Transport of Alstom de bemerking maken dat ze TBL1 misschien hadden moeten voortzetten, dan ben ik zeer verbaasd dat ze dat in 2010 zeggen en niet in 1993-1994, op het ogenblik dat er in overleg met hen – ik heb duidelijk gezegd dat het om een onderhandse overeenkomst ging – technisch werd overeengekomen om naar een systeem te gaan waarbij dat precies werd vermeden.

De **voorzitter**: Zij stellen in 2010 vast dat er door de beslissing tot stopzetting van TBL1 geen bijkomende investeringen gebeurd zijn in de ontwikkeling van dat systeem. Zij verdedigden natuurlijk dat TBL2, versie 3 qua performantie veel beter was.

Ik stel u die vragen omdat ik in de eerste commissie van januari 2010 het gevoel had dat de zwartepiet werd doorgeschoven omtrent die cruciale maanden in 1987. Uit de verschillende interventies leid ik af dat men zei dat er in 1987 cruciale beslissingen werden genomen.

Etienne Schouppe: 1987 was cruciaal. Toen heeft men beslist om het concept op een totaal andere manier te benaderen.

Men doet nu alsof die technici zich hebben vergist. De oriëntatie van de technici van de spoorwegen in 1987 was dat wij moesten evolueren naar een technologie die de treinen tijdig afremt. Het was in 1999 ook de conclusie van de specialisten op het niveau van de Internationale Spoorwegunie dat wij naar een ETCS-systeem moesten gaan met precies die functies.

Ik ben hier niet meer om de technici van de spoorwegen te verdedigen.

De **voorzitter**: Het is belangrijk om inzicht te verkrijgen.

Etienne Schouppe: Als ze in 1987 naar die technologie willen gaan en in 1999 blijkt dat het internationaal in Europa wordt aanvaard als zijnde de juiste technologie, dan hebben ze dat twaalf jaar daarvoor goed gezien.

Wat men wel kan verwijten, is dat diezelfde technici er in overleg met Alstom niet in geslaagd zijn die evolutie, die zij als de goede evolutie vooropstelden, tijdig te realiseren. Doch, dat zij het goed gezien hebben, kan men niet ontkennen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Schouppe, u haalt herhaaldelijk aan dat u geïnvesteerd hebt in seinhuizen, overgangen en dergelijke. Dat soort van maatregelen ging verder, terwijl investeringen

in TBL1 waren stopgezet. Op een bepaald ogenblik is er geen stopveiligheidssysteem geïnstalleerd op de sporen of in de treinen. Impliciet zegt u dat het een probleem was dat we op dat moment minder ernstig achtten, ongeacht de ongevallen die we nu hebben gehad.

Het aantal ongelukken bij spoorwegovergangen was hoger.

Was er enige vorm van risicoanalyse?

U heeft gelijk dat het aantal doden op spoorwegovergangen groter is dan het aantal doden bij ernstige ongevallen met reizigerstreinen.

Het treinverkeer ging echter in stijgende lijn, waardoor ook het risiconiveau alsmaar omhoog ging. Op basis waarvan is er dan gezegd dat men wel doorging met die spoorwegovergangen en dergelijke, maar niet met dat? Zat daar een risicoanalyse achter? Heeft men op enig moment bewust nagedacht over het risico dat men liep als men effectief de treinen liet rijden met elke dag opnieuw honderden reizigers erop, terwijl men niet alles deed wat men kon om meteen al maatregelen te nemen om eventueel menselijk falen te laten corrigeren door de techniek?

Etienne Schouppe: Mijnheer Vandeput, het systeem van de krokodillen en TBL1 was een systeem dat ongetwijfeld goed functioneerde zolang de snelheid beperkt bleef tot 120 à 140 km/u. U mag niet vergeten dat het dertig jaar geleden, toen de eerste beslissing genomen werd om de referentiesnelheid van de lijnen hoger te maken dan 120 km/u, een kleine revolutie was. Eerst ging men stapsgewijs, voorzichtig naar 140 km/u op de hoofdassen en dan naar 160 km/u. Men realiseerde zich dat, rekening houdend met de snelheid die een trein heeft en de massa die men vervoert, de treinbestuurder moest worden geholpen. Voor er een rood sein is, komt er een dubbel geel sein. Als een treinbestuurder een dubbel geel sein negeert en hij begint niet te vertragen, dan weet hij... Elke treinbestuurder kent zijn lijn en kent de lengte van het blok. Hij weet dan dat hij onmiddellijk moet vertragen als hij een dubbel geel sein heeft, want anders kan hij niet stoppen aan het volgende sein dat normaal gezien rood is of rood zou kunnen zijn. Hij kan dat op dat ogenblik nog niet zien, want het zijn blokken van 1 600 of 1 800 meter. De meeste zijn 1 600 meter en dus kan hij dat niet altijd zien. Als de treinbestuurder het dubbel geel sein niet naleeft en niet begint te vertragen, en pas begint te remmen als hij het rode sein ziet, dan is het zeker dat hij voorbij het rood tot stilstand komt. Dat was het uitgangspunt.

Naarmate de snelheid van de treinen verhoogde, verhoogde ook het risico dat wanneer een treinbestuurder de dubbele gele seinen niet naleefde, de afstand die hij voorbij het rode sein aflegde groter werd. Daarom was het uitgangspunt dat wij iets anders moesten vinden dat zou verhinderen dat hij het dubbel geel sein voorbij kon rijden. Ik heb in mijn uiteenzetting gezegd dat wij de bestuurder moesten helpen, zodat hij de seininrichting volledig kon naleven. Dat was de bekommernis.

Binnen STAR 21 werkte men aan de tgv. Om politieke redenen had men gezegd dat men niet alleen hogesnelheidslijnen ging maken om Brussel te verbinden met Parijs, Keulen en Amsterdam, maar dat men tegelijkertijd ook zware inspanningen zou doen om op de hoofdassen van het Belgisch net – dat ging toen om de as Oostende-Brussel-Luik, de as Antwerpen-Charleroi en de verbinding van Brussel richting Luxemburg – hogere snelheden te krijgen. Voornamelijk op de verbinding tussen Oostende en Brussel en Brussel en Luik wilde men gaan tot 200 à 220 km/u. Dat betekende dat het op dat ogenblik een absolute noodzaak was om een seininrichtingsysteem te hebben dat effectief de kans dat een sein voorbijgereden werd, zoveel mogelijk minimaliseerde.

Vandaar de noodzaak om het te doen. Men heeft dat niet mathematisch afgewogen, maar op grond van de ervaring. Men is de snelheid, de massa en de remkracht van de trein, en de grootte van de blokken waarop de seinen zijn geplaatst, nagegaan. Op die manier heeft men eigenlijk moeten beslissen om af te stappen van het bestaande systeem en iets helemaal nieuw te concipiëren. Vandaar is de bezorgdheid gekomen.

Steven Vandeput (N-VA): Ik ga helemaal mee in het verhaal waarom TBL2-3 moest worden ontwikkeld. Het is duidelijk dat men treinen niet aan die hoge snelheden kan laten rijden zonder ze permanent te controleren.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op een specifieke vraag. Men heeft op een bepaald moment gezegd dat TBL2-3 nog niet klaar was en beslist om niet verder te gaan met de uitrol van TBL1. Zit er achter die beslissing een risicoanalyse of is dat gedaan om budgettaire redenen?

Zoals u heeft aangehaald, heeft men beslist om gradueel van 120 km/u naar 140 km/u en meer te

gaan. Dat verhoogde het risico en de noodzaak van eender welk systeem dat een beetje performant was. Het is vandaag al eerder aangehaald dat dit het veiligheidsniveau op dat ogenblik met 50 % zou verhogen.

Zat daar een echte risicoanalyse achter of werd er om budgettaire redenen beslist hiervoor te gaan en dan maar volledig te stoppen met het andere?

Etienne Schouppe: Ik weet niet meer alles in detail. Het gaat om een beslissing van 1999.

Op dat ogenblik was de optie die in Europa was gemaakt voor ETCS al gekend. Europa zei klaar en duidelijk dat voor de internationale assen ETCS moest worden gebruikt.

Aangezien enorm veel internationaal verkeer het spoorwegnet in ons kleine land gebruikt, is die beslissing om strategische redenen genomen en niet om budgettaire redenen. Op dat ogenblik waren de definities van ETCS voor het gedeelte locomotieven trouwens zelfs nog niet helemaal af.

Wij hebben de keuze gemaakt voor een systeem dat sneller afremt. ETCS is het systeem dat Europees zou worden opgelegd en dat volgens dezelfde principes werkt. Alstom of ACEC Transport was niet klaar met de ontwikkeling die wij hadden verwacht. Het werk dat zij verder moesten leveren, waren werkzaamheden die in het licht van die Europese beslissing moesten gebeuren, zodat de nieuwe technologie die zou worden geplaatst in elk geval conform de rest van Europa zou zijn en wij geen derde keer een aanpassing zouden moeten doen. Dat is de enige beschouwing ter zake.

Ik zou bijna zeggen: budgettair, ja, om te verhinderen dat men het later nog eens zou moeten aanpassen, maar het was vooral strategisch.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een vraag over TBL2. Zoals u zelf zegt, werd op een bepaald moment de beslissing genomen om bijzondere aandacht te schenken aan TBL2 en dan vooral vanuit het oogpunt van de hogesnelheidstrein, maar ook met de bedoeling dit op andere spoorlijnen binnen ons net te implementeren. Op die manier werd TBL1 achteruitgesteld. TBL2 werd eigenlijk aanzien als een alternatief, op termijn, voor het TBL1-systeem.

Wij merken dat vanaf de principebeslissing tot de uiteindelijke installatie van het TBL2-systeem op een lijn zowat tien jaar is verlopen. Wij zien ook dat wij op dat moment eigenlijk volledig werden ingehaald door de Europese ontwikkelingen. In andere landen werden analoge systemen sneller geïmplementeerd.

Vandaar een aantal vragen. Hoe evalueert u achteraf de periode van tien jaar tussen de principebeslissing en de uiteindelijke installatie op één lijn? Ik kom ook terug op het statement dat ik daarstraks bij de vorige spreker heb gemaakt. Ik meen dat op kap van de Belgische belastingbetaler de buitenlandse spoorwegveiligheid werd bevorderd, terwijl wij in ons land werden achteruitgesteld.

Voor mijn laatste vraag refereer ik aan pagina 32 uit het verslag van de experts, waarin is gestipuleerd: “Pas in 2002 werd een werkend systeem op punt gezet en geïnstalleerd op de hst-lijn van Leuven naar Luik. Er werd voorts, voor zover bekend, op geen enkel moment een concreet project ontwikkeld met mikdata, tijdschema en keuze van prioritaire baanvakken voor de implementatie van TBL2-3 op het binnenlandse net.”

Als men TBL2 mogelijk als alternatief zou hebben gezien voor TBL1, dan vraag ik u nu of u die bewering – er staat immers bij “voor zover bekend” – terecht vindt in het document van de experts.

Etienne Schouppe: Ik weet niet, mevrouw, waarop de experts zich hebben gesteund omtrent de tijdspanne die nodig was om dat te implementeren. Dat zult u aan hen moeten vragen. Mag ik erop wijzen dat bij de beslissing van 1999 de fiche ETCS gekend was. Ik weet niet wanneer dit klaar was voor de infrastructuur. Misschien in 2004 of 2005? Ik ken dat niet van buiten. Ik heb dat nadien niet meer opgevolgd.

Wat ik wel weet, is dat ERTMS, zoals het uiteindelijk moet gaan heten, elf jaar nadien op de eerste lijn misschien zal worden gerealiseerd. U zegt dat analoge systemen een snellere implementatie kenden, maar ik ben daar niet zo zeker van, als ik zie hoelang het heeft geduurd alvorens de homologatie van de lijn tussen Brussel en Amsterdam heeft geduurd. Voor de Betuwelijn in Nederland is de homologatie niet dezelfde als de homologatie voor de lijn tussen Brussel en Amsterdam. Wij moeten het niet laten overkomen alsof die domme Belgen niet goed wisten waarover het ging. De anderen hebben dat niet vlugger gedaan dan de Belgen, tenzij wanneer zij op uitsluitend nieuwe, homogene lijnen hebben kunnen werken. Het samengaan van de nieuwe

technologie met de bestaande technologieën is in geen enkel ander land sneller gegaan dan in België.

Wij moeten wat dat betreft zeker en vast niet als Calimero gaan rondlopen, dat is zeker niet nodig.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zou graag twee hypotheses die de experts in hun rapport naar voor hebben gebracht, willen voorleggen. De eerste gaat over het invoeren van een algemeen stopsysteem op het Belgisch spoorwegnet. Het gaat over het einde van de jaren tachtig. Zij stellen daar dat indien in België bijvoorbeeld op het einde van de jaren tachtig een zwaar treinongeval zou zijn gebeurd, er wellicht wel in de aanleg van een performante technologie zou zijn geïnvesteerd. Dat is een eerste stelling die ik even aan u voor reactie wilde voorleggen.

Een tweede staat tussen de voorbereide vragen voor vandaag. Het beeld bestaat dat de NMBS te idealistisch omging met treinbeveiliging: steeds de beste oplossing nastreven, maar geen concrete realisaties. Als wij de geschiedenis even bekijken, krijgen wij ook wel een beetje die indruk. Men begint met TBL1 te ontwikkelen. Op het moment waarop men een beter systeem in het vizier krijgt, stopt men daarmee omdat men denkt beter het nieuwe systeem te kunnen ontwikkelen. Vanaf de jaren negentig beginnen de eerste ideeën rond een Europees veiligheidssysteem naar boven te komen en lijkt het alsof men alweer de focus legt op het volgende systeem. Als men telkens gaat focussen op het nieuwste systeem, lijkt het alsof men stopt met het systeem dat men eigenlijk wilde uitrollen, waardoor er op de duur op het terrein niet veel effectief gebeurt.

Dat zijn de twee stellingen die ik u even wilde voorleggen.

Etienne Schouppe: Wat de eerste bemerking betreft, men kan niet ontkennen dat een spoorwegmaatschappij, als een bedrijf dat in handen is van de Staat, de overheid, en dat een openbare dienst moet vervullen, haar investeringen oriënteert in functie van de druk die de overheid en ook de leiding van de NMBS krijgt en in functie van de noden van een welbepaald ogenblik. Dat is ongetwijfeld juist en als men het anders zegt, dan liegt men. Als er enorm veel klachten zijn omtrent de bezetting van de treinen, dat de mensen als sardines vervoerd worden, zal de aandacht van de directie en van de verantwoordelijken gaan naar de vraag hoe men de vervoercapaciteit zo snel mogelijk kan verhogen.

Als de klacht is dat de snelheid van de lijnen niet hoog genoeg is, dat het boemeltreintjes zijn geworden in vergelijking met de algemene evolutie en dat alles veel sneller kan, of dat in andere landen het regionaal vervoer sneller gebeurt dan in België en er bestaat politieke druk vanuit de overheid die uiteindelijk de spoorwegmaatschappij zwaar financiert, dan is het evident dat daar de aandacht naar gaat.

Als er een paar zware ongelukken gebeuren op een overweg in een korte tijdspanne, dan is het evident dat men zoekt welke overwegen men kan afschaffen en hoe men de signalisatie aan de overwegen kan verbeteren.

Als eind jaren ’80 een ongeluk zou zijn gebeurd, zou men ongetwijfeld nagegaan zijn welke middelen moesten worden ingezet om een en ander te versnellen. Ook na het ongeluk in Pécrot heeft men naar middelen gezocht.

Het kan niet worden ontkend – en dat is altijd zo – dat het de marktomstandigheden zijn, de politieke omstandigheden en de houding van het publiek en van de externe wereld buiten de spoorwegen, die mede de keuzes inzake investeringen oriënteren. Dat is zeker. Wanneer men anno 2010 op alle grote assen rond de grote steden, zeker rond Brussel, overgaat tot plaatsing van vier sporen, twee snelle sporen en twee trage sporen, dan is dat omdat men het interregionaal vervoer sneller naar Brussel moet kunnen brengen via de snelle sporen. Terwijl men in het verleden gemakkelijk op sommige van deze lijnen het subregionaal vervoer verwaarloosde, wil men daar tegelijkertijd ook regionaal vervoer, zelfs op de lijn 50, die uiteindelijk geconcipieerd werd om de snelle verbinding te maken tussen Brussel, Gent, Brugge en Oostende. Wel, zelfs op lijn 50, bij de aanleg van het derde en het vierde spoor, is de vraag duidelijk om mede regionaal vervoer mogelijk te maken. Dat is ongetwijfeld zo. Daar ben ik het volkomen mee eens.

Ten tweede, men is te idealistisch inzake treinbeveiliging. Men kan dat te idealistisch noemen. Misschien is dat wel een klein beetje te ambitieus. Meer zelfs, ik sluit zelfs niet uit – maar ik was er niet bij, ik ben geen technicus en ik kan dat dus niet mede beoordelen – dat het voor een deel de keuze is om, door het te gering geschatte voordeel van TBL1 op het vlak van de veiligheid en rekening houdend met de investeringen, naar een ambitieus ander plan te gaan. Voor een deel zal het zelfs mede geïnspireerd zijn door de mensen van ACEC Transport en, achteraf, door

de mensen van Alstom. Ik sluit dat niet uit. Dat is zelfs waarschijnlijk zo.

Ik zal andere sectoren aanhalen. Ik heb ook op het vlak van telecommunicatie gewerkt. De druk om van een elektromechanisch systeem, op het vlak van telecommunicatie, over te gaan naar een volledig elektronisch systeem is doodeenvoudig de druk die is uitgegaan van nieuwe applicaties die men wilde doen en waarbij men heeft gezegd dat men voor België absoluut moest overgaan naar het systeem 12, wat telecommunicatie betreft, ook al voldeed het oude systeem nog voldoende. Het systeem 12 moest in België echter worden ontwikkeld. Waarom? Omdat het een exportproduct moest zijn van de Belgische industrie op het vlak van telecommunicatie, net zoals hier de ontwikkeling van TBL2 en het tijdig afremmen voor ACEC Transport ongetwijfeld een middel was om hun technologie te verkopen in het buitenland.

Wij moeten daar niet abnormaal tegenover staan. Het is een element dat ongetwijfeld meespeelt. Evenmin kan worden ontkend dat in de jaren tachtig – er zijn ministers geweest die zich dit blijkbaar niet meer herinneren – zelfs de eerste beslissing voor TBL1 is genomen, zonder dat de raad van bestuur of de directie van de spoorwegen erbij betrokken is geweest. De beslissing werd doodeenvoudig genomen. Kijk maar na in de documenten. Het is pas de week nadien dat de NMBS de beslissing heeft geconfirmeerd.

Het samengaan van de evolutie van de technieken in de openbare bedrijven en in de publieke sector met de ontwikkelingen van de technologieën die het Belgische bedrijfsleven nodig had, was in alle bedoelde jaren de meest normale zaak van de wereld. Zulks was net zo goed de meest normale zaak van de wereld in zowel Nederland als in Duitsland en Frankrijk.

U mag niet vergeten dat uiteindelijk het opleggen van het ETCS-systeem het resultaat is van het feit dat Europa oordeelt dat Europa op het vlak van de spoorwegtechnologie nationaal verdeeld is. Europa was ook op het vlak van de bestaande elektrische spanning nationaal verdeeld. Zulks mogen wij niet ontkennen. Wij mogen ons hoofd niet in het zand steken. Het is een realiteit, waar wij niet naast mogen kijken. Zulks was en is nog altijd het geval.

Mijnheer Van den Bergh, ik weet heel goed dat er enorme ontevredenheid zou zijn, mocht de NMBS, zelfs vandaag de dag, beslissen om systematisch dergelijke systemen te bestellen, zonder rekening te houden met wat eventueel op nationaal vlak gebeurt. Waarom worden immers welbepaalde activiteiten van grote multinationals op het vlak van onder meer het spoorwegvervoer zowel in België als in Frankrijk, Nederland en Duitsland behouden? Dat gebeurt doodeenvoudig, omdat de multinationals ervan uitgaan dat, wanneer een welbepaald land een bestelling plaatst, er een return naar de nationale economie is in de vorm van onderaannemingen of prestaties die in het land van bestelling gebeuren.

Wij mogen niet de naïeveling spelen. Dat was de realiteit en dat is vandaag de dag nog altijd zo, niettegenstaande er ter zake een Europese reglementering is. De verschillende multinationals redeneren nu eenmaal in de genoemde richting. Een dergelijke evidentie kunnen wij maar moeilijk negeren.

De **voorzitter**: Wij kunnen de discussie ter zake afronden.

Zonder naïef te zijn, noteer ik dat de beslissing voor TBL achteraf aan de NMBS ter kennis is gegeven en dat zij door de regering is genomen.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, uw conclusie klopt inderdaad. Kijk de data maar na.

De **voorzitter**: De informatie die u nu hebt meegegeven, was vorige week nuttig geweest. Ik had het vorige week moeten opmerken.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, het bedrag is vastgelegd door de regering in het strategisch budget van de Staat: 380 miljoen Belgische frank. Meer nog, het gebeurde met toezicht van het COC op de correcte uitvoering ervan.

De **voorzitter**: Dat is nadien getransfereerd naar de NMBS?

Etienne Schouppe: De NMBS heeft het achteraf kunnen bevestigen. Trouwens, ik zal u de precieze datum geven. Op 4 december werd de beslissing genomen in de Ministerraad. Op 17 december kreeg het beperkt comité van de raad van bestuur er kennis van en het zal enkele dagen later wel door de raad van bestuur behandeld zijn.

Wij moeten niet rond de pot draaien. Dat was de realiteit. Laten wij duidelijk zijn: dat was op dat ogenblik in alle landen van Europa zo.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur

Schouppe, j'ai deux questions à propos de ce que vous venez de dire. Premièrement, pendant toute la période où vous avez été aux commandes, dans les matières qui nous occupent aujourd'hui et en premier lieu, c'est-à-dire les systèmes de sécurité, estimez-vous que certaines décisions ont été imposées à la SNCB en matière d'investissements? Vous avez évoqué la politique industrielle, les décisions en Conseil des ministres, le comité de commandes publiques. Sur cette période, estimez-vous que des investissements ont été imposés, dont vous n'auriez peut-être pas voulu comme tels: arrêt de la TBL1 à un moment, passage à la TBL2 ou décision d'adopter l'ETCS en 1999?

Etienne Schouppe: Non. Sur ce plan-là, comme la signalisation est une matière très spécialisée dont la connaissance est peu répandue, c'était une affaire de spécialistes et ces spécialistes n'existaient que chez les ACEC et aux chemins de fer. Si vous demandez s'il y a eu des investissements, je répondrai oui. En fonction de la conjoncture économique et selon la politique de l'époque, le gouvernement obligeait les chemins de fer à passer certaines commandes pour donner du travail à l'industrie ferroviaire.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Mais estimez-vous que pendant que vous avez été aux affaires à la SNCB, ces investissements décidés par le gouvernement avant d'être imposés à la SNCB, en particulier les investissements en matière de sécurité ferroviaire, ont porté atteinte à une politique de sécurité dans le sens où ils auraient pu ralentir certaines évolutions ou remettre en cause certains projets?

Etienne Schouppe: Non, pas sur le plan de la sécurité ferroviaire. La seule orientation était que les commandes devaient être effectuées en Belgique. Mais imposer certaines commandes, cela ne prend pas. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les ingénieurs responsables ne se laissaient pas imposer des directives qui ne concordaient pas avec leurs préoccupations sur le plan de la sécurité.

Valérie De Bue (MR): Et après 1991?

Etienne Schouppe: Après 1991, il y avait une plus grande indépendance des services de la SNCB. Sur le plan de la sécurité, on a simplement continué à travailler avec ACEC Transport. En effet, en matière de signalisation, ACEC Transport était la seule entreprise, en Belgique, qui disposait du *know how*. Cette société avait déjà travaillé étroitement avec les techniciens durant de longues années, et elle a continué à le faire. Mais il n'était pas question d'imposer à la SNCB de procéder à certaines commandes pour donner du travail à ACEC Transport. Cependant, en cas de nécessité, il était tout à fait logique de s'adresser à la seule firme belge possédant cette technologie. En tout cas, pour ce qui concerne tous les éléments qui avaient trait à la sécurité ferroviaire, il n'était pas question que le monde politique impose quoique ce soit. Ce sont les ingénieurs qui opéraient les choix en matière de technologie. C'est clair. Cette question relevait de leur responsabilité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'avais une deuxième question au sujet de l'ETCS, que j'avais déjà adressée à M. Damar. En 1999, la décision est prise de passer à l'ETCS.

Quand on parcourt les auditions des actuels CEO du Groupe SNCB, on se rend compte d'une certaine remise en question de la décision de 1999 relative au passage à l'ETCS. Le message envoyé consistait à dire qu'à l'époque, les normes ETCS se trouvaient juste sur papier et que l'installation du système n'était intervenue que beaucoup plus tard. On peut évidemment nuancer ce constat. Toujours est-il que l'on constate une certaine tendance visant à remettre en question cette décision. Pour votre part, assumez-vous toujours cette décision? M. Damar a déclaré que, pour lui, il s'agissait de la première mesure vraiment structurante en matière de sécurité au niveau de la SNCB. Partagez-vous son point de vue?

Etienne Schouppe: Monsieur Balcaen, à ce moment-là, l'ETCS n'existait que sur papier. Le système était défini mais pas réalisé. Il présentait un grand parallélisme par rapport à ce que nous voulions développer pour les chemins de fer.

Il faut savoir que ce système allait être appliqué aux grands axes européens, tant sur le réseau à grande vitesse que sur le réseau européen de base "marchandises", et que l'Union européenne l'annonçait comme obligatoire. Partant du constat de la concordance de concept par rapport au TBL2-3 que nous étions en train de développer et à la lumière de la définition européenne de l'ETCS, il était tout à fait logique de poursuivre dans ce sens. Je répète cependant que l'ETCS n'était pas réalisé. J'ai d'ailleurs déjà répondu à Mme Somers que le système était défini mais que, dix ans après, les premières installations n'étaient toujours pas réalisées.

Nous travaillions à cette époque sur un concept

en vue d'arrêter les trains avant les signaux. L'Europe, quant à elle, souhaitait également aller dans ce sens et une définition de ce qu'elle voulait réellement obtenir existait. Au vu de ces éléments, nous avons décidé logiquement de poursuivre nos travaux.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Selon vous, monsieur Schouppe, les décisions prises en 1999 ne concernent pas tant l'abandon de TBL2 et le passage à l'ETCS que le prolongement de TBL2 à la lumière de l'ETCS?

Etienne Schouppe : C'est effectivement la continuation à la lumière de cela, en vue de rendre les deux systèmes "mariables".

De **voorzitter**: Enerzijds is het een zeer voluntaristische planning van ETCS en anderzijds is er een realistische stroming. Volgens sommigen was de uitrol tegen 2010, volgens anderen tegen 2020.

Welk element heeft doorgewogen om een zeer voluntaristische planning op te zetten, terwijl men goed wist dat het systeem eigenlijk, zoals u net zegt, op papier bestond maar nog niet deftig was geïmplementeerd?

Waarom vraag ik dat? Omdat er vandaag wederom een planning is. Ik zou willen weten in welke mate die planning wel realistisch is en niet op een zeker voluntarisme gestoeld is. Dat is essentieel in de uitrol.

Etienne Schouppe: De planning van vandaag ken ik niet. Ik zal geen enkele evaluatie of appreciatie geven over alles wat na april 2002 is gebeurd. Mijn basishouding is dat die bladzijde is omgedraaid en ik zal mij niet bemoeien met hetgeen na mij is gebeurd.

Dat er een zeker voluntarisme bij komt kijken, is ongetwijfeld juist.

De **voorzitter**: Is dat voluntarisme onder politieke druk?

Etienne Schouppe: Neen. Mevrouw Durant was toen minister. Ik weet niet of zij op de hoogte was van de evolutie van de technologie zoals Europa die zou voorschrijven.

De **voorzitter**: Men kan toch vaststellen dat er een groot verschil is tussen een voluntaristische benadering van afwerking binnen tien jaar en een realistische benadering van afwerking binnen 20 jaar. Ik weet dat u geen uitspraken doet over de huidige periode. Maar een antwoord is wel essentieel om uit te maken in welke mate wij geloofwaardigheid aan een uitrol moeten hechten.

Etienne Schouppe : Ik ben daar in april 2002 wel buiten gestapt…

De **voorzitter**: Maar u bleef de krant lezen.

Etienne Schouppe: Ik hoef u daar geen tekeningen bij maken. De opvolger die de touwtjes in handen kreeg, was daar al. Dan moet u de heer Vinck ondervragen. Ik kan daar echt niet op antwoorden.

De beslissing in 1999 is duidelijk ingegeven door de richting waar Europa naartoe wilde. Klaar en duidelijk. Wij waren met iets gelijkaardigs bezig en het moest zo evolueren dat het daarin paste. Dat was de grondgedachte.

Dat is niet zomaar lichtzinnig. Ik heb daarstraks gesproken over de verbinding Rotterdam-Genua. Op vlak van goederenvervoer was het politiek gezien een streven om welbepaalde goederenlijnen in België met daarop de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen, in dat Europese netwerk op te nemen, zowel in oostelijke als in zuidelijke richting, omdat het een economische noodzaak is. Achteraf blijkt dat we op de lijnen vanuit Antwerpen, zowel naar het oosten met de IJzeren Rijn, als naar het zuiden via de Athus-Meuse, ETCS zullen moeten installeren. Punt aan de lijn.

Men kan dat voluntarisme noemen of, zoals daarstraks, idealisme. Maar als men weet dat Europa in een welbepaalde richting gaat en men is in dezelfde richting aan het werken, ook al zijn er aanpassingen nodig, dan zou het onverantwoord zijn om niet te zeggen dat men dat moet doen in de richting waarin Europa werkt.

De **voorzitter**: Ik heb het alleen voluntarisme genoemd qua timing, niet…

Etienne Schouppe: Wat de timing betreft, moet ik u in alle eerlijkheid zeggen dat, ook al hadden wij in de jaren ‘90 geleerd dat Alstom, toch geen klein bedrijf, kennelijk niet in staat was om binnen de met het bedrijf afgesproken tijdlimiet de TBL2-3 te realiseren en het veel langer duurde, ook ETCS niet lukte qua timing. Dat heeft ook tien jaar geduurd, laten we duidelijk zijn.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Schouppe, vous avez dit tout à l'heure que tous les pays étaient confrontés à la volonté de développer un système

propre en faisant travailler leurs industries et que la situation était identique dans tous les pays d'Europe. Je m'interroge toujours sur le retard que la Belgique a accumulé dans l'implémentation de systèmes de sécurité. En effet, selon les rapports, notre pays accusait un retard. Et par rapport à cette décision de faire évoluer le système TBL2 vers le système ETCS, pourquoi, à ce moment, s'acharner à développer un système propre, alors qu'il y avait sur le marché européen des systèmes que l'on aurait pu acheter plutôt que d'effectuer à nouveau toute une série d'études de développement?

Etienne Schouppe : Madame De Bue, je suis heureux de vous entendre poser cette question. La décision d'acheter le TVM-430 pour la ligne n°1, parce que nous n'avions pas d'autre choix, a quasiment donné lieu à une révolution. Cette décision n'était pas facile à prendre. S'il n'y avait pas eu la nécessité d'être prêt, s'il n'y avait pas eu le refus catégorique de la SNCF d'accepter un TBL2-3 dont elle disait ne pas maîtriser l'expérience technologique pour leur passage matériel en Belgique, nous n'aurions peut-être pas acheté le TVM-430 dans l'intérêt de l'économie nationale. Il est un brin naïf de penser qu'il était et qu'il est aussi simple de passer outre l'industrie nationale lors des commandes à passer pour le secteur public!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Schouppe, selon les comparaisons établies, nous constatons qu'en fin de compte, l'ensemble des pays européens ont mené la même politique ferroviaire. Jusqu'à la fin des années 1990 et même jusqu'en 2005, la majorité des pays européens qui nous entourent étaient équipés des systèmes ATP plus ou moins performants, alors que nous ne l'étions pas.

Pendant la longue période au cours de laquelle vous assumiez des responsabilités au sein de la SNCB, plusieurs projets se sont concrétisés: TBL1, TBL2-3, ETCS. Une série de rapports attiraient l'attention, malgré certaines priorités axées sur les aspects sécuritaires, sur l'absence d'un système de freinage automatique. Des budgets énormes ont été consacrés à ce sujet, mais ils ont surtout servi au développement, à la recherche, mais très peu à l'implémentation.

Il en découle que, fin des années 1990, début des années 2000, malgré la connaissance de la situation qu'avaient les personnes œuvrant au sein de la SNCB, malgré les budgets développés et les rapports écrits mettant en évidence la nécessité de concrétiser un système de freinage automatique, nous nous retrouvons au même point!

Je rejoins l'interrogation de Valérie De Bue. Pourquoi, dans ce pays et au sein de la SNCB, n'avons-nous pas été capables de mettre en œuvre un système durant cette longue période allant de 1982 à 2000, voire 2005? Cela reste un grand mystère!

Monsieur Schouppe, dans tout ce que vous avez dit, certains éléments ponctuels permettent d'expliquer pourquoi, à un moment, telle décision a été prise plutôt que telle autre. Néanmoins, on ne comprend pas la logique qui, in fine, a amené à ce que cela n'aboutisse à rien, malgré les budgets, les efforts et tout le travail fourni. À ce stade, je crois que personne, au sein de cette commission, malgré plusieurs mois de travail, d'auditions et les nombreux rapports, n'est capable de trouver une réponse à cette question.

Etienne Schouppe : Monsieur Balcaen, n'étant pas technicien, je ne saurais vous répondre quant aux motifs techniques et technologiques qui ont abouti à ce résultat. Je tiens cependant à vous donner un exemple parallèle de choses que l'on ne comprend pas mais qui, par la suite, s'avèrent tout de même compréhensibles.

Vous n'ignorez pas qu'au nord d'Anvers, une nouvelle ligne TVG a été créée pour assurer la liaison avec la Hollande. Pour assurer le service sur cette ligne, les chemins de fer néerlandais ont acquis un matériel, partant d'une adjudication européenne, auprès d'une société qui n'avait aucune expérience sur le TGV Nord mais qui avait de l'expérience sur le réseau à grande vitesse en Italie. Sur le plan de l'infrastructure, la ligne était déjà réalisée depuis très longtemps mais les voies, les rails étaient rouillés, bien avant que des tests puissent être effectués en vue d'une exploitation sur cette ligne. Cela semble incompréhensible mais ce qui, techniquement, paraît facile et faisable, ne l'est pas en réalité. L'homologation visant à dire que la ligne est fiable et à autoriser l'exploitation du point de vue de la sécurité est d'une complexité telle que, moi-même, je n'ose pas me prononcer catégoriquement sur ce qui est faisable ou non. J'imagine que la majorité des personnes réagirait de la même manière.

Personnellement, je n'ose pas me prononcer sur ce qui s'est fait au début des années 2000 comme je n'ose pas me prononcer sur ce que j'ai constaté pour la liaison entre Anvers et Rotterdam. Le fait est que l'homologation sur le plan de la sécurité et

de la fiabilité n'est pas facile à réaliser. Cette étape est extrêmement complexe et demande une approche plus que prudente.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Estimez-vous que c'est l'élément essentiel qui explique l'échec des politiques en matière d'implantation d'un système de sécurité sur le rail belge?

Etienne Schouppe: Je n'ose pas parler d'échec. Je n'ose pas et je ne veux pas porter de jugement sur la façon dont ce dossier a évolué depuis lors. Je n'ose pas me prononcer. Il faut demander aux techniciens actuels, à ceux qui étaient en fonction en 2003 et par la suite comment cela a évolué, pourquoi et comment ils ont adapté la technologie de l'entreprise en vue de la mise en place de l'ETCS.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il y a un malentendu. Ma question ne porte pas que sur cette période, mais sur l'ensemble de la période. Comment peut-on expliquer que, sur cette longue période, rien de conséquent n'ait pu être mis en place? Bien sûr, on a équipé l'une ou l'autre ligne ou quelques automotrices ou locomotives d'un système, mais on n'est pas arrivé à mettre en place un système efficace en matière de sécurité. Comment l'expliquez-vous?

Etienne Schouppe: En termes d'infrastructure, l'installation était sans aucun doute plus facile que sur le matériel roulant. C'est sûr et certain! Mais comment et pourquoi en sont-il arrivés là? Je n'oserais pas vous répondre. Je ne connais pas la réponse. Si vous souhaitez une réponse, il faut interroger un technicien en signalisation. Mais je répète que, pour ma part, je n'ose pas vous répondre. Je ne souhaite pas vous donner une réponse pour le plaisir d'en faire une. Je préfère donc ne pas répondre.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais tenter de poser ma question de manière différente.

N'avez-vous pas l'impression, monsieur le ministre, que, durant toutes ces années (depuis la mise en œuvre de la TBL1 jusqu'en 2000 voire, 2004-2005), la SNCB n'a pas su tirer les conséquences de ses échecs? Ainsi, par exemple, après l'échec de la TBL1, toutes les conclusions ont-elles été tirées? A-t-on vraiment bien réfléchi à l'attitude à adopter en lançant la TBL2, puis dans l'ETCS? Avez-vous l'impression que la SNCB est une entreprise capable de prendre en compte ce genre de considération? Est-elle capable d'évaluer ce qui n'a pas fonctionné au niveau de la mise en œuvre d'un système de sécurité pour essayer de ne pas reproduire les mêmes erreurs? En effet, quand on lit les différents rapports, on a le sentiment que c'est la même erreur qui est répétée.

Etienne Schouppe: Je ne sais pas s'il faut considérer cela comme une erreur. Je pense que les techniciens de la SNCB, partant de leur expérience et de leurs constats, essaient toujours d'améliorer les choses et qu'ils adaptent leur cahier des charges et leurs exigences à la lumière de leur expérience. Je n'ose pas considérer cela comme un échec; je trouve même cela tout à fait normal qu'ils essaient d'appliquer des nouveautés quand l'évolution leur semble favorable. Cela me paraît tout à fait logique.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ceci sera ma toute dernière question. Le fait qu'aujourd'hui, il n'y ait toujours pas de système de freinage automatique sur le réseau belge, malgré les budgets déployés pour sa mise en place, vous ne considérez pas cela comme un échec?

Etienne Schouppe: Monsieur Balcaen, quels sont les réseaux en Europe qui sont dotés d'un système de freinage automatique avec arrêt avant le feu rouge sur leurs lignes classiques?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il y a quand même des réseaux dans d'autres pays où cela a été développé de manière plus …

Etienne Schouppe: Interrogez les responsables en 2010.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Les rapports de l'ERA sont clairs.

Etienne Schouppe: Si les rapports de l'ERA sont clairs, demandez à la SNCB, pas à moi, pourquoi ils n'appliquent pas le même système! Je ne pourrais pas vous répondre. Comment voulez-vous que je réponde alors qu'en 1999, personne ne l'avait? Je constate que son installation sur les lignes à grande vitesse pose toujours des problèmes, y compris au niveau européen. Avec toutes les connaissances de l'Union internationale des chemins de fer, on parvenait à définir le système mais pas à le réaliser.

Nous sommes désormais plus ou moins prêts sur le plan matériel et vous me dites que d'autres réseaux en sont dotés. C'est possible, je n'en sais rien. Je ne les connais pas.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ce n'est pas moi

qui l'affirme, ce sont les rapports de l'ERA.

Etienne Schouppe: Je n'ai pas interrogé l'Agence, je ne pourrais pas vous répondre à ce sujet. Je ne les connais pas. Peut-être que certaines lignes en sont équipées mais que les réseaux environnants aient vu le système installé sur toutes leurs lignes, j'en doute fort. Je me demande alors pourquoi certains réseaux cités laissent une infrastructure inutilisée pendant un certain temps, parce que leur matériel n'est pas parfaitement compatible.

De **voorzitter**: Zijn er vragen over andere onderwerpen?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag over een onderwerp dat nog niet besproken werd.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste wil ik het volgende nog eens specifiek vragen. In het verslag van de experts wordt enorm de nadruk gelegd op de aanwezigheid van een veiligheidscultuur en het groot belang daarvan in de evolutie van een implementatie van een veiligheidssysteem. Dan heb ik het niet specifiek over de implementatie van een technisch systeem op zich.

Ik zou graag weten hoe u, tijdens uw periode bij de NMBS, het begrip veiligheidscultuur ervaren hebt. Hoe denkt u dat een structuur zoals de NMBS, waarvan u op dat moment deel uitmaakte, een invloed kan hebben op de aanwezigheid van veiligheidscultuur? Ik heb het dan vooral over de structuur van de organisatie, de snelheid van ageren op kleinere of grotere bekommernissen binnen de organisatie inzake veiligheid.

Ik heb nog een bijkomende vraag, die eerder over arbeidsomstandigheden gaat. Ik wil graag weten in welke mate bepaalde adviezen op vlak van veiligheid door zowel externe als interne preventiediensten bij de NMBS effectief werden opgevolgd en uitgevoerd.

Ik stel die vraag, verwijzend naar een brief van 16 januari 2002 van de directeur-generaal van de FOD Werkgelegenheid aan u. In die brief van 16 januari 2002 wordt verwezen naar een reeds vroeger gestuurde brief in januari 2001, waarin een aantal zaken inzake arbeidsomstandigheden naar voren komen. Ik citeer er een stuk uit.

“Er worden grote, zichtbare tekortkomingen vastgesteld bij verschillende stuurposten van het tractiemateriaal inzake ergonomie, lawaai, klimaat en zonwering. U moet weten dat zonwering belangrijk is. Een van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen is immers juist zoninslag. Dat is dus fundamenteel.”

Naar aanleiding van die tekortkomingen zou er een overleg plaatsgevonden hebben tussen werkgevers en werknemers, de interne en de externe preventiedienst. Door alle partijen werd die problematiek van de stuurposten aangekaart als zijnde zeer schrijnend. Het ongenoegen was groot omdat daar toch tamelijk lang niets mee gedaan werd. Er werd dan nog eens verwezen naar de eventuele impact op de veiligheid.

Dat wil ik aangeven ter illustratie. We spreken hier niet puur over een groot technisch systeem dat geïmplementeerd werd. Er waren ook enkele kleinere suggesties die mogelijk de veiligheid op het spoor kunnen bevorderen, die te maken kunnen hebben met de arbeidsomstandigheden of met andere facetten.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate werd daarop op korte termijn geageerd? Hoe brengt u dat in overeenstemming met een ideale veiligheidscultuur binnen een organisatie?

Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, wanneer men spreekt over “veiligheidscultuur” ga ik ervan uit dat wanneer welbepaalde zaken gemeld of aangeklaagd worden, er een principiële bereidheid is bij de diensten die verantwoordelijk zijn voor die tak van de activiteit, om wat gemeld of aangeklaagd is te onderzoeken en als het gerechtvaardigd is er een passend antwoord op te geven.

De zaak die vermeld is, herinner ik mij niet. Ik kan mij niet alle honderden brieven herinneren die ik per dag kreeg. Ik weet wel dat er klachten waren over het comfort in sommige stuurcabines. Voor het nieuwe materieel waren inderdaad bepaalde maatregelen getroffen die niet in het oude materieel aanwezig waren. Wij kregen toen klachten over de ergonomie van de zetels, de ergonomie van de plaatsing van de verschillende elementen waar een treinbestuurder aandacht aan moest schenken enzovoort.

Dat zijn allemaal zaken waarvoor de verantwoordelijken voor het materieel zeker aandacht hadden. Ooit zullen er allicht enkele brieven van de directeur-generaal of van de minister daarover geweest zijn. Dat zou me helemaal niet verwonderen. Maar zoals u zult zien in de bijlagen bij het verslag, was er op het vlak van veiligheid ook permanent overleg tussen de

vakorganisaties enerzijds, en de verantwoordelijken van de verschillende diensten anderzijds. Dit resulteerde regelmatig in verbeteringen.

Het is ongetwijfeld zo – ik zal dat helemaal niet ontkennen – dat voor het materieel van recentere constructie met veel meer elementen rekening gehouden werd dan voor ouder materieel.

Ik ga evenmin ontkennen – het was zo toen ik vertrok in 2002 en het is nog altijd zo – dat de NMBS nu eenmaal materieel in exploitatie heeft dat dateert van 30 of 40 jaar geleden en waarvan het comfort niet vergelijkbaar is met wat men vandaag zou realiseren. Dat is ongetwijfeld juist.

Veiligheidscultuur is echter – zoals ik in mijn uiteenzetting klaar en duidelijk gezegd heb – niet alleen een kwestie van een pyloon met seinen die gerespecteerd moeten worden. Het is niet alleen een kwestie van het moderniseren van seinhuizen of van het geven van een gsm om de bestuurder te informeren. Het is ook het comfort dat de treinbestuurder kan hebben, zodat hij zich goed voelt. De manier waarop hij zich in zijn stuurcabine kan bewegen, de signalen waarop hij moet letten en de ergonomie, zijn dingen die permanent verbeterd worden. Voor mij is veiligheidscultuur de principieel permanente bereidheid daarop in te spelen.

Naast datgene waarvan u een voorbeeld geeft in de cabine, kan ik u bijvoorbeeld zeggen dat inzake veiligheid op het vlak van de infrastructuur de kwaliteit van de dwarsliggers, de kwaliteit van de sporen en de communicatie die er is tussen de bestuurder en diegenen die hem moeten instrueren, permanent voor verbetering vatbaar zijn en ook permanent verbeterd worden. Dat gebeurt niet massaal en ineens, maar geleidelijk aan. Ik garandeer u dat men voor de veiligheid – dat was vroeger zo en ongetwijfeld vandaag ook nog – altijd enorm veel oog had.

Steven Vandeput (N-VA): Uw antwoord op de vraag van mevrouw Somers met betrekking tot de veiligheidscultuur noopt mij om mijn vraag opnieuw te stellen.

Proficiat trouwens, u hebt als headline in het journaal van zeven uur de quote dat overwegen belangrijker zijn dan stopsystemen.

Etienne Schouppe:Dat heb ik niet gezegd.

Steven Vandeput (N-VA): Ik blijf met de vraag zitten of er op dat moment een studie is gemaakt waarin de risico's duidelijk zouden worden. Zijn de risico's ooit afgewogen om op een bepaald moment te stoppen met het ene systeem, om dat echt stop te zetten, en opnieuw over te gaan naar het andere? Mijnheer Schouppe, de concrete vraag waarop eigenlijk met ja of neen kan geantwoord worden, is of er sprake was van een risicoanalyse.

Etienne Schouppe: Mijnheer Vandeput, er heeft mij bij het binnenkomen een journalist een vraag gesteld en ik heb daarop geantwoord. Ik heb daar doodeenvoudig gezegd – ik zal waarschijnlijk niet de eerste zijn die zoiets zegt – dat de ongelukken op de overwegen veel talrijker zijn dan de eigenlijke exploitatieongelukken. Die ongelukken op de overwegen zijn niet alleen de schuld van de NMBS, ze zijn ook dikwijls de schuld van diegenen die de overweg nemen. Bij de NMBS bestaat de cultuur om zoveel mogelijk, zeker als het tegen een aanvaardbare prijs kan, overwegen af te schaffen, de zichtbaarheid te verbeteren en de signalisatie te verbeteren. Dat is ongetwijfeld zeker. Men maakt de analyse van de overwegen op basis van de snelheid die men heeft op de overwegen en van de plaats waar de seinen staan voor en voorbij de overwegen; dat speelt allemaal een rol bij de keuze die men maakt om welbepaalde overwegen al dan niet af te schaffen. Wat is de houding van het gemeentebestuur? Meestal gaat dat immers gepaard met problemen met de mensen die er wonen, de overweg gewend zijn en hem ook gebruiken. Dat is geen mathematische of economische evaluatie, dat is doodeenvoudig een maatschappelijk gegeven waarop men inspeelt, zonder meer.

Steven Vandeput (N-VA): Ik blijf met mijn vraag zitten. Ik ga volledig met u mee wat betreft de bestaande risico's aan overwegen, maar daarmee krijgen de duizenden mensen die dagelijks de trein nemen nog geen antwoord. Daarop komt het neer.

Ik blijf zitten met de vraag op welke manier de risico's destijds werden afgewogen om prioriteiten te bepalen met betrekking tot de veiligheidssystemen die op de treinen en de sporen werden geïnstalleerd ten behoeve van de controle op de snelheid en op het voorbijrijden van de seinen.

Etienne Schouppe: U zult in een van de bijlagen die ik u geef een document vinden waaruit blijkt dat zelfs met ETCS of TMST de veiligheid nog altijd niet absoluut is.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de

voorzitter, ik wil in het raam van deze discussie verwijzen naar een passage in het rapport van het Rekenhof. Daarin staat dat in 2007 5 % van alle slachtoffers op het spoorwegnet passagiers waren, 3 % spoorwegwerknemers en 92 % gebruikers van spoorwegovergangen. Dat zijn toch wel vrij duidelijke cijfers als wij het over risicoanalyse hebben.

De **voorzitter**: Dank u voor de aanvulling.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Schouppe, je voulais en revenir à notre discussion sur les systèmes ATP. Notre excellente collègue, Mme Valérie De Bue, m'a transmis le rapport 2010 de l'ERA. Je voudrais, ne fût-ce que pour le caractère complet du rapport de cette discussion, évoquer le pourcentage d'équipements ATP en termes d'infrastructure dans les pays de l'Union. Au niveau des 24 pays de l'Union, pour lesquels des données sont disponibles, nous enregistrons le troisième plus mauvais score avec 7 % de l'infrastructure équipée en systèmes ATP contre 99 % aux Pays-Bas, 98 % en Espagne, 60 % en France …

Etienne Schouppe: De quand date ce rapport, monsieur Balcaen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De 2010! Ces chiffres couvrent une période de 2006 à 2008.

Etienne Schouppe: Oui, mais puis-je vous demander de vous adresser à la direction qui est compétente pour la période de référence? Je ne saurais vous donner une réponse à ce sujet? Comment voulez-vous?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je ne vous demande pas de répondre. Vous nous avez dit que, pour la majorité des pays européens, il n'y avait pas de système ATP …

Etienne Schouppe: Vous citez un système!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Non, non! C'est un type de système, l'*Automatic Train Protection*.

Etienne Schouppe: Oui! Un système ATP des Pays-Bas!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Non, non! Je cite l'ensemble des pays!

Etienne Schouppe: Il faut soumettre la question aux responsables de la SNCB! Je ne saurais vous répondre en la matière!

De **voorzitter**: De kern van de zaak blijft dat er in de ganse periode niet veel evolutie is geweest op dat vlak.

Etienne Schouppe: Dat kan best zijn, maar daar ga ik niet op antwoorden.

De **voorzitter**: Dat is wel de kern van het verhaal. Wij zijn daar nu al geruime tijd over aan het discussiëren. Sinds medio jaren tachtig of zelfs voordien stellen wij vast dat ons land een achterstand heeft opgelopen ten opzichte van andere landen. De kern van de zaak is dan dat deze commissie moet proberen te achterhalen wat daarvan de redenen zijn. Was dat:
a) budgettair?
b) Een kwestie van keuze waarbij andere keuzes belangrijker waren?
c) Ging dat over de implementatie van een aantal plannen?
De punten d, e en f zullen wij waarschijnlijk later moeten invullen.
Ik denk dat dit nog altijd de kern van de zaak blijft, tenzij ik mij vergis.

Zijn er geen vragen meer? Ik heb er nog één.

Op een bepaald moment, einde jaren ‘80 of begin jaren ‘90, werd vastgesteld dat er eigenlijk een onderhoudsachterstand was doordat in 1983 – ik heb dat vorige keer ook gezegd aan de heer De Croo – een volmachtbesluit werd genomen, genummerd KB 140, waarin wordt gezegd: “Geen exploitatieverlies meer voor de NMBS op dat moment.” Achteraf zegt toenmalig voorzitter van de raad van bestuur Didier Reynders wel dat zij hem eigenlijk hebben bedot, want als hij achteraf de rekeningen bekijkt, is er telkens wel exploitatieverlies geweest. De vraag over de beslissing van de jaren ’80 blijft: welke repercussie had dat op het beleid in de jaren ‘90? In een aantal documenten die ik heb gezien, werd vastgesteld, wat u daarstraks ook hebt gezegd, dat men wel eens één jaar niet kan investeren, maar dat het gewoon nefast is als dat meerdere jaren na elkaar gebeurt.

Etienne Schouppe: Ik kan dat volkomen bijtreden. Het feit is dat op het einde van de jaren ‘80 de kredieten die wij van de Staat kregen – dat was natuurlijk in het raam van de budgettaire sanering die op dat ogenblik doorgevoerd werd – onvoldoende waren voor het normale onderhoud en vooral voor de vernieuwingsinvesteringen die noodzakelijk waren. Wanneer de verantwoordelijken van infrastructuur en signalisatie daar mijn aandacht op gevestigd hebben – het was voornamelijk op het vlak van

infrastructuur met rails en dwarsliggers en zo, want dat is een vrij kostelijke aangelegenheid – hebben wij op een gegeven ogenblik gedreigd de referentiesnelheid van de lijnen te verminderen, wat natuurlijk een boemerang zou geweest zijn naar de buitenwereld, maar vanaf het ogenblik dat de bevoegde ingenieurs nog weigeren daarvoor verantwoordelijkheid te dragen, heeft men geen andere keuze.

Zoals ik in mijn verslag aanstip, klopt het ongetwijfeld dat, wanneer is begonnen met het langzaamaan vermeerderen van de kredieten, wij zeker de eerste drie jaar en misschien zelfs de eerste vier jaar eigenlijk alle bijkomende centen hebben moeten gebruiken om een inhaalbeweging te maken op het vlak van de noodzakelijke vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, teneinde deze opnieuw op peil te krijgen. Dat kan men niet ontkennen.

Ik heb daarstraks trouwens al aangegeven dat de teugels één jaar kunnen worden gelost. Zulks kan echter geen drie of vier jaar gebeuren, want zulks wordt achteraf bekocht. Achteraf is een en ander veel duurder dan de besparing die gedurende een bepaalde tijd is gemaakt.

De **voorzitter**: De risicoanalyse op het moment van de beslissing is bijgevolg enorm negatief.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, met de beslissing was niemand gelukkig. Dat moet u begrijpen. De NMBS heeft haar bijdragen moeten leveren in de financiële sanering van de openbare financiën. Punt. Dat heeft zich geuit in een heleboel afschaffingen van exploitatieprestaties, in een substantiële vermindering van het aantal personeelsleden en in een vermindering van de activiteiten op het vlak van het onderhoud en de vernieuwing van de hele spoorwegoutillage. Men kan dat niet ontkennen. Dat is zo. Ik hoef daar niet mee rond te gaan. Feiten zijn feiten. Men kan daar niet naast kijken. Dat is de realiteit geweest.

Er zijn stations gesloten en lijnen afgeschaft. Er is een substantiële vermindering van het personeel geweest. Echter, omdat wij eind jaren ‘80 en begin jaren ‘90 geen exploitatieongelukken hebben gehad, gaat men daar over alsof het niks was. Het blijft evenwel een feit dat wij op dat ogenblik een net hadden waarvan de kwaliteit zeker niet voldoende was om de mensen van de spoorweg gerust te stellen.

De **voorzitter**: Wij hebben toen dus geluk gehad.

Etienne Schouppe: Hebben wij geluk gehad? Een occasiewagen rijdt soms ook lang, vooraleer hij uit elkaar valt.

Ik herhaal dat een dergelijke ingreep wel één jaar, maar geen drie of vier jaar kan worden volgehouden. Dat betekent dat men bijzonder attent moet zijn. Punt aan de lijn.

Er was ook geen geld om nieuw materieel te kopen. Er waren dus veel meer onderhoudsactiviteiten aan het bestaande materieel, wat ook duur was. Aldus worden geen winsten geboekt. Indien geen nieuw materieel wordt gekocht, moet het oude materieel veel meer en veel frequenter worden onderhouden. Dat vormt een negatief sneeuwbaleffect. Ik wil daarmee duidelijk maken dat, wanneer de kredieten worden verminderd, er niet noodzakelijkerwijs echte besparingen worden gemaakt. Op korte termijn wordt er bespaard, ja, maar op halflange termijn niet.

De **voorzitter**: Iedereen heeft de vragen gesteld die hij of zij wou stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw toelichting.

Collega’s, wij zien mekaar woensdag terug.

La réunion publique de commission est levée à 20.09 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.09 uur.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

MERCREDI 08 DÉCEMBRE 2010

Matin

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 08 DECEMBER 2010

Voormiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 10.35 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.35 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Guy Coëme, minister van Verkeer en Overheidsbedrijven tussen 1992 en 1994 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Guy Coëme, ministre des Communications et des Entreprises publiques de 1992 à 1994 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Monsieur Coëme, nous vous avons transmis les rapports des deux experts, de la Cour des comptes et de l'ERA. Nous vous avons aussi envoyé des questions. Je vous propose de commencer votre exposé. Puis, je donnerai la parole aux membres afin qu'ils vous posent d'autres questions.

Guy Coëme: Monsieur le président, mes chers collègues, je vais essayer de brosser un tableau de la période durant laquelle j'ai exercé cette fonction ministérielle, en vous souhaitant de pouvoir conclure vite et bien vos travaux. Je pense que le parlement en sortira grandi, tout comme la sécurité ferroviaire. Je ferai mon exposé en pensant, bien entendu, aux victimes du drame de Buizingen.

J'ai lu tous les rapports, remarquables d'ailleurs, qui concernaient mon époque, c'est-à-dire 1992-1993. Je prendrai peut-être un peu plus que les vingt minutes prévues, si vous le permettez, monsieur le président. Car je vais non seulement rappeler le contexte – une époque charnière pour le rail –, mais je vais aussi répondre aux questions qui me concernent, en précisant cependant que certaines des questions qui m'ont été envoyées ne me concernent pas, mais portent sur des époques postérieures à mes responsabilités. J'imagine aussi que vous avez pu poser des questions qui s'adressaient plus directement à l'administrateur délégué et au président du conseil d'administration de la SNCB.

Au début du mois de mars 1992, je prends donc ces fonctions. Je rappelle qu'à l'époque, je suis vice-premier ministre, ministre des Communications, et que je dois notamment gérer les nouvelles normes européennes. Nous avons exercé la présidence de l'Europe à ce moment-là. Le problème principal que j'ai rencontré, c'était l'évolution de la Sabena, puisque j'ai été amené à conclure un accord avec Air France et à donner l'autonomie aux entreprises publiques: les chemins de fer, La Poste, la RTT et la Régie des Voies aériennes. Il y avait en plus la Régie des Bâtiments. C'est évidemment un ministère lourd, mais cela s'explique déjà par le fait qu'à l'époque, nous avions voulu un gouvernement restreint de quinze ministres. Et je précise également que nous avions souhaité avoir une contraction de l'importance des cabinets ministériels.

J'en viens à la SNCB.

C'était une époque charnière. En effet, quelques mois auparavant, en mars 1991, a été votée la loi portant création des entreprises publiques. Pourquoi des entreprises publiques? Tout d'abord,

parce que nous voulions trouver une alternative à la privatisation que d'aucuns préconisaient. C'était une façon de répondre à la libéralisation de ces différents secteurs en matière de communication. Dois-je rappeler l'époque Reagan et ensuite l'application d'un certain nombre de ces mesures au niveau européen? Nous voulions moderniser nos entreprises publiques de façon à les adapter au marché unique et à la libéralisation.

Le maître-mot relatif à cette matière pour l'époque est le mot "autonomie". Je pense que l'on ne comprendrait pas la période que j'ai vécue et les actes que j'ai posés si on n'a pas ce mot-clef en tête: "autonomie". Cela va d'ailleurs se trouver dans le contrat de gestion, qui a été conclu à la fin de l'année 1992.

La mise en œuvre de ce contrat a nécessité quelque six mois. Bien entendu, il est signé par M. Damar et par M. Schouppe, dans le chef de la SNCB, engageant celle-ci, mais il est opportun de rappeler que ce premier contrat de gestion a été négocié avec l'administration du Transport, avec mon cabinet, avec la SNCB et, ensuite, a fait l'objet de discussions au niveau gouvernemental avant d'être approuvé par le Conseil des ministres. C'est donc l'État tout entier qui s'y était engagé.

Que peut apporter ce texte? Cette loi introduisait, désormais, une nette distinction entre les activités de service public finançables et financées par l'État et les activités commerciales, dorénavant gérées par les organes ad hoc de la SNCB.

En effet, nous pensions – et je le pense aujourd'hui encore – que ce sont les cheminots qui savent le mieux ce qui est bon pour le chemin de fer. Qui mieux que les gens de terrain, les professionnels du rail, aurait été capable d'identifier les manques, les besoins et les investissements nécessaires au bon développement du rail ?

Bref, pour en revenir encore une fois à cette loi de mars 1991, nous avons pu doter ces entreprises publiques, dont la SNCB, d'un régime de droit public. C'était une réponse belge au défi européen.

J'en viens à présent au premier contrat de gestion, car c'est lui qui va "gouverner" toute ma période. Je peux d'ailleurs communiquer le texte à la commission.

Ce premier contrat de gestion précisait les règles et les conditions selon lesquelles la SNCB devait exercer ses missions de service public, et fixait le montant des contributions financières et des compensations apportées par l'État pour la bonne exécution des missions de service public.

Je vais citer quelques articles de la loi précitée parce qu'il me semble qu'ils pourront vous éclairer.

L'article 2 est rédigé comme suit: "Les organes de gestion et la direction de la SNCB sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels, immobiliers et mobiliers et des moyens financiers de l'entreprise. Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité. La justification de leur décision est constituée par le seul intérêt de l'entreprise dans le cadre général exprimé à l'article 1er. Cet article 1er indique que la SNCB doit veiller à inscrire ses activités dans le cadre de la politique de mobilité menée par le gouvernement, contribuant ainsi à la satisfaction des besoins des usagers."

L'article 25 précise que la SNCB décide de toutes les opérations en relation avec l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Il en va de même pour le matériel roulant.

Si je cite ces deux articles, c'est parce que je pense qu'ils résument bien la volonté que nous avions de donner une pleine et entière gestion aux organes de la SNCB et de garantir à nos concitoyens une offre de qualité.

Je pense aussi que ces deux articles, et la volonté politique dont je viens de vous faire part, répondent à une des questions qui m'ont été posées: à quel point la SNCB bénéficiait-elle d'une indépendance par rapport au niveau politique pour prendre des décisions dans les dossiers relatifs à de gros investissements? Vous m'avez demandé si la situation avait changé en 1991. Je suppose que vous avez posé la question à M. Dehaene. Pour 1992 et 1993, je peux vous répondre que l'objectif était clairement de donner la pleine autonomie et une véritable indépendance à la SNCB à la condition que ses décisions rentrent dans le cadre du contrat de gestion.

J'en viens à présent, monsieur le président, à la question centrale de votre commission: la sécurité. Je vais me référer encore une fois à ce premier contrat conclu au nom du gouvernement belge en vous disant que la sécurité ferroviaire constitue pour tous les cheminots une priorité absolue. Les hasards de la vie veulent que mon

père était cheminot, affecté d'ailleurs à une tâche de sécurité pendant toute sa vie professionnelle et, par ailleurs, je suis également petit-fils de cheminot; je peux vous assurer qu'avant de prendre mes fonctions, je ne me posais pas la question: la sécurité est évidemment au cœur même de toutes les activités de la SNCB. Cela fait partie de la fierté du cheminot, de son métier, de son entreprise et, pour ma part, j'ose dire de sa culture.

Á l'article 57 du contrat de gestion, vous pouvez lire: "En matière de sécurité, la SNCB s'engage notamment à généraliser à bord de ses engins de traction la technique dite de transmission balise-locomotive – le TBL – donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir la meilleure surveillance de la succession des trains. La SNCB mettra en œuvre les moyens nécessaires ainsi que l'ensemble, au niveau du personnel, de tout ce qui est nécessaire pour la protection des voyageurs et de ses agents."

De plus, l'article 57 indique que "la SNCB doit assurer une plus grande régularité et une meilleure fiabilité du trafic par une concentration et une informatisation des cabines de signalisation ainsi que par une centralisation de la régulation du trafic". Ces deux points sont cités dans le rapport de la Cour des comptes qui est très éclairant sur cette époque.

L'exigence de sécurité est encore rencontrée dans le contrat de gestion quand il stipule que la SNCB "s'attache à exploiter les services ferroviaires dans les meilleures conditions de sécurité, de confort, etc.".

Je soulignerai également que l'article 66 relatif au futur plan d'entreprise qui se trouve dans le contrat de gestion devra notamment en son point 8 contenir les objectifs de l'entreprise en matière de sécurité et de qualité des prestations fournies. Je vous donne ces éléments parce que j'ai parfois eu l'impression, à la lecture de certains rapports, que le premier contrat de gestion passait peut-être un peu allègrement au-dessus de la problématique de la sécurité. Il n'en est rien.

Par contre, monsieur le président, mes chers collègues, il m'est difficile de répondre à votre question qui demande pourquoi la TBL1 n'a plus été envisagée dans le courant des années 90.

Comme je viens de vous le dire, la TBL figurait dans le contrat de gestion, rédigé comme étant un engagement de la SNCB.

J'ai lu avec attention, dans le rapport des experts, qu'une décision avait été prise en 1987, alors que je ne participais pas encore dans ce gouvernement. D'après mes souvenirs, le gouvernement a dû prendre des décisions de restriction au niveau budgétaire et, par conséquent, la SNCB a été amenée dans ce domaine à ralentir l'équipement des lignes et machines avec le système TBL et à l'étaler dans le temps.

J'ai également lu qu'après 1990, il n'y a plus eu de libération de moyens significatifs en vue de procéder à de nouveaux achats de TBL1. Il est évidemment légitime de s'interroger sur cette décision qui aurait été prise de ralentir l'investissement en TBL. Je suppose – je l'ai d'ailleurs lu dans la presse – que vous avez déjà interrogé mes prédécesseurs à ce sujet ainsi que les gestionnaires responsables.

Je ne peux que répéter qu'il s'agit ici d'une responsabilité de la SNCB, elle-même. Dans la note des experts, il est d'ailleurs indiqué que les investissements dans le système TBL1 ont été repris dans le plan STAR 21 (installations de sécurité), ce qui est exact, ainsi que dans le programme d'investissement pour l'année 1992.

Non seulement la SNCB était autonome et chargée, elle-même, de sa propre gestion mais en plus, en qualité de ministre, je me devais de suivre le plan d'investissement réalisé et conclu sous mon prédécesseur. Le plan STAR 21 est antérieur à mon arrivée. J'ajoute, sur ce point, que je n'ai aucun souvenir d'une quelconque demande d'intervention de la SNCB qui aurait fait état de difficultés budgétaires ou autres. Que ce soit clair!

D'ailleurs, M. Forton que vous avez également interrogé il y a quelque temps et qui était commissaire du gouvernement à l'époque, ce dont j'ai voulu m'assurer, m'a confirmé que tel était bien le cas.

En ce qui concerne mon implication en tant que ministre dans la vie quotidienne de l'entreprise et quant au pouvoir décisionnel et son articulation – beaucoup de questions de votre commission traitent de ce sujet –, je dois rappeler les modifications induites par la loi du 21 mars 1991. Il est donc évident qu'entre la gestion de M. De Croo dans les années 1980, tout en étant président du conseil d'administration de la société et celle de M. Dehaene en attendant la loi de mars 1991 d'une part et ma gestion d'autre part, il y a

un monde de différence puisque je me devais de respecter l'autonomie de l'entreprise.

Je m'occupais particulièrement de la tutelle de la SNCB, recentrée sur les missions de service public, sur le contrôle de la conformité à la loi et bien entendu sur le respect du contrat de gestion. À cette époque, j'étais entouré de deux personnes de très grande qualité, et c'était un vrai bonheur. J'ai déjà cité M. Forton, qui était le directeur général du transport terrestre et que nous avions nommé commissaire du gouvernement; il nous faisait rapport sur les réunions du conseil d'administration avec une très grande compétence. J'ai eu également la chance de compter comme bras droit pour toutes ces matières M. Marcel Verslype que j'avais réussi à détourner de ses fonctions européennes puisqu'il était le conseiller de M. Karel Van Miert à l'époque où ce dernier était commissaire européen aux Transports. J'avais donc la chance de pouvoir compter sur un grand spécialiste au niveau belge d'une part, et sur un grand spécialiste du transport terrestre européen d'autre part. M. Verslype est d'ailleurs devenu le patron de l'ERA qui s'occupe de la sécurité au niveau européen.

Ceci compensait sans doute un peu. Nous sommes à cette époque dans la suite de la grande réforme qu'a subie l'État belge en 1988.

Celle-ci a impliqué la régionalisation d'une grande partie des compétences et de nombreux agents du ministère des Transports ont quitté le département pour s'occuper de ces matières au niveau régional.

À quel point la problématique de la sécurité a-t-elle été ressentie comme urgente? Vous comprendrez qu'après autant de temps, il m'est difficile d'apporter une réponse extrêmement précise à ce sujet. Mais je n'ai jamais douté au niveau du chemin de fer, de ses agents, de ses responsables, de l'existence d'une véritable priorité en matière de sécurité. La sécurité est au cœur même du travail quotidien de tous les travailleurs du rail.

Pour répondre précisément à cette question, je me suis permis d'interroger récemment M. Forton, le commissaire du gouvernement, qui suivait toutes les réunions du conseil. Il me dit que la sécurité est présente partout à la SNCB, par voie de consignes, par voie de circulaires, par voie de règlements internes, par des formations et, ensuite, que jamais, cette problématique n'a été évoquée dans ces rapports vis-à-vis de mon département. "Jamais", ajoute-t-il, "je n'ai décelé de défaut en matière de sécurité ou d'utilisation des finances à d'autres fins dans les plans qui étaient proposés".

J'ai tenté de me replonger dans cette époque. Pour ce faire, j'ai recherché via internet les questions parlementaires qui m'étaient adressées pendant ces deux années-là. J'ai pu relever celles de la Chambre, qui était déjà informatisée. Ce n'était, hélas, pas le cas au Sénat. Rien qu'à la Chambre, 300 questions sur moins de deux ans m'ont été posées à propos de la SNCB.

Je dois dire que, quand je fais l'inventaire, la problématique de la sécurité y est très peu abordée – il s'agissait de remarques ponctuelles ou de questions portant sur la sécurité au sens large, mais pas de la sécurité au sens où votre commission l'entend aujourd'hui. Cela portait notamment sur la criminalité, les agressions à l'égard du personnel – c'est d'actualité, en tout cas, dans ma région –, les actes de vandalisme aux abords et à l'intérieur des gares, les suicides sur le rail. J'ai même retrouvé une question qui m'a fait quelque peu sourire, puisqu'une collègue de l'époque me proposait d'exiger le port de la ceinture de sécurité pour les voyageurs dans les trains. Le seul sujet, mes chers collègues, qui venait d'une manière quelque peu récurrente était la problématique des passages à niveau. Je sais qu'on vous en a déjà parlé; je pense qu'on n'insistera jamais assez à ce sujet.

Je vais d'ailleurs vous donner quelques chiffres à cet égard. Aalter, je pense: cinq morts en 1982. Savez-vous combien d'accidents mortels nous avons eu à déplorer dans les années quatre-vingt, donc sur dix ans, aux passages à niveau? Deux cent onze morts! En 1981: il y eut vingt-sept accidents mortels. En 1991, dix ans plus tard: dix morts. Et la décroissance, par bonheur, est marquée chaque année. C'est une question parlementaire qui me permet de vous donner ces chiffres. J'ai donné la réponse en 1992. Je vous la transmettrai pour qu'elle puisse figurer, si vous le souhaitez, dans votre rapport.

Bref, la sécurité était-elle une priorité? Je réponds: certainement. Mais était-elle ressentie comme une urgence? Je ne le pense pas, parce que l'urgence, c'était d'abord de garantir la sécurité à d'autres endroits, et tout particulièrement la question des passages à niveau qui n'a cessé de s'améliorer.

Par ailleurs, je dois dire que, pendant la durée de mon mandat de ministre des Communications, depuis Aalter, il n'y avait plus eu d'accident grave. Je n'en ai pas connu. M. Dehaene n'en a pas

connu non plus. Ce qui importait, à l'époque, c'était le confort des voyageurs dans les trains, dans les gares, leur information, l'amélioration du service commercial, l'augmentation des vitesses et des cadences, c'était faire partir et arriver les trains à l'heure; hélas, monsieur le président, je ne pense pas que nous ayons beaucoup progressé en cette matière!

Je peux vous transmettre le texte de l'accord de gouvernement, ayant été l'un des négociateurs après les élections de 1991.

J'ajoute qu'en matière de transport terrestre, à l'époque, c'était l'arrivée du TGV qui motivait beaucoup d'efforts.

Si je considère le travail que j'ai effectué, j'ai passé beaucoup d'heures à tenter de pacifier le climat social délicat qui régnait à la SNCB.

Enfin, je voudrais dire un dernier mot pour répondre à la question de savoir quels sont les rapports entre le monde de l'entreprise et celui de la SNCB.

Comme cela figure dans le rapport des experts, dès le début des années 80, des liens privilégiés apparaissent entre ACEC et la SNCB. Même si je n'ai pas de souvenirs précis quant aux différents contrats qui ont été passés par mes collègues que ce soit avec ACEC, Siemens, Bombardier et d'autres, je voudrais quand même souligner qu'il y avait une étroite imbrication entre le développement de l'économie belge représentée par un certain nombre d'entreprises et le développement du chemin de fer, notamment en matière de sécurité.

C'était à un point tel que, dans tous les contrats et d'une manière globale, nous devions nous assurer qu'il y avait autant de retombées (exprimées en pourcentage) en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie, au départ des grands contrats qui étaient passés.

Tout cela s'est régulé très rapidement ensuite en 1993, date à laquelle ont débuté des législations en matière de marchés publics sous l'impulsion européenne.

Chacun comprendra qu'à l'époque la priorité étant donnée à l'emploi, il était évident que dans toutes les matières où l'État était amené à investir, les retombées économiques pour notre pays étaient la première préoccupation. Il n'y avait pas d'autre préoccupation que celle-là en recherchant l'efficacité, ce qui va de soi.

Pour que les choses soient claires, vous comprendrez – et je ne souhaite pas développer plus ce point – que certaines expériences de vie antérieures m'avaient appris à éviter les contacts avec les industriels.

Voilà, monsieur le président, mesdames et messieurs, l'intervention que je souhaitais faire. J'espère que malgré la distance dans le temps, ceci aura pu contribuer quelque peu à faire avancer le dossier qui vous occupe. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

De **voorzitter**: Mijnheer Coëme, ik dank u voor uw uiteenzetting.

Collega's, zoals tijdens de vorige hoorzittingen kunt u aansluitend vragen stellen omtrent eenzelfde thema. Ik stel dus voor thematisch te werk te gaan.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Coëme, merci pour votre exposé. Je voulais revenir tout d'abord sur la question des liens entre le gouvernement, le ministre de tutelle et la SNCB. Vous nous avez clairement expliqué en quoi la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes modifie la donne – et on peut vous suivre sans problème dans votre raisonnement. Il n'en est pas moins vrai que lors des auditions, les responsables de la SNCB affirment que les politiques ne les sollicitaient pas sur les questions de sécurité, qui ne constituaient pas la plus grande priorité. Par ailleurs, nous entendons des hommes politiques dire qu'ils n'ont jamais été particulièrement sollicités sur les questions de sécurité par les responsables de la SNCB.

On a donc l'impression qu'il n'y avait pas d'attente réciproque sur cette question. Néanmoins, vous avez évoqué le fait qu'une de vos responsabilités en tant que ministre de tutelle avait été de veiller au respect du contrat de gestion. Vous avez évoqué différents points ayant trait à la sécurité, ainsi que le fait que le plan d'investissement était annexé au contrat de gestion, comme cela devait déjà être le cas à l'époque. Quelles initiatives avez-vous prises pour assurer le respect de ce contrat de gestion?

Avez-vous mis en place un système permettant d'évaluer la manière dont les questions de sécurité évoquées dans le contrat de gestion étaient traitées, la manière dont le plan d'investissement était mis en œuvre? Même si les montants étaient prévus dans les plans

d'investissement, dans les budgets, on se rend compte que peu de projets en matière de sécurité ferroviaire, de systèmes de sécurité automatiques ont abouti. Y avait-il à travers l'administration, directement vers la SNCB, une politique d'évaluation réelle de la mise en œuvre des dispositions du contrat de gestion et du plan d'investissement qui lui était annexé?

Guy Coëme: Pour illustrer les relations, et la différence de relations, qui pouvaient exister entre le ministre des Communications que j'étais à l'époque par rapport à mes prédécesseurs, je vous dirais que je suis allé une fois devant le conseil d'administration du chemin de fer; c'était fin 1992 et lors d'une occasion presque festive puisque c'était la signature du premier contrat de gestion. Je ne suis plus jamais allé devant le conseil d'administration parce que ce n'était pas ma place. C'était celle de mes prédécesseurs. Il faut le reconnaître mais cela traduit la différence fondamentale qui pouvait y avoir au niveau de la gestion.

En ce qui concerne la sécurité, je pense avoir déjà répondu en partie à votre question dans mon introduction. Il n'y avait rien concernant la sécurité dans l'accord du gouvernement de l'époque. Nous avions négocié CVP, PSC, PS et socialistes flamands. Cet accord, qui allait amener au gouvernement Dehaene, ne fait pas mention d'un seul mot sur la sécurité. C'est vous dire que cette problématique n'est pas retenue comme étant, au niveau politique global, un problème majeur.

Je l'ai dit à la fin de mon exposé: la catastrophe d'Aalter était loin, la problématique des passages à niveau était beaucoup plus prégnante et retenait l'attention. Mais elle ne se trouve quand même pas dans l'accord et il n'y a rien dans la déclaration gouvernementale. C'est donc uniquement dans les relations entre le ministre, le gouvernement ensuite, et la SNCB que cette matière a été évoquée dans le cadre du contrat de gestion.

On ne trouve pratiquement, sur ces matières, dans l'accord gouvernemental, que la problématique qui vise à répondre au citoyen en tant que consommateur de services publics. D'ailleurs, à l'époque, nous allons créer les médiateurs dans toutes ces entreprises, y compris à la SNCB. Tout était fait pour que l'on cherche à répondre à la préoccupation des utilisateurs du chemin de fer. Je pense, et je le redis, que la sécurité était incluse dans l'ensemble des décisions sans être précisée, à l'exception de ce que je vous ai dit pour les passages à niveau.

Comment était-ce contrôlé? C'était la mission du commissaire du gouvernement M. Forton.

Je vous ai dit ce qu'il en était en ce qui concerne la sécurité. Aucun signal d'alerte ne m'a été donné par le commissaire du gouvernement à cette époque-là.

J'ai obtenu, voici à peine deux jours, le rapport qui concerne l'exécution du programme d'investissement. Il répond en partie à votre question. Comment le programme STAR 21 est-il exécuté? Je peux vous répondre pour l'année 1992 qui est la première qui me concerne. À l'époque, je n'ai pas pu avoir ce document car je l'ai signé au Conseil des ministres. Je vous le remettrai si vous le souhaitez. Mon successeur a introduit le même dossier un an plus tard pour l'année 1993.

Le 24 septembre 1993, je fais rapport concernant l'exécution du programme de 1992. J'enchaîne directement sur la conclusion pour ne pas être trop long. Comme conclusion générale, la SNCB a pleinement utilisé, par des investissements à hauteur de 14,849 milliards, les moyens financiers de 1992 mis à sa disposition dans le cadre du plan décennal 1991-2000. Ces moyens ont été attribués en concordance avec les objectifs de ce plan décennal. Il y a eu un glissement mais je pense que j'égarerai la commission si je vous en parlais plus longuement. Vous trouverez le document à ce sujet. On doit pouvoir retenir que des moyens ont été utilisés pleinement, y compris les moyens en matière de sécurité. En tout cas, rien n'indique le contraire. Je ne peux pas répondre autrement à votre question.

De **voorzitter**: Wenst er nog iemand vragen te stellen over dit of een ander onderwerp?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur Coëme, j'ai bien écouté votre intervention, claire et détaillée. Pourtant, il me semble que vous n'avez pas parlé d'une chose durant votre intervention: la première directive européenne.

Pouvez-vous me dire pourquoi on a tant tardé à reprendre dans le droit belge cette directive 91 relative à la sécurité?

Guy Coëme: En effet, j'aurais pu parler de cette directive 91; excusez-moi. Cette directive 91 était extrêmement générale de l'avis de tous les spécialistes. Elle concernait diverses matières. Elle visait à intégrer au mieux les sociétés de

chemins de fer nationales dans le cadre européen, exigeant notamment une séparation entre les parties exploitation et infrastructure. Elle concernait également la problématique de la comptabilité des sociétés nationales, qui devaient être dorénavant régies par le droit européen. Elle devait aussi permettre aux chemins de fer belges d'opérer sur le territoire d'autres pays européens et, à l'inverse, par les meilleurs moyens, autoriser ces chemins de fer concurrents à traverser la Belgique.

Elle date de 1991. J'ai lu qu'en réalité, elle avait pris trois ou quatre ans avant d'être mise en œuvre. La raison pour laquelle cela n'a pas été fait plus rapidement, c'est essentiellement la complexité de cette directive qui touche à des secteurs très variés: comptabilité, infrastructure, etc. C'était donc une remise en cause fondamentale qu'il a fallu le temps de digérer avant de rédiger des textes. De fait, elle a été mise en œuvre complètement avant la rédaction des textes. J'ajoute que la faiblesse quantitative de l'administration – ainsi que j'en ai parlé dans mon introduction – ne facilitait évidemment pas les choses.

Je crois que l'on peut dire à cet égard que nous avons certes accumulé un retard dans l'application de cette directive, mais que cela n'a jamais porté atteinte à la sécurité: en effet, ce n'est pas la sécurité au sens où votre commission l'entend qui était en cause. Nous n'avons jamais été pénalisés ni mis en demeure au niveau européen par rapport à cette directive. J'ajouterai, madame Musin, que pratiquement tous les pays européens accusaient un retard de cette nature.

Une des difficultés de l'époque, c'est que pour mettre en œuvre la directive, nous devions nous concerter avec les Régions. C'était une nouveauté. Avant, c'était simple car c'était fédéral. Les négociations durant les deux ans où je me suis trouvé là ont été longues et n'étaient certes pas faciles.

Christophe Bastin (cdH): Merci, monsieur Coëme, pour votre exposé.

Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que ce sont les cheminots qui connaissent le mieux le terrain. Aujourd'hui encore, on nous interpelle.

Pouvez-vous me dire, dans les années 1992 et 1993, quel était exactement le nombre de niveaux à franchir par ces cheminots pour faire remonter l'information le plus rapidement possible vers la hiérarchie et principalement sur tout ce qui touchait à la sécurité? Avez-vous pensé à améliorer cette communication?

Vous avez parlé assez longuement de l'article 57. Quel était la personne ou l'organisme qui vous faisait rapport sur l'aspect sécuritaire ?

Guy Coëme: La personne qui faisait rapport était M. Forton. Il était le seul lien officiel entre les instances de la SNCB et moi-même. Il le faisait vis-à-vis du cabinet, certainement auprès de M. Verslype. Quand les choses étaient importantes, il le faisait à moi.

J'ai dit dans mon introduction que jamais la problématique de la sécurité comme vous la concevez n'avait été abordée dans les rapports de M. Forton. Il me l'a confirmé ces derniers jours.

En ce qui concerne la façon dont les cheminots pouvaient faire remonter l'information en matière de sécurité, il y a des procédures internes qui non seulement font remonter l'information mais la font évidemment descendre aussi jusqu'à ceux qui sont chargés de l'appliquer. Il y a des procédures internes par voie de circulaires, de consignes, etc. J'aurais été bien en peine à cette époque de pouvoir à brûle-pourpoint vous les énumérer. Dix-huit ans après, je ne le puis pas et j'espère que vous le comprendrez. Tout cela est prévu par des procédures internes.

J'ajoute qu'il y avait des voies officieuses. La plus rapide et la plus efficace était la voie des organisations syndicales à qui j'ouvrais la porte quand c'était nécessaire. Les conflits pouvaient porter sur différentes choses mais s'ils concernaient la sécurité, ils étaient abordés également tant par M. Bovy que par M. Damilot qui représentaient à l'époque la CSC et la CGSP.

Je n'ai pas connaissance du fait qu'à cette époque, l'un ou l'autre m'ait parlé vraiment de problèmes de sécurité; le problème était ailleurs, il s'agissait évidemment des difficultés financières du chemin de fer, parallèles à celles de l'État, c'étaient les relations sociales tendues entre la direction et le personnel, c'était aussi la crainte du personnel et d'autres sans doute que le TGV et les moyens qu'on allait lui consacrer ne fassent négliger le trafic intérieur, souvent aussi, parce que nous étions amenés à appliquer un plan qui visait à rationaliser certaines lignes et à supprimer des gares qui n'étaient plus très fréquentées.

Il y a donc la voie officielle, ascendante et descendante mais aussi ces contacts très faciles

entre les interlocuteurs et moi.

Christophe Bastin (cdH): J'espère bien qu'un jour, la procédure officielle sera aussi efficace que la procédure officieuse. C'est dans cette direction qu'ira le rapport.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre exposé. Vous avez mentionné des objectifs de l'époque centrés sur le niveau de confort pour le voyageur, la qualité, la ponctualité et l'augmentation de la vitesse. C'est au même moment d'ailleurs qu'on voit apparaître le réseau à grande vitesse. Dans le rapport et même au niveau du conseil d'administration, nous avons eu connaissance que la SNCB avait conscience de son retard en matière de sécurité sur le réseau du chemin de fer. En aviez-vous été informé? Y a-t-il eu des débats sur ce thème?

Guy Coëme: La réponse est non. Je ne peux en dire davantage: c'est non. C'est dommage: la première question que j'ai posée à M. Forton, c'était pour lui demander s'il avait encore des rapports qu'il pourrait m'adresser. De mon côté, je n'en avais aucune trace. Par ailleurs, M. Forton m'a dit que dans les divers déménagements qu'a connus le département du transport terrestre, il n'avait pas gardé trace de ces rapports. Mais, me disait-il, il y a trois jours, de toute façon, la problématique de la sécurité n'était pas évoquée dans ces rapports.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Coëme, je voudrais revenir sur la problématique du contrat de gestion. Vous nous avez parlé de la généralisation à bord des engins de traction de la technique de transmission balises-locomotives lors du premier contrat de gestion que vous avez signé au nom du gouvernement avec la SNCB. Ce contrat de gestion courait de 1992 à 1997. Or, nos travaux ont montré que cette généralisation, sous cette période, n'a pas été mise en œuvre. La TBL1, vous l'avez évoqué, a été freinée par des mesures d'économie, notamment, en 1987 et on a, non pas généralisé, mais équipé une toute petite partie du réseau et des engins de traction.

J'ai bien entendu le mot clé d'autonomie, que vous avez cité au début de votre intervention, pour expliquer quels étaient vos rapports avec la SNCB en tant que ministre de tutelle.

Pouvez-vous nous donner des explications sur le fait que cet élément de sécurité n'a pas été respecté dans le contrat de gestion?

Guy Coëme: Non. J'ai lu beaucoup d'explications pour préparer mon audition mais je ne peux les faire miennes puisque je n'ai pas eu l'expérience à ce moment-là. L'explication que j'aurais peut-être pu vous donner, je ne peux vous la donner puisque mon attention n'a jamais été attirée sur ce point. J'ai lu dans un document que c'était en 1994 qu'on a considéré qu'il y avait effectivement un retard dans la mise en œuvre du TBL. Je n'étais plus là à cette époque. Je répète que cette problématique n'a jamais été mise en évidence, à l'exception du contrat de gestion dans lequel le mot TBL figurait. J'étais donc en droit de penser que les choses se déroulaient normalement. Même dans les rapports que je recevais, il n'était pas question de cela.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Dans le rapport d'exécution dont vous avez parlé, le programme TBL apparaissait-il?

Guy Coëme: Non, pas du tout. Je vous le remettrai, parce qu'il est intéressant. Il y est question à la fois des moyens financiers disponibles et de l'exécution du programme d'investissement en 1992. Mais les dispositifs pour la sécurité n'apparaissent pas dans ce rapport qui fait pourtant cinq à six pages et qui se conclut par le fait que les moyens ont été pleinement utilisés. Cependant, je ne peux pas le préciser pour la sécurité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie.

De **voorzitter**: Mijnheer Coëme, eigenlijk kan ik dan concluderen dat met de wetgeving van 1991 de slinger volledig de andere kant is uitgeslaan. Zo zat bijvoorbeeld uw voorganger De Croo de raad van bestuur nog voor. In de wetgeving van 1991 onderstreept u zeer sterk het woord autonomie. Autonome overheidsbedrijven. Als ik uw uiteenzetting beluister, meen ik dat de slinger zeer ver de andere kant is uitgeslaan. De politiek heeft gezegd naar het financiële te kijken, naar de grote lijnen, maar dat het aan de overheidsbedrijven zelf was om de invulling te geven via hun beheersovereenkomst.

Collega's, binnen die verschillende slingerbewegingen zijn wij op een moment gekomen waarop de politiek waarschijnlijk – stel dat er ooit een regeringsakkoord komt – terug een aantal aandachtspunten moet hebben om bepaalde prioritaire investeringen, die de politiek wenselijk acht, in een beheersovereenkomst te krijgen. Dit is meer een bedenking dan een vraag.

Hoorzitting met de heer Elio Di Rupo, minister van Verkeer en Overheidsbedrijven tussen 1994 en 1995
onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Elio Di Rupo, ministre des Communications et des Entreprises publiques de 1994 à 1995 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Mijnheer Di Rupo, welkom in onze commissie.

Vous avez reçu les deux rapports des experts et ceux de la Cour des Comptes et de l'ERA.

Dat zijn de basisrapporten waarmee deze commissie heeft gewerkt. In onze werkzaamheden bereiken wij inmiddels de historische zittingen in de periode waarin u regeringsverantwoordelijkheid droeg. Ik stel voor dat u uw bemerkingen omtrent die periode kenbaar maakt aan de hand van de rapporten en de vragen die u op voorhand werden toegezonden. De parlementsleden kunnen achteraf vragen stellen en bijkomende verduidelijkingen vragen, zodat wij een debat krijgen.

Elio Di Rupo: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, dames en heren, eerst wens ik hulde te brengen aan uw werk, aan de kwaliteit van de verslagen en aan de pedagogische zorg die u in een ingewikkelde materie bewust aan de dag legt.

Mes premières pensées, monsieur le président, vont aux victimes et à leur famille. Le 15 février 2010 et les jours qui suivirent furent des jours noirs. Parmi les 162 blessés, une grande majorité venait de ma région. Parmi les 18 morts, 15 personnes étaient issues de la région montoise. Trois d'entre elles étaient des connaissances proches.

Waarde collega's, u hebt mij uitgenodigd om uitleg te geven over de uitvoering van mijn functie als minister van Communicatie en Overheidsbedrijven, van 1994 tot 1995, op basis van verslagen die door experts, het Rekenhof en het European Railway Agency werden opgesteld. Ik hoop dat mijn toelichting u kan helpen om de best mogelijke voorstellen te formuleren om de veiligheid van het spoor te verbeteren. Zelfs al is het vertellen van handelingen die al vijftien tot zestien jaar oud zijn een moeilijke oefening voor mijn geheugen.

Avant de relater quelques faits de l'époque, permettez-moi de rappeler qu'il est toujours périlleux d'examiner les faits antérieurs au regard des préoccupations du présent. À chaque période, les décisions politiques sont fonction des paramètres et des contraintes du moment.

Mijn uiteenzetting zou moeten toelaten om mijn actie als minister in verband met de inzet van destijds, meer bepaald inzake veiligheid, in de context te plaatsen.

Ik zal de volgende punten aanhalen. Ten eerste, de algemene context van die periode. Ten tweede, de nieuwe vormen van voogdij over de overheidsbedrijven. Ten derde, de uitdagingen van de NMBS van die tijd. Ten slotte, hoe stond het toen met de veiligheid?

Eerst zou ik u de algemene context van die periode in herinnering willen brengen. Ik ben minister van Communicatie en Overheidsbedrijven geworden in de loop van de legislatuur, begin 1994. Mijn mandaat liep af in juni 1995. Het ging dus over een korte periode van zeventien maanden.

De sociale en economische context en de toestand van de staatsfinanciën in die tijd waren heel moeilijk, ik zou zeggen: zoals nu. Er was de uitvoering van het globaal plan om het concurrentievermogen en de werkgelegenheid te herstellen en de toekomst van de sociale zekerheid veilig te stellen. Er werden grote saneringsmaatregelen doorgevoerd om de schuldenlast van België te verminderen. Er werden economische maatregelen genomen in alle sectoren, en dus ook bij de NMBS.

Het budget van de NMBS was al drastisch verminderd op het einde van de jaren '80. Haar investeringskredieten van 8,8 miljard Belgische frank in 1987 waren met 28 % in 1988 verminderd, om 6,1 miljard in 1990 te bereiken. Het aantal werknemers zakte van 67 500 in 1982 naar 42 400 in 1994. Die realiteit zal het bedrijf blijven beïnvloeden in zijn capaciteit om zijn activiteit als overheidsdienst te ontwikkelen.

In 1994 kwamen de investeringsbudgetten met een bedrag van 14,6 miljard eindelijk opnieuw op het basisniveau dat voorzien was ten tijde van de opmaak van het STAR21-plan.

De nieuwe vormen van voogdij over de

overheidsbedrijven.

Een ander element zorgde voor een grondige wijziging van de relatie tussen de minister en de NMBS: de uitvoering van de wet op de overheidsbedrijven van 21 maart 1991. De mechanismen van de liberalisering van de spoorwegen werden progressief uitgevoerd volgens de trends op Europees niveau.

Ik was de tweede minister die in dit nieuwe wettelijke kader functioneerde. Concreet betekent dit dat de manier waarop de minister zijn gezag over de NMBS uitoefende erg verschilde van de manier waarop zijn voorgangers dit deden.

La loi de 1991 relative aux entreprises publiques introduit une distinction entre des activités de service public et des activités exercées en concurrence. Pour ces dernières, l'entreprise a une autonomie totale, en tout cas maximale.

En exécution de la loi, la SNCB, comme d'autres entreprises publiques, s'autonomise fortement de l'État belge, notamment pour ses activités commerciales, qui ne relèvent pas des missions de service public, comme par exemple le transport marchandises, ABX, transport international.

Le contrat de gestion – j'imagine que vous en avez parlé avec mon prédécesseur – est l'instrument qui règle les modalités selon lesquelles la SNCB réalise ses missions de service public attribuées par l'État.

Le ministre, quant à lui, voit son rôle fondamentalement modifié: il verra ses compétences essentiellement limitées à la bonne exécution des missions de service public, tel que décrit dans le contrat de gestion. La loi de 1991 précise d'ailleurs que son pouvoir de contrôle n'est pas direct, ce qui est un élément d'une grande importance. Son pouvoir de contrôle s'exerce via l'intervention d'un commissaire du gouvernement. Le contrôle du commissaire du gouvernement porte sur la légalité des décisions et non sur leur opportunité.

Dans les faits, le rôle du ministre de tutelle à l'époque s'exerçait à travers le commissaire, qui lui se devait de garantir le respect de la loi, de veiller au respect du statut organique de la SNCB, de s'assurer de la réalisation du contrat de gestion, de veiller à la bonne exécution des moyens publics, de demander à l'entreprise de proposer des actions qui permettraient d'améliorer l'exécution des missions de service public ou, le cas échéant, de rechercher de nouveaux moyens qui permettraient à l'entreprise d'assurer ses missions dans les meilleures conditions.

En résumé, la transformation de la SNCB en société anonyme de droit public se traduit donc par une plus grande autonomie de gestion dans l'entreprise et une plus grande distance avec le ministre.

Les missions de service public, quant à elles, sont gérées sur base d'un lien contractuel, comme je viens de l'indiquer. Les missions hors service public sont laissées à la complète autonomie de l'entreprise.

Comme vous en avez sans doute parlé, le premier contrat de gestion a été conclu par mon prédécesseur et portait sur une période de 1992 à 1997. En 1994-1995, le commissaire du gouvernement était M. Pierre Forton, fonctionnaire du ministère des Communications, directeur général des Transports. Je dois dire que personnellement et tout le monde à l'époque nous accordions à reconnaître son professionnalisme, sa qualité dans l'exercice de ses différentes missions.

Ma tâche principale de ministre à l'égard de la SNCB a été de veiller à ce que l'entreprise mette en œuvre complètement, dans son fonctionnement interne, les nouveaux modes de gouvernance édictés par la loi de 1991, atteigne les objectifs de son contrat de gestion et se dote d'une vision stratégique à dix ans, tout en étant à l'écoute des usagers et des travailleurs de l'entreprise.

N'étant pas ingénieur civil spécialisé dans le rail, vous imaginez que je me suis appuyé sur les instances de la SNCB (conseil d'administration, comité de direction, administration, commissaires du gouvernement) pour apprécier les mesures qui devaient être prises au niveau du gouvernement ou du ministre. Je voudrais souligner que le commissaire du gouvernement n'a pas usé de son droit de recours, qui aurait permis au ministre d'agir s'il y avait eu un problème, pendant la durée de mon mandat.

Quels étaient les défis de la SNCB à l'époque?

Le premier défi était d'améliorer le service aux usagers du réseau intérieur à travers, notamment, le maintien des lignes et des gares, accroître l'offre et le confort dans les trains, améliorer l'information et le confort dans les gares, assurer la régularité des trains, pratiquer des tarifs accessibles. En gros, c'était le plan STAR 21 qui

avait été lancé sous M. Dehaene.

Le deuxième défi était de doter notre pays, à l'instar des pays voisins, d'un réseau de trains à grande vitesse, vecteur important de mobilité rapide pour les moyennes distances.

Le troisième défi était d'assurer l'équilibre financier de l'entreprise pour préserver, notamment, un service public ferroviaire de qualité. Selon moi, il ne pouvait y avoir de survie durable d'un service public avec des pertes financières substantielles.

Monsieur le président, pour mesurer les difficultés financières abyssales de l'époque, je me dois de rappeler que les pertes d'exploitation à la fin 1993 étaient d'à peu près 3,7 milliards de francs belges et que la dette de l'entreprise s'élevait à 100 milliards de francs belges. Le rapport des commissaires aux comptes prévoyait que les fonds propres deviendraient négatifs dès 1997 si rien n'était entrepris. J'étais donc dans une situation où il fallait agir.

Début 1994, la SNCB vit également un profond malaise social: remise en question de la qualité du service au regard des attentes des usagers, conflits internes, restructuration mal vécue. Comme je l'ai dit, une de mes grandes craintes était que la non-maîtrise des finances de l'entreprise ne conduise à une diminution de l'offre, que ce soit au niveau des lignes, des dessertes ou des fréquences. Or, il était évident, déjà à l'époque, que les défis environnementaux intensifieraient l'usage des transports en commun, ce qui est une réalité aujourd'hui.

Par ailleurs, il fallait réaliser des investissements supplémentaires tant pour le TGV que pour STAR 21, tout en veillant à ce que le financement TGV ne pèse pas sur les investissements du trafic intérieur.

Dans ce contexte, la question d'une nouvelle intervention financière des pouvoirs publics pour éviter de creuser le déficit s'est posée. Pour faire bref, l'équation que je devais résoudre en entrant en fonction n'était ni plus, ni moins de rechercher de nouveaux scénarios pour garantir la pérennité de l'entreprise, tout en réalisant les principaux objectifs de STAR 21, en faisant en sorte que les missions de service public soient effectives, surtout après le désinvestissement des années '80, et tout en développant le réseau TGV. La position que j'ai adoptée, les experts l'ont notée. J'avais utilisé l'expression: "Il faut arrêter ce train fou!" Vous vous souviendrez que j'ai affronté les problèmes en adoptant un langage de vérité. Si j'avais le temps, je vous lirais quelques passages de presse, quelques extraits de débat. Ma position m'a valu quelques prises de bec mémorables, à l'époque, avec les organisations syndicales. De nombreux préavis de grève, dont certains se sont concrétisés, ont d'ailleurs traduit l'inquiétude des travailleurs sur le devenir de la SNCB.

Comment réagir à cette situation budgétaire critique? En mars 1994, peu après mon entrée en fonction, le conseil d'administration m'a demandé de renégocier le projet TGV, en raison des difficultés de la SNCB. Après un trimestre de discussions avec les uns et les autres, j'ai voulu y voir plus clair. C'est ainsi que j'ai fait appel à des consultants extérieurs pour identifier les problèmes et trouver des pistes de solution. J'ai commandé, en juillet 1994, un audit à Coopers & Lybrand sur les perspectives financières. Coopers & Lybrand remettra des conclusions très pessimistes, en prédisant un endettement de 400 milliards de francs belges à l'horizon 2005, toute chose étant égale, par ailleurs.

Il était évident qu'il fallait agir d'urgence. Il fallait, comme partout, réduire les dépenses de l'entreprise et augmenter les recettes. Les recettes supplémentaires ne pouvaient pas provenir des usagers, c'est donc l'État qui devait faire un effort.

C'est ainsi qu'avec l'accord du gouvernement, j'ai fait en sorte qu'une partie de la nouvelle eurovignette qui a été imposée en décembre 1994 soit affectée au chemin de fer. Il y a eu là 2,5 milliards de francs belges qui ont été accordés moyennant la conclusion par la SNCB d'un plan qui devait lui permettre de revenir en équilibre; 64 % des montants devaient être consacrés à l'entretien et à l'amélioration du réseau intérieur existant. Malgré les efforts réels de l'État, ces mesures de financement complémentaire restaient cependant insuffisantes sans mesures internes de diminution des coûts. Puis, il y a eu alors ce fameux programme 2005.

Qu'en est-il alors de la sécurité? L'attention pour la sécurité telle qu'elle s'est posée après les catastrophes de Pécrot et de Buizingen n'était pas aussi prégnante en 1994 et en 1995. En effet, depuis Aalter en 1982, il n'y avait pas eu d'accident mortel sur le rail en Belgique. Durant mon mandat ministériel, un seul accident fort heureusement, a eu lieu à Halanzy, sur la ligne 165 entre deux trains de marchandises, faisant cinq blessés légers.

Aucune question parlementaire durant mon mandat n'a d'ailleurs abordé explicitement ni implicitement le sujet de la sécurité en 1994-1995. Mais je me dois de souligner, et c'est un élément très important, que la sécurité était considérée par tous comme une donnée de base de toutes les activités de la SNCB. Tout le monde était convaincu que c'était une condition nécessaire au transport ferroviaire. On n'en parlait quasiment pas à l'époque car on considérait que toutes les mesures de sécurité étaient naturellement prises par l'entreprise. Il y avait, je m'en souviens, après les années 1980 où l'on avait compté, je crois, plus de 200 morts dans les passages à niveau, une très grande préoccupation sur cette question.

Tout au long des années 1990, en tout cas pour la période qui me concerne, l'essentiel des prescrits dans la sécurité, c'était le fait de la SNCB elle-même. C'est en son sein qu'il y avait l'expertise et les ingénieurs capables de mesurer ce qu'il convenait de faire.

Les circulaires, consignes, règlements, travaux adéquats, tout était sous le contrôle de la SNCB. Comme vous le savez, ce n'est qu'après 2004, avec l'évolution du droit européen qui a conduit les États membres à prendre davantage de responsabilités en matière de contrôle de la sécurité, que des prescrits ont commencé à être intégrés dans des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels et qu'on a vu la mise sur pied du service de sécurité et d'interopérabilité du chemin de fer.

En matière de sécurité, le premier contrat de gestion mentionne, dans son article 57, que la SNCB s'engage, notamment à généraliser à bord des engins de traction, la technique de transmission balise-locomotive donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir une meilleure surveillance de la succession des trains.

Concernant le développement du système de freinage automatique TBL2-3, vu les principes d'autonomie de l'entreprise, ce type de dossier n'atterrissait pas sur mon bureau. Je ne garde d'ailleurs aucun souvenir d'un signal de l'administration de la SNCB, du commissaire du gouvernement qui aurait pu laisser entendre qu'il y avait des problèmes au niveau de la sécurité du rail ou de l'implémentation des systèmes de sécurité.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les commissaires, cette brève synthèse avait pour objectif de vous rappeler le contexte dans lequel j'ai été amené à exercer les fonctions de ministre des Communications et des Entreprises publiques. J'ai tenté, non seulement de vous rappeler les enjeux auxquels j'ai été confronté, qui touchaient le maintien d'un service public ferroviaire de qualité, tout en définissant un cadre qui permet de poursuivre le développement du trafic intérieur et tracer les contours du projet TGV pour une mobilité ferroviaire qu'exigeait l'époque contemporaine.

Voorzitter: Christophe Bastin.
Président: Christophe Bastin.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre exposé. J'aurais voulu rebondir sur un élément très concret à la suite de l'audition de M. Coëme. Vous avez évoqué la manière dont la tutelle était assurée par le gouvernement, essentiellement via le commissaire du gouvernement, sur la SNCB.

M. Coëme a évoqué avec nous les rapports d'exécution des plans d'investissement. Les plans d'investissement sont annexés au contrat de gestion. Il nous a dit qu'il était amené à signer et à présenter au gouvernement un rapport du plan d'exécution, en tout cas, pour les années où il assurait la fonction.

Avez-vous, vous-même, été amené à déposer ce genre de document, c'est-à-dire un rapport d'exécution sur le plan d'investissement décennal et si, le cas échéant, ce dernier évoquait la manière dont les investissements en matière de sécurité étaient mis en œuvre?

Je vous pose la question, car le contrat de gestion indique effectivement: "Mise en œuvre du système TBL". Une des conclusions provisoires de nos travaux indique qu'après les mesures d'économie prises en 1987, le système TBL s'est éteint et n'a pas été généralisé, comme le préconisait le contrat de gestion, à l'ensemble du réseau.

Elio Di Rupo: Monsieur Balcaen, permettez-moi de me limiter uniquement à la période où j'exerçais mes fonctions. Je ne ferai aucun commentaire ni sur ce qui s'est passé antérieurement, ni sur ce qui s'est passé par la suite. Il vous appartient d'apporter les considérations que vous souhaitez.

Durant les 17 mois de mon mandat, les questions de sécurité n'étaient pas évoquées au niveau du ministre, simplement parce que chacun

considérait que toutes les mesures étaient prises.

Nous avons appris, via les rapports d'experts, l'existence de rapports internes à la SNCB. Mais ces rapports, je ne suis même pas certains qu'ils aient atteint le conseil d'administration à mon époque! En tout cas, ils ne sont jamais parvenus au niveau du ministre!

Le plan d'investissement 1991-1992 prévoyait en gros un peu plus de 2 milliards sur la décennie et 1 milliard jusqu'en 1995. Quand on regarde l'exécution du budget d'investissement durant les deux années, on peut voir ceci: en 1995, il y a eu un investissement de 131 millions pour le système de sécurité en général. Là, on en était à une utilisation, par rapport à ce qui avait été budgété, de 38 %. C'est relativement faible.

En revanche, et je vous le disais tout à l'heure, la préoccupation de l'époque, c'était les passages à niveau. En 1995, on a utilisé 514 millions, ce qui représente 208 % du budget prévu. Donc, on voit bien que, cette année-là, il y a eu une réorientation budgétaire sur les passages à niveau. Ces investissements font suite à ceux de 1994, qui s'élevaient d'une part à 554 millions pour la sécurité des passages à niveau – 160% de plus que ce qui avait été budgété - et, de l'autre, à 150 millions pour la sécurité en général – au lieu des 43 millions budgétés. Cela veut dire qu'à l'époque, il y avait eu un effort d'à peu près 350 %.

Pour la période 1991-1995, l'exécution du budget sécurité était d'environ 80 %. Voilà la réalité telle qu'elle existait à ce moment-là.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Di Rupo, je vous remercie pour ces précisions. Les documents que vous citez sont bien issus du rapport d'exécution?

Elio Di Rupo: Oui.

Ce sont des documents qui font suite à tout ce que nous avons pu retrouver. Si cela vous intéresse, je peux bien entendu vous adresser ces chiffres, parce que j'imagine qu'il ne doit pas être aisé de les prendre au vol. Je les ferai parvenir au président.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur Di Rupo, ma question porte sur les investissements. Tout à l'heure, vous parliez du dossier TGV qui coûtait cher à la SNCB dans les années '90.

J'aurais voulu savoir si les investissements réalisés en cette matière ne s'étaient pas faits au détriment du trafic interne, donc au détriment d'investissements plus conséquents en matière de sécurité.

Elio Di Rupo: D'abord, c'était une époque où les principales préoccupations, outre la sécurité aux passages à niveau – je rappelle que, dans les années '80, on y comptait plus de 200 morts, ce qui n'est pas rien; par rapport à ce dont nous discutons, qui est déjà une catastrophe en soi, on mesure de quoi l'on parle et il était donc normal que la préoccupation soit concentrée sur les passages à niveau –, étaient ce changement dont, aujourd'hui, on ne mesure pas le caractère difficile qui était de faire passer la SNCB d'entreprise d'État à entreprise publique autonome.

Je puis vous dire que cette évolution a été très difficile. Quand je suis devenu ministre en 1994, j'ai été frappé par le peu de conscience qu'avaient à la fois une partie de la classe politique, une partie des syndicats, une partie des responsables des entreprises publiques (nous pourrions parler de Belgacom et d'autres) du fait que l'Union européenne avait déjà indiqué, avec son livre vert, entre autres, que nous irions vers une très grande autonomie de gestion, une séparation nette entre le rôle de l'autorité publique et l'entreprise. Et puis, au sein même des entreprises, cette différenciation de l'infrastructure et de l'exploitation. En Belgique, comme il faut toujours être original, nous avons aujourd'hui trois entreprises; vous connaissez cela mieux que moi.

À l'époque, c'était donc la grande préoccupation. Mais, après les restrictions, il fallait réaliser des investissements dans les réseaux intérieurs, mais nous devions aussi avancer dans l'installation du TGV.

Je me souviens de débats où certains disaient qu'il fallait arrêter le TGV à Bruxelles, qu'il ne fallait pas aller plus loin. J'y étais totalement opposé; je trouvais que c'était une vue courte, c'était avoir le nez dans le guidon et ce n'était pas voir le futur.

Nous nous sommes organisés pour que les investissements TGV viennent vraiment en parallèle et n'interfèrent pas dans les investissements intérieurs, et certainement pas dans les investissements de sécurité.

J'imagine que vous verrez mon successeur; il

vous donnera des détails. Je peux vous dire dès à présent de mémoire que dans le cadre de la consolidation stratégique de Belgacom, nous avions pu obtenir un montant financier significatif lors de l'entrée d'Ameritech.

J'avais fait en sorte – j'étais resté ministre des Télécommunications et non plus des Communications – que l'on puisse avoir des montants financiers pour la Financière TGV afin qu'elle puisse vivre et amorcer la pompe des investissements.

Cela s'est fait véritablement en parallèle. Nous savions que nous ne pouvions pas interférer entre le réseau intérieur et le réseau TGV. Aujourd'hui, le TGV existe de frontière à frontière. Je n'imagine pas la capitale de l'Europe ne pas avoir ce TGV.

Voorzitter: David Geerts.
Président: David Geerts.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre exposé. Les rapports de nos experts témoignent de l'abandon progressif du TBL1 dès la fin des années '80 et particulièrement vers 1994, le rapport pointe des retards dans le dossier TBL2-3. Vous avez souligné qu'il n'y avait pas eu d'accident mortel depuis 1982. D'après vous, l'absence d'accident est-elle une des raisons du ralentissement dans les dossiers TBL?

Mon collègue Christophe Bastin a évoqué les procédures internes en matière de sécurité et il a demandé le nombre de niveaux internes nécessaires pour rapporter des erreurs ou des manquements en matière de sécurité. Votre prédécesseur a parlé de circulaires et dit qu'une des procédures utilisées, officieuse, était la procédure syndicale. Ce type de fonctionnement ne témoigne-t-il pas d'un manque relatif de culture de sécurité au sein de la SNCB?

Elio Di Rupo: Permettez-moi de vous dire ceci. Pendant la courte période de mon mandat de ministre des Communications, j'ai eu le sentiment que la sécurité était un souci premier de tous à la SNCB, depuis le patron jusqu'à l'ouvrier sur le rail, les cheminots. Dans toutes les discussions, j'ai toujours ressenti le souci permanent de la sécurité. Après les accidents dramatiques que nous avons connus, je me suis tout de même intéressé à la situation et mon sentiment reste le même aujourd'hui. Il y a vraiment une culture de la sécurité dans l'entreprise et c'est normal: c'est tellement important qu'on n'imagine pas que cela puisse être autrement. Ceci n'empêche ni des défaillances techniques ni des défaillances humaines.

En tout cas, pour la période où j'ai été ministre, j'avais vraiment le sentiment que la sécurité était le souci premier, depuis le sommet jusqu'à la base de la SNCB.

Pour le reste, je n'ai pas eu connaissance du fait qu'il y avait un retard, je l'ai lu dans les rapports. Le choix du TBL2-3 avait été fait en 1991 et je sais qu'un appel d'offre avait été transmis aux ACEC.

J'ai lu qu'il y avait des retards mais je n'ai pas été informé de la raison de ces retards, je n'ai reçu aucun signal à cet égard.

En matière de contrôle, la SNCB utilisait ses propres mécanismes à l'époque. La situation après 2004-2005 était très différente, avec une instance spécifique et les institutions européennes. C'est donc un univers très différent de celui que nous connaissions au début des années '90 où, avant la loi de 1991, la SNCB faisait tout en tant que société d'État mais avec les compétences entièrement en son sein. Ensuite, on a scindé le rôle de l'autorité publique avec la société publique autonome, mais toutes les compétences restent à l'intérieur même de la SNCB, qui est une entreprise d'ingénieurs.

Linda Musin (PS): Monsieur Di Rupo, vous avez dit que vous aviez le sentiment que la sécurité était le souci premier de la SNCB. Si on reprend les rapports des experts, on constate qu'ils notent avec une certaine constance l'absence de stratégie globale au niveau de la gestion de la sécurité. Ils soulignent notamment l'absence de coordination quand il s'agit du déploiement des systèmes de sécurité TBL1, TBL1+ ou ETCS.

Lorsque vous étiez ministre en charge de cette entreprise, avez-vous été interpellé par cette absence de stratégie globale?

Elio Di Rupo: Non. Rien ne permettait de porter de jugement de cette nature. On avait vraiment le sentiment que c'était sous contrôle, notamment en termes de technologie. Les responsables politiques quels qu'ils soient, en ce compris les parlementaires, imaginaient que les ingénieurs savaient quelle technologie il fallait utiliser. À la lecture des rapports, il y a des nuances, mais à l'époque il était évident que le contrôle était effectué de manière appropriée en interne. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, il y avait une seule entreprise.

Votre question me permet de rappeler, si vous le permettez, monsieur le président, ce que j'ai dit, notamment après l'accident de Buizingen. En effet, on doit situer les faits en 2010 avec les réalités de 2010.

Je ne porte aucun jugement. Je reste convaincu que la sécurité est le souci premier de la SNCB et des trois institutions, même si les rôles d'Infrabel, de la SNCB et de la Holding sont légalement différents.

On constate que, dans n'importe quel système, notamment en matière de sécurité, plus il y a d'acteurs, plus les coordinations sont difficiles. Bien entendu, à l'inverse, en voulant tout donner à une personne, on en arrive à un système peut-être trop centralisé, mais il y a de la coordination.

Je voudrais revenir un instant à ce qui a été fait au niveau du Plan Marshall du côté wallon. Quand nous avons lancé ce plan, un des soucis était de pouvoir vérifier en permanence l'exécution des centaines de mesures que nous avions prises. Qui allait suivre chacune des étapes et rapporter l'état d'avancement de chaque mesure? Après sélection, nous avons désigné un délégué général dont la mission consiste uniquement à suivre l'exécution de ce qui a été décidé. À l'époque, je m'étais permis d'adresser un courrier aux conseils d'administration de la Holding, d'Infrabel et de la SNCB en leur proposant la désignation en commun d'un rapporteur spécial de sécurité.

Celui-ci aurait été choisi de commun accord, après avoir suivi toutes les procédures utiles. Ce devait être une personne indépendante qui aurait été invitée à chacun des conseils d'administration avec obligation de faire rapport au minimum une fois tous les deux mois. On aurait pu imaginer que ce rapporteur spécial ait une petite task force. Il ne s'agissait pas de se substituer aux autres. Sa mission eût été de suivre l'évolution, l'exécution de toutes les mesures prises dans les différentes sociétés et d'informer en permanence ce qui se fait partout avec la même voix, les mêmes éléments dans les trois sociétés qui sont, qu'on le veuille ou non, à la fois indépendantes et en interconnexion.

Il était question d'une task force composée d'un nombre minimum de personnes, comprenant des responsables de la sécurité tant du Holding, de la SNCB que d'Infrabel. Ces responsables pouvaient très bien participer aux travaux de cette task force. Comme je l'avais indiqué, le rapporteur spécial pouvait faire le suivi concret et la mise en œuvre du programme de la sécurité étape par étape, rendre un rapport au moins une fois tous les deux mois, assister comme observateur à toutes les réunions de sécurité auxquelles il souhaitait assister.

En outre, il était important de lui donner un pouvoir, celui de savoir. Le délégué général pour le plan Marshall a le pouvoir d'interroger n'importe quel fonctionnaire depuis le plus important jusqu'à la femme d'ouvrage et tout le monde est tenu de répondre. Il n'a aucun droit d'injonction. Il n'a pas le droit de dire ou de faire ceci ou cela mais personne ne peut ne pas l'informer de quelque chose. Il a, dès lors, cette faculté de prendre connaissance de ce qu'il veut, non pas par le filtre d'une éventuelle hiérarchie mais il prend l'information qu'il souhaite là où il veut, auprès de n'importe quel niveau du travail, en l'occurrence au niveau du travail de la sécurité. Fort de cela, il rédige ses rapports et peut certainement proposer un certain nombre de mesures. J'avais le sentiment qu'en relation avec l'Agence européenne des chemins de fer, un élément aurait pu compléter les mécanismes actuels que l'on trouve dans chacune des sociétés.

J'en étais convaincu déjà avant l'accident, mais à la lecture du rapport, on remarque bien que cela mériterait, à un moment donné, que ce ne soit pas d'institution en institution, tout en respectant l'autonomie, mais que le niveau d'information, surtout à la lumière de ce que l'on connaît aujourd'hui, soit identique dans les trois conseils d'administration. Voilà qui me semblait un élément additionnel.

Comme souvent, monsieur le président, on a trouvé que cette proposition était intéressante. Si elle était mise un jour en application, j'en serais ravi, mais voilà où cela en est.

Linda Musin (PS): Il est vrai qu'il était souvent question, y compris avec les experts, de disposer d'une structure faîtière sur le plan de la sécurité. J'imagine que, dans le Plan Marshall, grâce au délégué désigné, cela fonctionne bien?

Elio Di Rupo: Ce qui est important, c'est qu'on ne peut pas changer la légalité des choses. De plus, nous sommes tenus par des règles européennes extrêmement strictes entre l'infrastructure, les entreprises d'exploitation. On ne peut pas faire n'importe quoi.

Cependant, pour faire simple, personne ne peut empêcher un conseil d'administration d'inviter qui il a envie. Si les conseils d'administration invitent la même personne après s'être mis d'accord d'une

manière permanente, je ne vois pas où il y aurait une illégalité. En même temps, cela permettrait d'avoir un nœud dans un réseau, plutôt qu'une structure faîtière. En effet, je ne crois pas en la structure faîtière: c'est un autre domaine et il faut voir la compatibilité avec les prescrits légaux et les dispositions européennes. En revanche, qu'il y ait un lieu où l'information serait la même pour les trois entreprises, voilà qui serait intéressant, à mon avis.

En effet, sans entrer dans le détail du débat, j'imagine, pour l'avoir entendu, qu'il y a tous les choix, toutes les analyses possibles, mais il y a la mise en œuvre. Quand on discute avec des ingénieurs de la SNCB, ils me parlent de la durée des mises en œuvre. Même après l'accident dramatique, lorsqu'on leur demande s'ils peuvent s'y mettre à fond, ils nous répondent que même en ne faisant que cela, il leur faudrait un laps de temps extrêmement long. Tout cela est vraisemblablement vrai, mais mériterait que chaque conseil d'administration ait la même information en termes de suivi.

Voilà le sentiment qui m'animait.

De **voorzitter**: Als u mij toelaat, ga ik daar even op in.

In het voorstel dat u formuleert, oefent de *rapporteur spécial* eigenlijk een horizontale bevoegdheid uit in de drie maatschappijen. U zegt dat een van de mogelijke aanbevelingen van onze commissie erin kan bestaan een werkwijze te creëren, zodat er op een gestructureerde manier een instelling komt die horizontale bevoegdheden heeft: u*n rapporteur spécial avec un taskforce*, die aan monitoring doet en die *un état d'avancement* op het vlak van veiligheid opstelt voor de drie verschillende maatschappijen.

U hebt dat voorstel al gelanceerd, als ik het goed heb begrepen?

Elio Di Rupo: Les conseils d'administration ont marqué un intérêt. J'imagine qu'ils ont eu autre chose à faire jusqu'à présent. Je n'ai pas entendu que c'était oublié à tout jamais. Je n'ai reçu aucune réponse négative.

Monsieur le président, c'est à vous à formuler les recommandations.

Le **président**: Bien sûr.

Elio Di Rupo: Le souci que j'avais en formulant une telle proposition, c'était de voir comment on doit respecter - on peut se concentrer sur un aspect mais il faut regarder l'ensemble - des prescrits légaux, des prescrits européens, la séparation des rôles, des comptabilités, …

Permettez-moi de vous le dire, ne m'en voulez pas mais il y avait cette phobie qu'il fallait absolument retirer l'autorité publique comme acteur de l'économie. Je n'entre pas dans le détail. C'est pour d'autres lieux ou endroits.

Aujourd'hui, tout cela s'est amplifié mais est légal. Il faudrait voir comment trouver une formule permettant d'avoir un lien structuré pour que les trois conseils puissent avoir à faire à des gens totalement indépendants qui aient accès à l'information.

Par expérience, je sais que dans les trois conseils, les trois CEO sont des gens de qualité. Ce sont des gens qui en veulent et qui ne demandent qu'à bien faire.

Ce que j'ai toujours considéré comme important c'est que l'information puisse être la même. Faisons confiance à la capacité propre des gens. Il y a des gens de très haut niveau. Mais parfois je me demande s'ils ont vraiment la bonne information par rapport à l'entreprise voisine. Peut-être est-ce une inquiétude non fondée.

Par expérience, chaque conseil à sa propre dynamique, sa propre logique, son propre budget, ses propres objectifs. Avoir, ne serait-ce que l'information qui est digérée par quelqu'un qui a les pleins pouvoirs de connaître, et non pas de donner des injonctions et de rapporter. Ensuite, chacun assume sa responsabilité. Voilà l'idée que je m'étais permis de suggérer.

De **voorzitter**: Dat is een interessante suggestie, een aanbeveling.

Zijn er nog andere opmerkingen of vragen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je crois que nous sommes nombreux à rejoindre la constatation qu'il y a, en matière d'information au moins, des difficultés entre les différentes entités du groupe et que cela peut se répercuter sur les actions et les stratégies de chacune. C'est effectivement un point très important sur lequel nous nous penchons pour faire les recommandations les plus pertinentes possible au niveau de la commission.

Monsieur Di Rupo, je voulais revenir sur ce que vous avez dit à notre collègue Mme Musin à

propos de la culture de sécurité. Vous dites que vous n'avez pas ressenti un manque de culture de sécurité au sein de l'entreprise quand vous en assuriez la tutelle. C'est un discours qui a été tenu par l'ensemble des personnes que l'on a entendues jusqu'à maintenant, qui avaient la tutelle de la SNCB ou qui étaient aux affaires à la direction de la SNCB.

On doit reconnaître que, même si des efforts ont été faits en matière de sécurité, sur cette question de l'équipement des trains et des voies en termes de systèmes de sécurité automatiques, on est face, sur la période 1982-2000-2005, à un échec. Aucun système ne se met en place, au contraire de ce qui se passe dans les pays voisins qui, c'est vrai, ont parfois été confrontés à de sévères catastrophes et qui sont entrés dans un processus de mise en œuvre de ce système; aujourd'hui la France, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, etc., sont beaucoup mieux équipés que nous en termes de système automatique.

Comment pouvez-vous nous expliquer cette contradiction que, malgré cette culture de sécurité – je suppose que les dirigeants de la SNCB ont aussi été interpellés par ces catastrophes ferroviaires en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne – on ne soit jamais arrivé à mettre en œuvre, de manière structurante pour l'ensemble du réseau de la SNCB, un tel système de protection automatique des trains?

Elio Di Rupo: Pour la période qui est celle qui me concerne, je ne peux que me répéter: je n'ai eu aucun signal qui aurait pu laisser croire qu'il existait la moindre difficulté. À la lumière de ce que nous connaissons aujourd'hui, je puis comprendre le sens de votre question.

Vous voyez bien que, jusqu'aux années 2000, cette période a consisté à donner des responsabilités à la SNCB elle-même. Il était naturel d'imaginer que s'y trouvaient les intelligences et les capacités technologiques pour assurer. Comment, à un moment donné, ont-elles été freinées et pour quelles raisons? Ces gens ont choisi un parcours particulier pour le TGV, puis ils ont opté pour quelque chose de compatible. Ce sont des questions que vous devez poser aux gens qui connaissent. Ce n'est pas que je refuse de vous répondre, mais j'en suis incapable.

Il faut vraiment examiner avec les ingénieurs qui, à l'époque, exerçaient des responsabilités précises pour voir comment s'est produite cette évolution et pourquoi il y a eu un tel système chez nous, et un autre aux Pays-Bas ou en France. Ce sont des questions qu'il faut poser aux techniciens eux-mêmes, parce qu'à mon époque, il n'y avait pas de débat à cet égard.

De **voorzitter**: U zegt dat u voornamelijk werd gevat door het exploitatieverlies bij de NMBS. U stelt enerzijds een verlies vast, anderzijds een onderhoudsachterstand, opgelopen in de jaren tachtig.

Is er op dat moment door uw regeringscommissarissen gezegd: 'Sommige investeringen zullen we moeten retarderen om tot een exploitatie-evenwicht te komen?'

Elio Di Rupo: Je vous ai indiqué les investissements qui ont été réalisés. En matière d'investissements, nous avions grosso modo suivi les prévisions.

En 1994, les investissements s'élevaient à 34 milliards, dont environ 18 milliards pour le TGV et 16 milliards pour le réseau intérieur. Ces 16 milliards était un peu au-dessus des 100 % prévus.

En 1995, c'était à peu près la même chose: 31 milliards d'investissements. Nous avons exécuté une dizaine de milliards pour les infrastructures, nous avons respecté les prévisions en ce domaine. Je n'ai pas de souvenir qu'il y ait eu une altération durant cette année et demie d'exercice, les chiffres sont là pour rappeler que nous avons suivi les prévisions.

Il faut s'imaginer les difficultés financières du moment. À l'époque, il a fallu prendre des mesures avant que je n'exerce les fonctions de ministre. Il s'agissait de mesures vitales pour le pays; l'effet boule de neige de la dette était tel que nous étions en train de détruire le budget de l'État par le cancer intérieur. Dans cette panoplie de mesures de toutes natures pour arrêter cet effet boule de neige se trouvaient celles des années '80, que vous connaissez. Ensuite, nous avons essayé de rétablir la situation.

De **voorzitter**: Ik meen dat iedereen de kans gehad heeft alle vragen te stellen die hij of zij wou stellen. Wij kunnen dus onze werkzaamheden van deze morgen beëindigen. Mijnheer Di Rupo, ik wil u bedanken voor uw bijdrage en voor uw aanbevelingen.

Collega's, wij zien elkaar deze namiddag terug.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.29 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12.29 heures.

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 08 DECEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 08 DECEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Michel Daerden, minister van Vervoer tussen 1995 en 1999 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Michel Daerden, ministre des Transports de 1995 à 1999 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Comme à chaque session, nous entendrons d'abord les réactions de notre invité qui commentera les deux rapports intermédiaires des experts: celui de la Cour des comptes et celui de l'ERA. Ensuite, nous poserons nos questions.

Michel Daerden: Monsieur le président, mesdames et messieurs les commissaires, vous m'avez invité à m'exprimer sur l'exercice de ma fonction de ministre des Transports de 1995 à 1999, notamment sur base du rapport établi par les experts, que vous avez désignés, dans le cadre des travaux de votre commission.

Ik wil eerst en vooral graag de kwaliteit benadrukken van het onderzoek en de kritische analyse van de verschillende besproken periodes die eerder werden uitgevoerd door de deskundigen. De lectuur van hun verslag voerde mij terug naar die spannende periode uit mijn politieke leven, die vooral werd gekenmerkt door de lancering en realisatie van grote investeringsprojecten, vooral op het vlak van onze spoorwegen.

Ik waardeerde hun verslag, omdat het mij tien jaar jonger maakte, maar tegelijk maakte het mij treurig, omdat het mij ook heeft herinnerd aan een vreselijke ongeluksdag waarop achttien mensen de dood vonden, wat ons allemaal diep heeft geraakt.

In juli 1995 werd ik benoemd tot minister van Vervoer.

J'ai le souvenir qu'à cette époque, l'administrateur délégué, M. Étienne Schouppe, venait de déposer un plan de restructuration draconien. Ce dernier prévoyait notamment une augmentation de la productivité, une nouvelle organisation et une réduction importante du nombre de cheminots. C'était le fameux plan "Objectif 2005", qui avait engendré une farouche – le mot est faible – opposition des syndicats, conduits par MM. Damilot et Bovy.

Va alors commencer une longue et difficile période de négociations, où je vais découvrir les défis majeurs auxquels notre entreprise nationale des chemins de fer était confrontée. En fait, l'objectif de l'entreprise était de présenter au gouvernement un projet de plan d'investissement 1996-2005, accompagné d'un plan de restructuration visant à permettre à la SNCB d'atteindre son équilibre financier.

Ce long conflit social va déboucher sur un accord, qui prévoyait notamment la création de la Financière TGV. La société va alors, peu à peu, retrouver son rythme de croisière et évoluer sur la base du plan "Objectif 2005", du plan

d'investissement 1996-2005 approuvé par le gouvernement et le deuxième contrat de gestion.

Permettez-moi de vous rappeler le contexte de l'époque! Le premier contrat de gestion entre l'État et la SNCB a été conclu en 1992 en application de la loi de 1991.

Il introduisait la grande distinction, dans le chef de la SNCB, entre les activités de service public et les activités commerciales. Seules les premières pouvaient être financées par l'État. Pour suivre le raisonnement, il est fondamental de savoir que la loi de 1991 accordait la pleine autonomie aux organes de gestion de l'entreprise dans le domaine des activités commerciales. Cela signifie que la SNCB disposait d'une totale autonomie dans le transport de marchandises et le transport international de voyageurs (TGV, Thalys, Eurostar). La filialisation a notamment permis la constitution du groupe ABX.

Quant aux missions de service public, leur bonne exécution était garantie via le contrôle exercé par le commissaire du gouvernement au nom et pour le compte du ministre. En l'occurrence, il s'agissait de M. Pierre Forton, fonctionnaire expérimenté au ministère des Communications, plus précisément directeur général du Transport terrestre. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour le remercier du temps qu'il a consacré à cette mission. Après chaque réunion du conseil et du comité restreint, il m'envoyait un rapport évoquant les principaux points repris à l'ordre du jour.

Pour ceux qui connaissent moins bien le sujet, il disposait de quatre jours pour introduire un recours auprès du ministre dont relève l'entreprise autonome contre toute décision qu'il estimait contraire à la loi ou aux missions imparties à la société en application de son contrat de gestion. Je voudrais souligner que pendant l'exercice de mon mandat ministériel, M. Forton n'a introduit aucun recours en l'espèce. Je dois d'ailleurs vous préciser que vu sa situation professionnelle, il remettait à l'administration certains documents relatifs aux réunions des organes de la SNCB dont il bénéficiait d'une transmission anticipée afin de recueillir d'utiles conseils pour lui permettre de préparer au mieux les dossiers relevant de sa compétence.

Vu la personnalité, l'expérience et l'équipe de M. Forton, je dois vous avouer que je n'ai jamais perçu aucune raison particulière de nature à me faire considérer que le contrôle de l'État sur l'entreprise eut pu être mis en doute.

Bovendien herinner ik me dat er grote hervormingen aan de gang waren op het niveau van de Europese Unie. Het Witboek van de Europese Commissie van juli 1996 benadrukte het gebrek aan dynamiek van de spoorwegmaatschappij. Dat zou hebben bijgedragen tot het verlies van marktaandeel ten gunste van het wegverkeer. De Commissie was van mening dat de invoering van de marktwerking het mogelijk zou maken de sector dynamiek te geven en op weg te helpen naar groei.

Het Witboek lag in de directe lijn van de beroemde richtlijn 91/440, die het onderscheid invoerde tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en spoorwegvervoer, een zekere concurrentie met het vrachtvervoer mogelijk maakte en de financiële sanering van de nationale ondernemingen oplegde.

Je dois vous avouer que la Belgique n'était pas très favorable à cette politique de concurrence initiée par la Commission et que je mettrais tout en œuvre – je m'en rappelle comme si c'était hier – pour freiner l'évolution dans ce domaine, les pertes de parts de marché, réalité, étant plutôt attribuées chez nous au manque de moyens accordés au secteur et au manque d'internalisation des coûts externes des différents modes de transport. Pour être précis, je souligne que l'internalisation des coûts externes c'est notamment la prise en compte du coût de l'activité de transport sur l'usager, du coût issu des conséquences de ce type de transport pour la société, du coût lié aux nuisances sonores, à la pollution atmosphérique ou encore à la congestion et accidents.

En 1994, je me permets d'insister sur cet aspect, les accidents sur les routes belges étaient de l'ordre de plus ou moins 1 700 morts ce qui était, et de loin, supérieur au nombre de victimes d'accidents ferroviaires qui était inférieur à la dizaine ce qui est, je pense, toujours le cas aujourd'hui même si le nombre de personnes transportées par le rail va grandissant.

Et puis il y a ce deuxième contrat de gestion et le plan d'investissement 1996-2005 que j'ai eu l'honneur de préparer et de signer. C'est dans ce contexte que je vais négocier et signer ce contrat entre l'État et la SNCB, en associant les Régions. S'agissant du deuxième exercice du genre, l'État y apportera un certain nombre de précisions par rapport et suite à l'expérience du premier contrat, notamment sur le plan de la qualité de l'offre et du transport intérieur de voyageurs.

De Staat zal via die weg zijn best doen om meer middelen te geven aan zijn nationale maatschappij voor haar binnenlandse netwerk, alsook om zich te integreren in het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen, aangezien de geografische positie van België die houding vrijwel oplegt.

Ces priorités se sont traduites tout naturellement et logiquement dans des crédits d'investissement plus importants accordés dans le plan d'investissement 1996-2005.

J'ai effectué une petite recherche à ce sujet: 15 milliards de francs belges par an étaient prévus dans le plan décennal 1991-2000; dans le plan d'investissement 1996-2005, nous avons prévu des montants allant croissant de 15,66 milliards en 2006, 17,7 milliards en 1997, 18,46 milliards en 1998, 18,66 milliards en 1999. Et ce, sans tenir compte du TGV.

Je me souviens, en effet, que pendant cette période, 56,8 milliards de francs belges ont été investis dans le cadre du TGV. Je me souviens des explications qui m'ont été données à l'époque sur la sécurisation des TGV. Il fallait sécuriser les lignes elles-mêmes dans le sens de la protection du site contre les intrusions.

Je pourrais raconter des tas d'anecdotes, mais je n'ose plus: elles font chaque fois le buzz à la télé! Je m'en tiens donc rigoureusement à mon texte. En la matière, je vous assure que notamment on avait prévu des passerelles pour les animaux, des clôtures pour empêcher les animaux d'entrer sur les lignes; il avait même été prévu des passages pour les grenouilles. Je vous jure que c'est vrai! C'est vous dire à quel point cet élément de sécurisation était omniprésent dans la démarche.

Au-delà de cela, à bord des TGV, un système de signalisation cabine devait permettre au conducteur de lire les indications dans son poste de conduite. En effet, au-delà de 160 km/h, il lui devenait difficile de lire les informations situées à l'extérieur du train.

J'étais particulièrement sensible à cet enjeu de sécurité, car mon père, cheminot lui-même, m'avait souvent entretenu des difficultés pour un conducteur de saisir, notamment dans les situations de fatigue, les informations et indications de sécurité émises depuis l'extérieur du train.

C'est grâce à ces investissements TGV que la SNCB, quelque peu poussée par ses partenaires européens, prendra pour la première fois une décision d'équiper une ligne d'un système de signalisation cabine. Il s'agissait de la ligne de Lembeek à la frontière française, qui sera équipée du système utilisé en France. Je savais que la SNCB, en parallèle, voulait développer son propre système de signalisation cabine, aussi performant que le système français, qui permet de contrôler la vitesse en continu et de freiner automatiquement le train bien avant le feu rouge.

Pour l'installation de ce système, dit TBL de nouvelle génération, sur les principales lignes du réseau intérieur, 6,9 milliards ont été prévus dans le plan décennal 1996-2005, soit 4,7 milliards de plus que dans le plan précédent. C'est d'ailleurs ce même système que la SNCB a installé sur la ligne à grande vitesse entre Ans et Louvain. D'après mes souvenirs, la sécurité dans le contrat de gestion conclu en 1997 se traduisait surtout par des crédits d'investissements supplémentaires pour financer notamment les systèmes de signalisation les plus performants.

À titre d'information, la sécurité sur le réseau belge à l'époque n'était pas remise en question. L'État ne disposait d'aucun élément indiquant que le niveau de sécurité était insuffisant. Pour ainsi dire – j'ai effectué des recherches –, il n'y a eu aucune question ou interpellation soulignant que l'approche que l'entreprise adoptait quant à son niveau de sécurité était inopportune.

Pour la sérénité du débat, je voudrais vous rappeler qu'à l'époque, le nombre de décès accidentels (voyageurs et agents) sur le réseau variait entre 3 et 8 par an. Je vous demande de bien réfléchir à cet aspect.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais maintenant en arriver à mes conclusions.

En concluant ce contrat de gestion avec la SNCB accompagné du plan d'investissement 1996-2005 et du plan "Objectif 2005", j'avais le sentiment de rencontrer les grands défis auxquels nous étions confrontés: le redressement de l'entreprise pour lui permettre de faire face à la concurrence naissante et inévitable, l'apport de moyens financiers nouveaux et importants pour lui permettre de s'inscrire dans le réseau international de lignes à grande vitesse, l'accroissement des crédits d'investissement pour lui permettre de maintenir son réseau intérieur et d'améliorer progressivement sa sécurisation, le renforcement des dispositions relatives à la qualité du service à rendre aux voyageurs qui s'inscrivait dans la droite ligne des interpellations parlementaires traduisant un niveau d'exigence

allant croissant vis-à-vis des services de transport.

Il était essentiel, à mes yeux, de rencontrer tous ces défis puisque nous étions, par ailleurs, occupés à adopter les premiers arrêtés de transposition de la fameuse directive 91/440 à laquelle je faisais allusion tout à l'heure et de celles qui ont suivi.

Elles imposaient non seulement la séparation de plus en plus nette des activités de transport et de gestion de l'infrastructure, mais elles libéralisaient aussi peu à peu le fret. Pour accompagner cette concurrence nouvelle, nous préparions le transfert progressif d'activités régaliennes de la SNCB vers l'État. C'est ainsi que nous avons créé fin 1998, début 1999 le fameux service d'appui ferroviaire qui intervenait pour épauler l'administration existante en matière d'interopérabilité ferroviaire et de règles d'utilisation de l'infrastructure. C'était l'ancêtre de l'actuel Service de Sécurité et d'Interopérabilité des chemins de fer dont il est question dans les rapports de l'ERA et de la Cour des comptes.

Tot slot werden er naast de spoorwegen ook andere sectoren van het federale departement van Communicatie geconfronteerd met grote uitdagingen. Zo hebben we met de hulp van mijn kabinet en van de betrokken besturen veel tijd en energie geïnvesteerd in de hervorming van de Regie voor Maritiem Transport en in de oprichting van Belgocontrol.

Mesdames et messieurs les commissaires, j'espère que vous aurez compris au travers de cette brève synthèse à quel point je me suis consacré avec cœur pendant quatre ans passés à la tête de ce département à ce que je considérais comme une mission essentielle pour l'avenir de notre pays: contribuer avec le management de l'entreprise à doter la SNCB de tous les atouts possibles pour gagner le défi de la mobilité ferroviaire – mobilité durable par excellence – du XXIe siècle.

Merci pour votre attention.

Steven Vandeput: Mijnheer Daerden, dank u voor uw uiteenzetting. Ik ben blij met uw mededeling dat u zich tien jaar jonger voelt vandaag. Proficiat daarvoor.

Gezien de stopzetting van TBL1 en de grote vertraging van TBL2-3 moet men zich destijds toch bewust geweest zijn van het grote risico dat bestond? Het aantal aanrijdingen op overwegen was weliswaar veel groter, maar het risico op seinoverschrijdingen was en bleef groot. Op dat ogenblik zelf werd ter zake eigenlijk geen actie ondernomen. Is men er nooit bij blijven stilstaan dat er niet werd gewerkt aan de actieve implementatie van een stopsysteem om seinoverschrijdingen te voorkomen? Heeft men nooit gerapporteerd dat op dat ogenblik op dat vlak eigenlijk geen actie werd ondernomen, wetende dat de kans op een ongeluk door seinoverschrijding niet denkbeeldig was?

Michel Daerden: Monsieur le commissaire, il ne sert à rien d'entrer dans le détail technique avec le ministre. Nous n'allons pas commencer à parler du TBL1 ou du TBL2. Je peux vous assurer que ce n'est pas le rôle du ministre. D'autres sont venus à cette barre avant moi, à chacun sa fonction.

Nous sommes en présence d'une entreprise publique autonome qui occupe 40 000 personnes. À chacun son rôle!

Je vous dis avec fierté que, dans le contrat de gestion avec investissements que j'ai signé, j'étais conscient du problème de la sécurité. La sécurité est multiforme, elle ne se limite pas au TBL1 ou TBL2. On peut notamment parler de la formation des conducteurs ou d'un tas d'autres choses. Dans le plan que j'ai signé, qui couvrait la période de 1996 à 2000, il y avait eu 3,3 milliards d'investissements.

Vous me direz avec beaucoup d'objectivité que, sur cette même période, on a investi 1,2 milliard. C'est juste mais, dans le plan que j'ai signé, il y avait 3,3 milliards rien que pour les installations de sécurité. C'est la ligne 1.9 des investissements.
Si, au-delà de cela, je prends le document d'analyse des investissements 1996-2005, à la ligne 1.9 pour la sécurité, les *veiligheidsinstallaties*, je lis 6,9 milliards. C'est le rôle du ministre et puis il revient à l'entreprise de décliner. À chacun son rôle.

Steven Vandeput: Waarom stel ik die vraag? Ik ben mij ervan bewust dat u en de ministers voor en na u, op budgettair vlak alles hebben gedaan wat zij nodig achtten.

De heer Schouppe heeft afgelopen week in onze commissie gezegd dat er op het vlak van de veiligheid weliswaar budgetten uitgetrokken waren, maar dat de regering besliste en dat hij als directeur-generaal van de toenmalige unitaire NMBS die beslissingen uitvoerde. Dat is een contrapositie, waarover u misschien duidelijkheid kunt verschaffen.

U zegt dat u als minister het budget ter beschikking stelde. Ik vermoed dat er in het beheerscontract dat u destijds met de maatschappij was overeengekomen, opvolgingscriteria waren vastgelegd. Mijn vraag is of er bij de opvolging van dat beheerscontract aan u werd meegedeeld dat er zware achterstanden waren en welke acties wel of niet werden genomen met betrekking tot de aanzienlijke budgetten die waren vrijgemaakt voor veiligheid.

U geeft immers zelf aan, in alle objectiviteit, dat met die 1,2 miljard slechts een derde van het op dat ogenblik ingeschreven bedrag was besteed.

Michel Daerden: Je vais tout d'abord vous faire une confidence. Dans ma longue vie politique – il y a 16 ans que je suis ministre – ce fut un des meilleurs moments de ma vie politique, un département exceptionnel que, pour des raisons familiales, j'aimais beaucoup et dans lequel je me suis beaucoup investi. J'ai rencontré en M. Schouppe, qui était l'administrateur délégué et que je ne connaissais pas du tout, un homme qui connaissait admirablement le chemin de fer.

Les relations sont parfois extrêmement difficiles – et je vous souhaite aux uns et aux autres d'être un jour ministre responsable des Entreprises publiques autonomes – entre le ministre et l'organe de gestion, et plus précisément l'administrateur délégué de cette entreprise. Mais je dois vous avouer que ma relation avec M. Schouppe a été parfaite. Je n'oublierai jamais cela de ma vie. Nous avons pu réaliser des choses merveilleuses grâce à cette relation parfaite qui était d'ailleurs soutenue par les syndicats.

Je disais dans d'autres cénacles il n'y a pas très longtemps, que quand on est ministre, ce qu'il faut d'abord c'est apprendre à signer, pour les gens, quel que soit votre département. Je vois dans cette salle un certain nombre de responsables communaux qui savent exactement ce que je veux dire. Un ministre doit être capable de signer pour aider ses administrations et doit être capable d'aller au Conseil des ministres pour gagner les budgets pour les entreprises qu'il défend.

C'est ce que je faisais et d'ailleurs vous verrez que pendant la période où j'étais ministre – mais ce n'est pas seulement grâce à moi – les budgets pour la SNCB ont augmenté considérablement parce que c'était un combat permanent pour aider cette entreprise qui me tenait beaucoup à cœur. Je vous en parle encore aujourd'hui, avec le recul, avec beaucoup d'émotion.

Je me rappelle une interview terrible de Jean-Luc Dehaene où on lui demande à brûle-pourpoint quel est le mode de transport qu'il préfère, question à laquelle il répond – et c'est aussi mon point de vue: "le TGV". C'est lui qui a posé la première pierre, je n'ai jamais fait que poursuivre son œuvre, ce que je dis avec une modestie totale. Doter ce pays d'un réseau ferroviaire à grande vitesse, inscrire notre petit pays dans l'Europe de la grande vitesse, c'était cela le combat extraordinaire.

Je vais vous raconter une anecdote. Quand j'arrive dans le département, heureux d'avoir été désigné ministre dans un grand département, ce qui fait plaisir quand on est jeune parlementaire, mon chef de cabinet de l'époque me dit que le TGV vient de Paris à Bruxelles et qu'il n'ira jamais plus loin. Je le regarde et je lui dis: "Monsieur le chef de cabinet, on m'a dit que mon devoir était de le faire aller à Liège; alors l'un de nous deux se trompe: c'est vous ou c'est moi?" Je lui demande s'il a bien compris, il me répond oui. Qu'ai-je fait au terme de nombreuses négociations? Je l'ai amené en Allemagne, avec l'une des plus belles gares du monde à Liège, je l'ai amené à Amsterdam avec l'une des plus belles gares du monde à Anvers! Et ce, grâce notamment à M. Schouppe.

Je le dirai toujours, toute ma vie, on ne m'aura jamais sur un autre terrain que celui-là parce que c'est la réalité. Je voudrais encore vous dire une chose que je crois profondément juste et à laquelle je réfléchis, sachant que j'allais venir devant votre commission: je crois que dans le secteur du transport, on est toujours soucieux de la sécurité. Je vous demande d'y réfléchir.

J'en suis convaincu. Bien ou mal, avec des erreurs ou pas; je peux l'admettre.

Mais je le crois parce que celui qui pilote l'avion n'a pas envie de mourir. Réfléchissez à des choses simples. Celui qui conduit le train n'a pas envie de mourir. Par voie de conséquence, vous avez naturellement une attention pour cet aspect sécurité.

Je crois que c'est un élément que l'on doit avoir à l'esprit. C'est d'ailleurs pourquoi dans mon exposé introductif, je vous ai rappelé le nombre de morts. Un mort, c'est un de trop. On ne va jamais se tromper.

Avez-vous entendu la statistique que je vous ai

rappelée sur le réseau ferroviaire pendant ces années? Entre trois et huit. Si avec cela, on n'a pas à l'esprit que la sécurité est omniprésente dans le débat, je crois que l'on se trompe.

Je vous ai livré quelques considérations très sincères et profondes sur cette période de ma vie.

De **voorzitter**: De vraag werd omstandig beantwoord met bijkomende anekdotes.

Tanguy Veys: Ik bedank u voor uw omstandig en anekdotisch antwoord. Ik vermoed dat toen u in 1995 aan het hoofd van het departement kwam, waarvan u zelf zegt dat u dat zeer graag heeft gedaan en u prat gaat op de zeer goede verstandhouding met de heer Schouppe destijds, u niet bent gestart met een lege doos, maar dat u beschikte over voldoende informatie, dat u goed werd geïnformeerd door de diensten van de NMBS over het veiligheidsdossier, de historiek en het ongeval begin de jaren tachtig in Aalter, ten gevolge waarvan een aantal beslissingen werd genomen, over de opstart van het TBL1-dossier en dan de stap naar TBL2.

Ik vermoed dat u dan toch ook wel hebt kunnen vaststellen dat het initiële plan om het hele net op afdoende wijze te beveiligen, nog niet was gerealiseerd. Ik stel vast dat tot in 1999 die beslissing niet was gerealiseerd. U zegt dat er zoveel miljard was uitgetrokken op het vlak van veiligheid in de beheersovereenkomst, maar ik vermoed dat u ook wel hebt gelezen in het rapport van de experts dat er voor het uitrollen van TBL2 niet in middelen was voorzien. Ik denk niet dat u zich hoeft weg te steken achter de technische analyse: ik vraag van u ook geen technische verklaring. Voor het veiligheidssysteem waarvoor op dat moment werd geopteerd, waren geen middelen uitgetrokken.

Een tweede punt bleek ook uit de verslagen van de raad van bestuur van de NMBS. Men wist maar al te goed hoe precair de situatie was en op dat moment waren er buitenlandse voorbeelden, waarbij België onderaan het lijstje bengelde. Ook dat had bij u toch een belletje moeten doen rinkelen om de nodige maatregelen te nemen. Hebt u die genomen? Was u zich bewust van de precaire situatie van België in vergelijking met het buitenland? Hoe verklaart u dat er geen middelen waren voor TBL2?

Michel Daerden: Monsieur, vous savez que la situation est particulièrement précaire. Vous poserez cette question aux gestionnaires au jour le jour. À chacun son rôle. La situation de la Belgique est particulièrement mauvaise vis-à-vis de l'étranger.

Je me permets quand même, sans entrer dans les détails techniques … Je ne suis pas un spécialiste, donc on ne m'aura pas à ce jeu-là. Le changement de positionnement, et je vous l'ai dit dans mon rapport introductif que vous relirez avec attention, montre combien les gestionnaires avaient la volonté de rechercher la meilleure formule possible. Je suis tenté de dire qu'elle est toujours à l'étude aujourd'hui. Même si je n'ai plus ce département, j'écoute avec beaucoup d'intérêt ce que disent les responsables de la SNCB. Encore aujourd'hui, ils recherchent des investissements optimaux pour la sécurité. Car je suis convaincu que, quel que soit leur parti politique, ils ont tous envie de sécuriser le rail. Vous ne trouverez pas sur votre chemin un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire qui n'ait pas la volonté permanente de sécuriser le rail. C'est ce qui explique qu'aussi peu d'accidents se produisent. Il est clair que les 18 morts, c'est un drame! Évidemment! Mais réfléchissons à ce qui se passe sur nos routes. Et je me suis occupé du département pendant des années, avec ce combat permanent pour diminuer le nombre de morts sur nos routes. Nous sommes loin de la comparaison.

Je me battais pour la Wallonie, avec toutes les critiques que j'ai pu enregistrer et que j'assume. Je le dis pour la Wallonie mais c'est vrai pour le pays tout entier. Vous rendez-vous compte du nombre que cela représente pour le réseau ferroviaire? C'est trop! C'est toujours trop! Je suis cependant convaincu – et cela vaut pour tous les partis – que tous n'ont qu'une ambition, celle d'améliorer la situation.

Vous avez d'ailleurs entendu, lors des interventions d'aujourd'hui, combien de temps il faut pour changer le système. Personnellement, je suis à l'aise, étant donné que je n'ai plus aucune responsabilité en la matière. Cela ne se fait pas d'un coup de baguette magique! Indépendamment du facteur financier, il est difficile d'implémenter des systèmes. Et comme ils n'arrivaient pas à les implémenter, l'argent que je mettais à disposition n'était pas dépensé.

Pour avoir occupé des fonctions importantes en matière d'investissement pendant des années, je disais un peu sur le ton de l'anecdote mais avec modération: "c'est toujours plus tard et toujours plus cher!' Il me semble que c'est vrai!

Christophe Bastin: Monsieur Daerden, je vous

remercie pour votre exposé rempli de bonnes petites anecdotes. N'étant pas technicien, je ne vous demanderai pas de me donner les différents arguments. Toutefois, vu que vous avez parlé du contrat de gestion 1995, alors qu'il était question du TBL1, je souhaiterais savoir si vous avez déjà entendu parler du sy stème ETCS. En tant que commissaires, nous en parlons énormément depuis le début de cette commission. M. Forton, dont on parle beaucoup depuis ce matin, vous avait-il fait un rapport sur ce système ETCS? Dans l'affirmative, qu'en pensez-vous?

Michel Daerden: Monsieur Bastin, la réponse est simple. Je ne connais pas les caractéristiques du TBL1, du TBL2 ni de l'ETCS. Jamais je n'entrerai dans ce genre de réflexion. Ce n'est évidemment pas possible pour le ministre ou bien il doit changer de fonction et devenir administrateur délégué. Je ne suis même pas certain que l'administrateur délégué entre dans ce détail. Vous êtes en présence d'une entreprise qui occupe 40 000 personnes. Je me demande par moments si on se rend compte de cette réalité!

Quarante mille personnes, avec des tas de départements spécialisés, avec des tas d'ingénieurs dans chacun des départements! Telle est la réalité de cette entreprise ferroviaire! Il ne faut pas se tromper dans cette salle! Ce sont évidemment ces spécialistes qui s'occupent des différents systèmes. Je suis incapable de vous dire – je ne l'étais pas à l'époque et le suis encore moins aujourd'hui – quel est le meilleur des systèmes! À chacun son rôle!

Christophe Bastin: Monsieur le ministre, nous savons que l'entreprise compte 40 000 personnes mais, comme l'ont fait remarquer la plupart des commissaires, nous avons de la difficulté à obtenir une réponse relative au choix entre le système ETCS ou le TBL1. Et que l'on passe par les administrateurs ou les techniciens, la balle passe de l'un à l'autre. Je me demandais où elle allait s'arrêter et si on allait obtenir une réponse précise. Pour moi, la question du choix entre les deux systèmes de sécurité est primordiale.

Le **président**: Cette remarque vaut pour les conclusions et les recommandations.

Ronny Balcaen: Monsieur le ministre, supposons qu'il soit difficile pour un ministre de connaître les aspects technologiques de A à Z! L'on peut, en tout cas, être ouvert à cette hypothèse. Effectivement, le rôle du ministre est peut-être aussi de contrôler l'application du contrat de gestion et d'examiner la façon dont, au jour le jour, année après année, celui-ci et le plan d'investissement sont mis en œuvre, sont exécutés.

Monsieur Daerden, lors de la période où vous exerciez vos fonctions, les deux contrats de gestion font référence à la généralisation de l'implémentation d'un système TBL, peu importe qu'il s'agisse de TBL ou d'autre chose, mais un système d'arrêt automatique des trains. Vous ou votre administration avez-vous manifesté quelque volonté d'évaluer l'application journalière du contrat de gestion? Sur les aspects relatifs à la sécurité, des initiatives ont-elles été prises? Certains aspects du contrat de gestion relèvent des missions de service public. Le rôle du ministre est d'observer si elles sont correctement mises en œuvre. En effet, il ne suffit pas de signer un jour un contrat de gestion et, cinq ans plus tard, en signer un autre. Quels sont les processus d'évaluation de mise en œuvre du contrat de gestion?

Michel Daerden: J'apprécie beaucoup votre intervention car elle resitue le cadre dans la réalité, quel que soit le ministre.

Vous êtes dans un département et vous signez un contrat de gestion. Il vous incombe, même si c'est difficile, de suivre son évolution. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il faut se poser la question de savoir comment suivre cela au niveau fédéral au travers de son commissaire.

Ce commissaire que vous "désignez" suit, au jour le jour, avec une équipe, comment le contrat de gestion est mis en œuvre. C'est son rôle et sa mission permanente; il est accompagné d'une équipe, certes, mais il est quand même fort seul parmi ces 40 000 personnes! Je ne veux pas prendre sa défense. Je n'ai jamais été commissaire mais je me rends compte de la réalité. Je dois vous avouer que j'ai eu la chance d'avoir un commissaire de grande qualité intellectuelle avec lequel j'entretenais des relations de très bon aloi même si je ne le connaissais pas. Ce n'est pas moi qui l'ai désigné. Il était désigné quand je suis arrivé mais il n'empêche que tout cela s'est passé en parfaite intelligence. Il avait son équipe et jamais il ne m'a fait la moindre remarque.

Le bras armé du ministre qu'il s'appelle A, B, C ou D, c'est son commissaire. Pendant les quatre ans où j'ai été à la tête du département, jamais il ne m'a fait une remarque. Je ne pourrais pas être plus clair dans ma réponse.

Votre intervention était d'une grande qualité car elle restitue le problème dans sa réalité.

De **voorzitter**: Vraagt iemand anders nog het woord? (*Neen*)

Monsieur le ministre, vous nous avez dit qu'en tant que ministre, il fallait gagner les budgets.

Op een bepaald moment bent u naar de Ministerraad gegaan met de tweede beheersovereenkomst, eigenlijk om meer middelen te vragen om tal van investeringen te doen.

À ce moment-là, pour augmenter les budgets.

Is het dan ook niet logisch, wanneer er bijvoorbeeld voorstellen gedaan worden om het budget te verhogen, dat er ook nagegaan wordt, via uw regeringscommissaris of anderen, of de middelen in het voorgaand investeringscontract, in een voorgaande beheersovereenkomst, effectief zijn aangewend?

Dans le rapport des experts, on signale qu'on a donné un budget aux entreprises mais qu'elles n'auraient pas utilisé tous les moyens reçus.

Men komt tot een volgende beheersovereenkomst, waarbij de middelen sterk worden verhoogd, op basis van waarschijnlijk terechte vragen. Maar men slaagt er niet in om de ingeschreven kredieten in de vorige periode effectief te benutten. Wordt er dan geen debat gevoerd omtrent de bijkomende vragen?

Michel Daerden: Monsieur le président, vous soulevez un problème très important. Ce combat classique et fréquent pour l'obtention des crédits est posé ici pour la SNCB mais on peut le poser dans de nombreux autres secteurs. Dans tous les grands départements investisseurs, on a le même problème que celui auquel vous faites référence.

On mène un combat pour avoir des crédits d'engagement. Je ne veux pas entrer dans la technique mais c'est cela, monsieur le président. On mène des combats fous. Madame, dans votre commune, vous avez connu cela. Vous avez mené quelques grands combats pour avoir des crédits d'engagement. Je ne sais pas si vous avez des responsabilités communales ou pas, monsieur le président…

Le **président**: Hélas non, je suis dans l'opposition! Mais je l'espère pour 2012 !

Michel Daerden: J'allais vous dire que ce n'est qu'une question de temps !

C'est toujours la même chose. J'ai décroché dans ma commune quelques grands contrats européens – au détriment d'autres dans ma province, regardez les réactions sur les bancs, vous avez compris! – et que se passe-t-il alors? Il y a toujours quelques chose qui ne va pas. Il faut aller chez le fonctionnaire délégué. Il refuse et cela revient. Il faut alors recommencer. Dans ce cas-ci, pour eux, c'est exactement la même chose!

C'est pour cela que dans les grands départements – vous pouvez en rire mais croyez-moi la formule est terrible mais juste – "plus tard est plus cher". Malgré la volonté des gestionnaires, parce que vous avez sur votre chemin, en permanence, quelqu'un qui s'oppose et qui a pour lui le droit. Je veux bien vous donner des dizaines d'exemples. Regardez aujourd'hui: la gare des Guillemins est finie et magnifique, ainsi que celle d'Anvers. Et je suis aussi fier de l'une que de l'autre. Et en face, on n'arrive pas à se mettre d'accord pour faire l'esplanade! J'en parle à l'aise parce que je n'ai plus aucune responsabilité. Voilà un exemple parmi d'autres.

Pour mes projets européens, heureusement qu'il y a M+2, sinon je me demande quand on les sortirait!

Je demande à chacun de réfléchir aux problèmes d'investissements et d'être sincère avec ce qu'il connaît.

Monsieur le président, la SNCB n'échappe pas à ce phénomène.

De **voorzitter**: Er zijn geen bijkomende vragen. Er rest mij u te bedanken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden. Ik heb vandaag toch al geleerd dat de minister die de bevoegdheid heeft over de NMBS vaak een zoon is van een cheminot.

En effet, votre prédécesseur, M. Coëme, a également expliqué qu'il était le fils d'un cheminot.

Als er ooit een regering komt, moeten degenen die ambitie hebben maar eens naar hun stamboom gaan kijken.

Michel Daerden: Merci pour votre accueil, monsieur le président, ainsi que tous les commissaires.

De **voorzitter**: Wij schorsen enkele minuten

alvorens mevrouw Durant te horen.

La réunion publique de commission est suspendue 15.29 heures à 15.37. heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 15.27 uur tot 15.37 uur.

Hoorzitting met mevrouw Isabelle Durant, minister van Mobiliteit en Vervoer tussen 1999 en 2003 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de Mme Isabelle Durant, ministre de la Mobilité et des Transports de 1999 à 2003 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Collega's, wij zetten onze werkzaamheden verder.
Ik wens u van harte welkom, mevrouw Durant.
Je vous passe immédiatement la parole pour connaître votre réaction à deux rapports intermédiaires émanant des experts de notre commission, de la Cour des comptes et de l'ERA.

Les commissaires pourront ensuite vous poser leurs questions.

Isabelle Durant: Monsieur le président, avant de commencer, permettez-moi d'adresser un message de solidarité à l'égard des travailleurs et des victimes de Buizingen et de Pécrot. Dans un travail comme celui-ci, il est bon de leur envoyer ce message. Je tenais à le faire en commençant.

Pour réagir aux rapports des experts, de la Cour des comptes et de l'ERA, que j'ai lus avec attention, je voudrais tracer les circonstances dans lesquelles les choses me sont apparues quand je suis arrivée au département et sur la manière dont j'ai engagé mon travail, notamment sur l'aspect sécurité.

La première chose que j'ai pu constater était que la SNCB subissait les effets des financements insuffisants des années '80. À l'époque, il y avait eu des fermetures de gares, des fermetures de lignes, des fermetures d'arrêts, une diminution de fréquence liée au désinvestissement dans le rail dans les années '80. Il y avait également la non-reprise de la dette, qui était une charge très lourde pour la SNCB. Il m'est donc apparu rapidement qu'il était absolument nécessaire de financer les missions de service public de la SNCB. C'était ma priorité.

En outre, on constate que la SNCB n'était pourtant pas non plus dans une situation de faillite, elle n'était pas sous-financée. Elle avait des moyens certes insuffisants pour relever le défi de la mobilité mais, vous vous en rappellerez peut-être, elle a joué à la roulette avec cet argent, avec l'assentiment de tous, y compris celui de mon prédécesseur. Elle a utilisé une partie des fonds TGV, qui avaient été placés dans une financière, pour réaliser l'opération ABX, qui s'est avérée être une grande perte financière pour la SNCB.

En outre, vous l'aurez lu dans le rapport de la Cour des comptes, qui porte à la fois sur la sécurité et sur le bon usage des deniers publics par la SNCB, un audit, que j'avais demandé à l'époque et pour lequel le Parlement m'avait suivie, met en évidence la question du manque de traçabilité des flux financiers au sein de l'entreprise et le fait qu'il y a sans doute des vases communicants entre les missions commerciales et celles de service public. Il y avait donc intérêt à faire la clarté sur l'ensemble des flux financiers pour éviter que de l'argent public pour des missions de service public ne soit utilisé pour financer des missions qui tombent sous les activités commerciales de la SNCB.

Je me suis donc aussi attaquée à réformer la gouvernance de la SNCB.

À l'époque, la volonté était de construire un deuxième grand terminal TGV à Schaerbeek formation, alors qu'à la gare du Midi, il y avait encore de l'espace pour 40 ans. Je pense que ce n'était pas une bonne idée. C'était surtout un investissement qui risquait de coûter très, très cher à la SNCB. Heureusement, il y a été mis fin, de même d'ailleurs que ce projet qui visait, dans le cadre du RER, à construire une voie de chemin de fer le long de l'autoroute Bruxelles-Namur à la place de la mise à quatre voies. Ce projet a également été oublié. Heureusement! Car il se serait avéré extrêmement coûteux. De plus, il ne serait peut-être toujours pas réalisé aujourd'hui.

En écoutant M. Daerden terminer son audition sur la question de l'ETCS, TBL1, TBL2, etc., je me suis rendu compte qu'à cette époque-là, comme le soulignent les experts dans votre rapport, la SNCB exerce en fait le monopole de l'expertise ferroviaire. Personne dans l'administration n'a la capacité de remettre la gestion de la SNCB en question. Non, il n'y a pas d'expertise. C'est la SNCB qui exerce le monopole de l'expertise ferroviaire, ce qui constitue, à mes yeux, une difficulté plutôt qu'une chance.

Je reconnais que la SNCB compte des ingénieurs de grande qualité, des gens super-qualifiés, mais personne ne peut mener l'expertise contradictoire. Cela ne signifie pas que l'on dénonce quelqu'un. Cela signifie que l'on met en dialectique deux approches, avant de procéder à un arbitrage, qui débouche sur un choix en permettant, par exemple, au ministre de faire un choix. Cette expertise était exclusivement du ressort de la SNCB. Tel était le problème! J'ai constaté la même chose au niveau de la Sabena. C'était cette dernière qui menait la politique aérienne de l'État belge, à l'instar de la SNCB qui mène la politique ferroviaire de l'État! Je trouve cela anormal. La politique est déterminée par le ministre dans le cadre d'une entreprise autonome, bien entendu.

Outre l'expertise ferroviaire, qui dépendait exclusivement de la SNCB, elle avait aussi la grande malchance d'être la poire pour la soif lors de l'élaboration du budget. Lorsque le budget fédéral va mal, les coupes se font au niveau de la SNCB. Quand il va mieux, on lui en donne! C'est bizarre! Lorsqu'on choisit une politique de mobilité, on ne considère pas son entreprise publique comme une variable d'ajustement de son budget! Il en va de même en matière d'emploi. Lorsque des problèmes d'emploi se posent dans le pays, on fait engager des cheminots et vice versa. C'est anormal! Tous ces travers que j'ai identifiés ont constitué pour moi des éléments moteurs pour l'action et parfois des freins à la décision. J'ai donc engagé une bataille au niveau du budget pour obtenir des moyens supplémentaires pour la SNCB.

Mon projet était d'augmenter de 50 % le nombre de voyageurs en dix ans, ce qui me semblait un objectif assez raisonnable, largement atteint aujourd'hui. Et donc, tant mieux. À l'époque, il était considéré comme inatteignable. On a mis les moyens à l'époque pour faire un plan d'investissement important: 680 milliards de francs belges, c'était énorme! En même temps, on a décidé de faire une réforme des structures. J'ouvre une petite parenthèse: cette réforme nous était demandée par l'Union européenne. Dans le cadre de l'ouverture du fret ferroviaire, il fallait, non scinder la SNCB en deux morceaux - comme on l'a fait ultérieurement -, mais isoler les fonctions de tarification et d'affectation des sillons. Si on a des concurrents, il est normal que ce ne soit pas le gestionnaire de l'infrastructure qui décide lui-même de la tarification et de l'affectation des sillons.

Aujourd'hui, je travaille sur ce dossier au Parlement européen. Et certains m'ont dit à l'époque: "Non, ce n'est pas bien. L'Union européenne ne demande pas cela! Elle demande une vraie séparation." Ce n'est pas juste. Comme on fait l'évaluation de ce premier paquet ferroviaire au Parlement européen, il est très clairement écrit dans tous les documents qu'il fallait isoler les fonctions de tarification et d'affectation des sillons, ni plus ni moins. On peut faire plus, mais je ne suis pas sûre aujourd'hui – et je laisse cela sous forme de question – que la division de l'entreprise, loin de moi l'intention de dire qu'il y aurait un lien de cause à effet entre les problèmes de sécurité et l'organisation de l'entreprise en deux morceaux… Néanmoins, je pense que, quand on fait une structure plus complexe, ce qui est le cas aujourd'hui, objectivement, on rend les choses un peu plus difficiles. Ce n'est pas pour cela évidemment, et ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, qu'il y aurait un lien entre la scission de la SNCB et les accidents, les franchissements de signaux ou encore pire – l'accident de Buizingen! Néanmoins, je pense qu'une organisation complexe augmente la difficulté de la gestion. Et c'est quelque chose qu'il faudra peut-être revoir pour avoir une meilleure organisation.

Donc, on décide une grande réforme de structure, mais aussi un financement important. Dans ces 680 milliards de francs belges, donc 17 milliards d'euros, il y a 307 millions d'euros pour ETCS. En 1999, le conseil d'administration a pris une décision, que vous avez dans votre dossier, qui fait résolument et très volontairement un choix pour un système "interopérable", en quelque sorte la "Rolls Royce" des systèmes de sécurité. Je venais d'arriver, mais c'est un choix que j'ai soutenu. Je n'avais aucune raison de m'opposer à une amélioration. Nous avons cherché des financements, puisque nous avons garanti 307 millions d'euros dans le budget pour permettre l'investissement dans ETCS.

Ce choix me paraissait d'autant plus évident pour un pays comme la Belgique qui n'avait pas réalisé de grand déploiement d'un système de freinage, contrairement à d'autres pays à la même époque. On avait réussi à mettre au point la TBL2 dont les fonctionnalités étaient similaires à celles que l'ETCS allait offrir mais il aurait été fou de ne pas généraliser le système alors qu'on savait que l'ETCS allait remplacer à terme tout autre système national non interopérable, a fortiori au moment où le fret ferroviaire s'ouvre à la concurrence et où sa libéralisation laisse entrevoir la perspective d'une circulation accrue sur notre réseau.

Je signale d'ailleurs que le cahier des charges

pour l'ETCS a été bouclé avant l'accident de Pécrot. Cet accident avait d'autres causes. L'investissement et le cahier des charges pour l'ETCS datent d'avant l'accident de Pécrot.

Je ne reviendrai pas sur les causes de ce drame, sur l'enquête ou les responsabilités mais ce qui était évident du point de vue de la SNCB à l'époque est qu'il fallait accélérer l'investissement dans le GSM-R, la partie communication de l'ETCS, ce qu'elle a fait grâce aux budgets qu'on a mis à sa disposition. Trois choses ont été réalisées après l'accident de Pécrot: augmenter les moyens et accélérer la mise en œuvre du GSM-R (ce qui aurait dû être terminé en 2005 et l'a été en 2009, peut-être pas plus cher, mais plus tard, comme dirait M. Daerden), développer la fonction "Stop" tout en gardant le cap de l'ETCS, sans dériver de la ligne et enfin, un audit de sécurité complet que j'ai demandé à l'époque.

En plus de ce qui a été fait pour le GSM-R, je voulais voir clair en matière de freinage ou de passages à niveau mais pas seulement. Je l'ai omis mais tous mes prédécesseurs en ont parlé: il y a eu fort heureusement des investissements massifs dans la suppression des passages à niveau et il faut poursuivre l'effort jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus un seul. Le cahier des charges de mon audit de sécurité portait sur les questions humaines, les questions de formation du personnel, sur la culture de la sécurité, sur la question des horaires et des cadences de travail. Il portait sur tout ce qui pouvait être amélioré pour éviter les franchissements de signaux.

L'idée était de demander un audit externe, pas un audit de la SNCB elle-même, non qu'on ne lui fasse pas confiance mais parce qu'il est bon de se faire contrôler par un autre que soi, ce qui me paraît normal en termes de bonne gouvernance. Cet audit, j'ai bataillé pour obtenir un budget pour le mener à bien et je n'en ai jamais vu la conclusion, vu que je n'étais plus le ministre au moment où il a été réalisé. Je vous suggère de demander qu'il soit versé à votre dossier car il pourrait amener des éléments utiles à vos travaux et à l'établissement de vos recommandations.

Voilà donc pour le volet "l'après Pécrot".

Pour le reste, il me semble qu'en matière de sécurité, entre 1999 et 2003, on a fait plutôt de bons choix. Il y a eu le cap ETCS avec, tout en le conservant, la logique d'accélération de la mise en œuvre du freinage. Et, par ailleurs, il y a eu l'augmentation et la réalisation plus rapide du GSM-R.

Par conséquent, pour ce qui concerne le volet sécurité, j'estime que ce qui a été fait, durant ces quatre années, était adéquat ou, en tout cas, cohérent. Les budgets ont été prévus et en partie dépensés, notamment pour la mise en place du GSM-R, du stop sous la forme de l'Eurobalise.

Tels sont les éléments factuels sur la sécurité et le contexte dans lequel ces choix ont été opérés dans un souci qui était le mien, c'est-à-dire que le ministre comprenne, sache de quoi il s'agit, ne débloque pas des budgets exclusivement sur la demande de la SNCB mais essaie d'avoir une logique de contrôle dans le bon sens, sans méfiance, pour permettre que politiquement les choses soient assumables. Il est impossible pour un ministre de rendre des comptes si l'unique opérateur est la SNCB, ou alors autant demander à la SNCB de le faire elle-même. Le ministre est là pour contrôler. Il est le responsable politique; il doit savoir assumer les choix et les arbitrer. Pour ce faire, il doit avoir de l'information. Ceci a pu parfois expliquer certaines relations difficiles avec la SNCB. Je pense qu'il est néanmoins précieux d'avoir des relations de contrôle; il ne convient pas de signer tout ce qui vient de l'entreprise, pas plus de la SNCB que de n'importe qui d'autre. Un ministre n'est pas là pour faire la politique demandée par une entreprise. Il est là pour porter un projet politique, le faire exécuter par l'entreprise dans le meilleur entendement, en tenant compte des immenses compétences que la SNCB recèle en son sein parmi ces travailleurs, ces ingénieurs, des personnes de grande qualité.

Le problème, c'est qu'il n'y a personne pour jouer le rôle de contre-pied ou de contre-poids technique ou budgétaire par rapport à ce qui est demandé.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Durant, ik heb een aantal vragen, maar ik wil beginnen met een bedenking waarop ik graag uw reactie zou horen.

Vandaag zijn hier drie van uw voorgangers geweest. Zij hebben er alle drie zwaar de nadruk op gelegd dat de NMBS uiteindelijk een autonoom overheidsbedrijf is dat zelf de beslissingen neemt en dat zij als minister daar enkel toezicht op hebben gehouden. Uit uw betoog onthoud ik vooral dat u op zoek was naar informatie, naar elementen waarop u zich kon baseren om de lijnen voor de NMBS zelf uit te tekenen. Ik voel een fundamenteel onderscheid in visie op de functie als minister van Mobiliteit, ten aanzien van de spoorwegmaatschappij. Kunt u daarop uw

eigen visie geven, ten opzichte van de visies die wij daarnet hebben gehoord?

Isabelle Durant: Je vous remercie de cette question car elle me permet de préciser ce que je viens d'expliquer. Je l'ai vu en fréquentant mes collègues ministres européens en charge du chemin de fer en Allemagne, en France ou en Hollande; ces entreprises ferroviaires ont d'énormes compétences techniques et elles déterminent souvent la politique elles-mêmes. Il me semble normal qu'une entreprise soit autonome dans la mise en œuvre, y compris pour des systèmes de freinage. Il n'y aurait pas cette commission spéciale aujourd'hui s'il n'y avait pas la possibilité de contrôler la raison de certains choix à certains moments, de contrôler les budgets mis en place, de savoir s'ils sont dépensés à bon escient, de savoir s'il n'est pas nécessaire d'organiser une expertise hors de la SNCB pour donner un avis, pour mettre en perspective, pour permettre que des ingénieurs parlent à d'autres ingénieurs et comparent des systèmes.

Ma vision est différente de celle de mes prédécesseurs. J'entendais M. Daerden dire que c'est la SNCB qui faisait le contrat de gestion. C'est quand même bizarre! Le contrat de gestion est négocié entre l'entreprise et l'État. L'État donne les moyens à l'entreprise et lui demande certaines choses en contrepartie. C'est un contrat négocié. L'État donne de l'argent mais a aussi des exigences.

Je me suis rendu compte que, le plus souvent, la SNCB arrive avec un contrat de gestion tout fait et le ministre fait quelques ajustements. Je pense qu'il est normal qu'un ministre, a fortiori de la Mobilité, contrôle et définisse la ligne. La SNCB représente un énorme budget, ce qui est normal. C'est le politique qui doit décider si on aura des petites ou des grandes lignes, si on fermera telle ou telle gare. Le politique prend les décisions et la SNCB les met en œuvre.

Ma vision est un peu différente de celle de mes prédécesseurs, mais je l'assume pleinement.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, een korte reactie.

Als ik het goed heb begrepen, ik was er toen zelf nog niet bij, liep het tweede beheerscontract van 1997 tot 2004. Dat wil zeggen dat er tijdens uw bevoegdheid niet over een beheerscontract werd onderhandeld, tenzij op het einde, ter voorbereiding van het derde beheerscontract.

Ik volg uw mening over wat een beheerscontract zou moeten zijn. Dat moet inderdaad voortvloeien uit een visie van de overheid, die dan met het autonoom overheidsbedrijf moet worden bediscussieerd. Eens het beheerscontract wordt afgesloten, is het, denk ik, toch de verantwoordelijkheid van het spoorbedrijf om dat uit te voeren, eerder dan dat de bevoegde minister op dat moment nog allerlei initiatieven neemt om tussenbeide te komen. Of verschillen wij daarover ook van mening?

Isabelle Durant: Il n'y a pas eu de contrat de gestion lorsque j'étais en charge, pour la bonne raison qu'on a beaucoup travaillé à le préparer; on ne l'a pas terminé parce qu'on était dans la réforme des structures. Il a donc été fait après. Je n'ai donc vécu qu'avec le contrat de gestion précédent, prolongé et auquel on a apporté quelques avenants, sur la tarification entre autres.

Par ailleurs, au sujet de la question de l'implémentation du contrat de gestion, il est vrai qu'elle revient à l'entreprise ferroviaire. Laissons les techniciens faire leur métier; ce n'est pas le ministre qui va aller placer les systèmes de sécurité ou autres. Mais justement, les systèmes de sécurité ne sont pas dans le contrat de gestion et actuellement, à part la question des passages à niveau, il n'y a rien dans ce contrat qui concerne la sécurité.

Il n'est donc pas anormal qu'un ministre essaie de comprendre et de soutenir des investissements utiles. S'ils sont éventuellement un peu plus chers ou un peu moins chers, il faut faire une balance. Dans le cadre de l'ETCS, on a décidé à un moment donné d'améliorer le système de freinage via le système Eurobalise, tout en gardant le cap sur l'ETCS. Je suis incapable de vous dire quelle est la balance en termes de pénalités-argent ou de pénalités-temps. Est-ce qu'on aurait dû ou pas? C'est difficile à dire, il faudrait vraiment une étude coûts-bénéfices.

Mais il ne me parait pas anormal qu'un ministre s'occupe de cela. Cela relève même de sa responsabilité sinon pourquoi faire une commission au parlement pour en parler, si ce n'est pour que je vous lise les réponses de la SNCB? C'est d'ailleurs souvent ce qui arrivait quand je recevais des questions des parlementaires, c'était souvent la SNCB qui faisait les réponses. Mais alors, à quoi sert le ministre?

Éric Thiébaut: Madame Durant, je vous remercie pour votre exposé, assez complet, clair et franc.

La question de l'expertise que l'on ne trouve pas à l'extérieur de la SNCB a déjà été soulevée dans cette commission. En effet, une directive européenne, prise en 2004 et transcrite en 2006, prévoit un organe de sécurité et un organe d'enquête.

Les différents rapports dénoncent le fait que l'organe de sécurité, qui est un service du SPF Mobilité, le SSICF, était composé d'experts de la SNCB qui étaient détachés. Il s'agit donc d'un problème auquel on doit réfléchir et répondre. En fonction des statuts des agents qui feront partie de cet organe, on est plus ou moins dégagé de la structure de l'entreprise elle-même.

À partir de 1998, dans les rapports des experts et dans ceux de la Cour des comptes, on fait état de nombreux dépassements de feux rouges. Vous l'avez dit lors de votre exposé et vous avez parlé d'un audit qui avait été réalisé.

Quel a été votre cheminement par rapport à cet audit? Vos prédécesseurs nous ont parlé du commissaire du gouvernement au sein de l'entreprise. Avez-vous été informée de cette problématique via les rapports du commissaire du gouvernement ou avez-vous procédé autrement? Avez-vous eu connaissance des résultats de cet audit? Des mesures ont-elles été prises, au sein de l'entreprise, par rapport à cette problématique spécifique, à savoir la formation du personnel, la prévention ou les mesures prises au niveau des infrastructures?

Vous avez également parlé de l'implémentation du GSM-R, suite à l'accident de Pécrot. Cette question a déjà longuement été évoquée. Comme M. Daerden le disait, pour les grandes infrastructures, c'est toujours plus long et plus cher. Vous l'avez rappelé également. Mais pour le GSM-R, ce fut particulièrement long puisque c'est seulement maintenant – 2009 et 2010 – qu'il est vraiment bien implanté sur tout le réseau ferroviaire belge. Avez-vous connaissance de difficultés spécifiques quant à l'implantation du GSM-R ?

Isabelle Durant: Pour ce qui concerne la question des dépassements de signaux, j'ai bien été avertie. Il s'agit effectivement d'un phénomène inquiétant. Il est difficile d'en connaître les causes. Est-ce lié à la fatigue, à la formation, aux cadences, etc.? Il existe probablement une série de causes, mais c'est un peu facile d'en pointer une sans avoir une approche complète et précise.

Pour ce qui est des dépassements de signaux, j'ai été avertie tant par les organisations syndicales, qui sont bien au courant de ce genre de choses et avec lesquelles j'avais des contacts réguliers, que par le commissaire du gouvernement. C'est en effet son travail.

J'ai fait la demande d'un audit dont je n'ai pas eu connaissance des résultats, étant donné qu'il a été réalisé en juin 2003, après mon départ en tant que ministre. Ma demande d'audit concernait la question des dépassements de signaux et ses causes (fatigue, formation, cadence ou autres facteurs humains). Par ailleurs, j'ai posé la question de la culture de sécurité. Personne ne souhaite évidemment un accident de trains à la SCNB. Tous sont hyper attentifs et font bien entendu le maximum pour éviter cela. Toutefois, la culture de sécurité est-elle diffusée de la bonne manière? Comme pour toute entreprise où l'on travaille sur chantier, il y a une culture de la sécurité. Sur chantier, c'est généralement dans le but de protéger les ouvriers contre les accidents du travail. À la SNCB, c'est pour protéger non seulement les travailleurs mais aussi l'entreprise et les voyageurs.

Je voulais que l'audit en question analyse tous les échelons de personnel sur le plan de la formation, de l'information dans l'entreprise, des remises à jour ou à niveau, etc. Y avait-il, oui ou non, une culture de la sécurité? Comment était-elle nourrie? Était-elle entretenue régulièrement? J'ai demandé à avoir le budget pour faire cet audit, qui, finalement, si mes informations sont correctes, a plutôt été fait sur le budget de la SNCB. C'est à vérifier.

Toujours est-il que je n'en ai pas eu connaissance, étant donné que je n'étais plus ministre. Néanmoins, même si j'ignore ce qu'elle contient, il me semble que cette pièce pourrait s'avérer utile.

Le **président**: L'audit a-t-il été réalisé par Deloitte?

Isabelle Durant: J'ignore à qui l'audit a été confié.

Le **président**: Le rapport d'audit est normalement repris dans les documents qui ont été transmis aux commissaires. Si vous n'en connaissez pas les résultats, vous avez la possibilité de les lire.

Christophe Bastin: Je vous prête les documents.

Isabelle Durant: C'est vraiment gentil! Je vous les loue!

Valérie De Bue: Monsieur le président, madame la ministre, ma question est dans la foulée de celle de mon prédécesseur. À la suite de chacune des trois premières auditions, nous nous sommes interrogés sur le bon suivi des contrats de gestion par le politique. À aucun moment les trois ministres précédents n'ont été alertés d'un problème de sécurité parce que pendant les années 1990, il n'y avait pas eu d'accident de train. Cette manière de fonctionner avec le commissaire de gouvernement est-il un bon mécanisme et vous paraissait-il suffisant à l'époque?

Dans les rapports des experts, il apparaît que tous les plans d'investissement en matière de sécurité, qui datent de bien avant votre époque, présentaient des budgets et des délais sous-estimés, qui étaient revus. On a perdu du temps, certains systèmes ont été abandonnés au profit d'autres et on n'a pas d'impression de cohérence et de continuité en matière d'investissements pour toute la période étudiée. Aviez-vous conscience de ce problème à l'époque?

Isabelle Durant: J'ai lu la presse depuis l'accident, j'ai lu les documents publiés et toutes les opinions plus ou moins fondées sur lesquelles il vous revient de vous baser et de faire un rapport sur la pertinence des choix de la SNCB. En tout cas, dans mon souvenir, entre 1999 et 2003, j'étais plutôt rassurée. En 1999, quelques mois après mon arrivée, on m'informe que le comité de direction et le conseil d'administration optent pour la Rolls: ils font le choix de l'ETCS, le système interopérable le plus performant et pour lequel j'étais entièrement prête à obtenir un budget au gouvernement pour le financer.

Comme je le disais tout à l'heure, il faut un contrôle du ministre mais le ministre n'est pas non plus un technicien. On me présente un choix ambitieux, volontaire. On sait qu'on n'a pas encore les derniers standards de l'ETCS mais qu'on va s'engager pour préparer in fine le système le plus interopérable. Avouez que c'est plutôt rassurant pour un ministre de voir que l'entreprise lui présente une option sûre, surtout pour un petit pays central, de transit. Dans un petit pays comme le Danemark où circulent moins de trains étrangers, la question se poserait dans d'autres termes. La Belgique étant un petit pays au réseau très dense et très emprunté a toutes les raisons de s'équiper d'un système parfaitement interopérable et très sûr.

Je suis confiante quand ces informations me parviennent. Je ne contrôle évidemment pas semaine après semaine les investissements et les aléas divers sur la disponibilité d'un système.

Est-ce que le système du commissaire fonctionne bien? Est-il un bon moyen pour informer le ministre? Oui et non.
Oui, c'est un bon système. La fonction du commissaire est définie par la loi. Il est là pour contrôler la validité des décisions que prend l'entreprise par rapport à la loi de 1991, modifiée à plusieurs reprises.
Mais il n'est pas là pour fournir des opportunités. En même temps, le commissaire du gouvernement est souvent quelqu'un en contact direct et permanent voire est éventuellement lui-même un ancien de la SNCB, donc proche de l'entreprise.

Je ne remets pas en cause ni M. Forton que j'ai connu, ni par la suite la commissaire du gouvernement désignée à sa succession. Je pense que ces personnes sont en contact étroit avec l'entreprise, comme M. Forton, et c'est normal. Il n'est pas facile de trouver le point d'équilibre pour une personne qui connaît l'entreprise et qui en même temps doit faire preuve d'un détachement suffisant pour remettre un avis indépendant auprès de son ministre. Je n'ai jamais eu de problème avec aucun commissaire du gouvernement.

Néanmoins, je crois qu'un rapport annuel sur un certain nombre d'investissements doit faire l'objet pas seulement du contrat de gestion mais pourquoi pas d'une présentation en commission parlementaire. Le ministre y viendrait présenter annuellement l'état d'avancement des investissements avant d'adopter les choix proposés par la SNCB.

Je crois que le contrôle est compliqué et difficile parce qu'on discute parfois d'arguments techniques. Que voulez-vous y dire? Si on vous dit que cela n'a pas été possible, vous n'allez pas vous informer auprès de la Deutsche Bahn ou la SNCF par exemple.

Obliger la SNCB d'informer annuellement le parlement sur l'état d'avancement d'un investissement, ce n'est pas difficile à obtenir. Parfois, des choses vous échappent sur certains choix et il faut faire en partie confiance à des techniciens. Je pense qu'il est possible d'améliorer les procédures permettant à la SNCB de rendre des comptes sur les choses qui apparaissent

comme des priorités pour le politique. C'est le cas ici pour la sécurité.

Steven Vandeput: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Durant, ik dank u voor uw bijdrage.

Ik wil daarop dieper ingaan. Als ik het goed begrijp, was de NMBS een staat binnen de Staat, die vrijwel voor zichzelf besliste. Dat hebt u daarnet gezegd. Uw enige directe bron van informatie was uw regeringscommissaris.

Hoe ging dat dan concreet? Wij hebben het al veel gehad over de beslissing om voor ECTS te gaan, maar het is pas na die beslissing fout beginnen lopen. De keuze in 1999 wordt niet ter discussie gesteld, maar wel de uitrol van dat verhaal.

Vermits u de budgetten zo goed kent, vermoed ik dat u op de hoogte was van het belang van dat project in het geheel van de veiligheid voor de NMBS. U hebt via uw commissaris vastgesteld dat budgetten, die specifiek voor dit project waren voorzien, niet werden besteed.

Ik weet niet of uw commissaris directieven had om u daarover specifiek te informeren. Hebt u acties ondernomen, zoals budgetaanpassingen, beheerders op hun verantwoordelijkheden gewezen of wat dan ook, toen uw commissaris u dat meedeelde? Welke opdracht had uw commissaris om tussenbeide te komen in het feit dat er klaarblijkelijk vanaf de dag na de beslissing verschrikkelijke vertragingen kwamen inzake de implementatie van dat systeem?

Isabelle Durant: Dans le cadre des décisions que j'ai pu prendre, il y a certainement eu des décisions d'ajustement. Par exemple, pour le GSM-R, j'ai demandé des moyens supplémentaires et j'ai mis la pression pour la mise en œuvre de ce système. Il s'agissait d'une décision formelle accompagnée d'une modification budgétaire afin de garantir l'accélération de la mise en œuvre du GSM-R. Et même avec cela, celle-ci était annoncée pour 2005, elle n'a pourtant été réalisée qu'en 2009. Pourquoi? Vous poserez la question aux ingénieurs de la SNCB. Je présume qu'il y avait des raisons purement techniques. Il n'y avait certainement pas une volonté de la SNCB de traîner. Elle avait les moyens. Ils se sont sans doute trouvés confrontés à diverses difficultés d'ordre matériel, plutôt qu'à des objections de principe ou des objections politiques.

Entre 1999 – moment où la décision a été prise au sujet de l'ETCS – et 2001 – l'accident de Pécrot – se passent deux ans durant lesquels je n'ai évidemment pas demandé un rapport hebdomadaire sur l'implémentation de la décision ETCS. Mais d'après mon souvenir, j'étais régulièrement informée au cours de réunions avec le commissaire du gouvernement pour faire le point sur une série de choses, que ce soit sur le plan d'investissement ou d'autres sujets et dossiers, y compris la question des accompagnateurs de train. Rappelez-vous, à l'époque, on parlait de la sécurité des trains eux-mêmes, et donc des voyageurs, mais se posait aussi la question de la sécurité des accompagnateurs, puisqu'il y avait eu – comme cela s'est encore passé hier – des agressions sur des accompagnateurs. La question se posait donc de savoir si on pouvait leur donner un mandat d'officier de police judiciaire et jusqu'où on pouvait donner à un accompagnateur de train une mission de police. Il s'agissait d'une discussion difficile que nous avons dû mener avec les organisations syndicales et le commissaire.

Tout cela pour dire que je recevais des rapports réguliers, mais je ne pourrais pas vous dire aujourd'hui si entre janvier 2000 et avril 2001, … C'est un laps de temps relativement long, mais c'est également un délai court pour concrétiser des investissements. Vu l'importance des montants qui sont consentis – plus de 300 millions d'euros -, cela ne se dépense pas comme ça en quelques mois de temps. Il y a des engagements progressifs, en fonction des réalisations.

Pour ma part, je n'ai pas souvenance de moments précis où on a attiré mon attention sur le fait que l'on perdait du temps et où l'on ne faisait pas ce qu'il fallait. Je constate que le cahier de charges pour ETCS, système pour lequel la décision a été prise en 1999, a été rédigé au début de l'année 2001. Donc au moment où on décide de s'orienter vers l'ETCS, il fallait encore rédiger le cahier des charges à l'attention des fabricants du système. Rien que cette période-là constitue une période de préparation, mais qui n'amène cependant aucune réalisation sur le terrain. Puis, une fois le cahier de charges établi, on lance l'appel d'offres aux opérateurs. Et s'écoule encore un laps de temps certain avant l'étape suivante. Donc, c'est vrai, c'est très lent entre la prise de décision et le moment où les chantiers sont mis en place. Et dans ce cas-ci, la décision était nouvelle; en 1999, on a décidé d'aller vers l'ETCS et il fallait s'y tenir. Après l'accident de Pécrot, il a fallu rester sur ses positions et tenir ce cap.

Après Pécrot, on a dit: "On s'y tient! On ajoutera simplement un système de stop, Eurobalise, mais

on garde le cap ETCS." En fait, de mon point de vue, c'était assez cohérent, assez confortable pour moi d'être dans une logique où l'entreprise me proposait des choix cohérents, peut-être un peu lents, mais qui aboutiraient à un équipement de bonne qualité, interopérable, le meilleur.

Voilà l'état d'esprit dans lequel je me trouvais. Après Pécrot, GSM-R, d'une part, parce que nous avons vu tout le problème de communication sur lequel reposait la tragédie de Pécrot et, d'autre part, en attendant l'implémentation complète de l'ETCS, la volonté de mettre en place un système de stop par les Eurobalises, qui étaient parfaitement compatibles. C'était en quelque sorte déjà faire un premier pas, un complément avant d'avoir le système complet.

Après, il y a eu des choix différents. Je n'ai pas non plus bien compris pourquoi, en 2004-2005-2006, se sont opérés ces changements: on est revenu sur TBL1, puis TBL1+. Ce sont des choses qui appartenaient à une autre période, mais je n'étais plus à l'intérieur et je ne puis donc vous donner un avis de l'intérieur.

Tanguy Veys: Ik dank mevrouw Durant voor haar antwoord. Ik heb alleen de indruk dat u hier vandaag een analyse brengt die u meer maakt als politica dan als toenmalig minister. Als we kijken naar de verklaring die u toen in het Parlement hebt gegeven omtrent de werking van de NMBS, de standpunten die u toen hebt ingenomen, hebt u tijdens uw ambt zeker niet met dezelfde ampleur ruchtbaarheid gegeven aan de verstandhouding die u hier nu in beeld brengt of het Parlement op die problemen gewezen. Dat is een eerste bedenking.

Een tweede punt. Wanneer u het hebt over de beheersovereenkomst en de beslissing omtrent ETCS gaat u er prat op dat die keuze voor ETCS redelijk snel werd gemaakt, een goede keuze op dat moment. Ik verwijs naar de raad van bestuur van de NMBS van 17 december 1999. Anderzijds was er op dat moment echter ook reeds de lopende beheersovereenkomst die niet sprak van ETCS maar van TBL. Dat had als gevolg – ik verwijs naar het rapport van het Rekenhof – dat op 17 december, toen de raad van bestuur besliste om de keuze voor ETCS te maken, zij beslisten om dit dossier aan u over te maken, goed wetend dat het niet in de overeenkomst stond en dat ze daarvoor minstens uw akkoord moesten vragen. Ze wensten daarover te onderhandelen. Het Rekenhof merkt op: “noch over het resultaat van bovenvermelde onderhandelingen, noch over de formele goedkeuring van dit dossier door de minister heeft het Rekenhof informatie kunnen verkrijgen”. Er blijkt geen schriftelijke neerslag terug te vinden te zijn in de archieven van de NMBS Holding, Infrabel of bij uw departement, de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het is wel opvallend dat er van een dergelijke grote beslissing, waaraan u uw betoog grotendeels hebt opgehangen en waarmee u uw beleid hebt gemotiveerd, geen beslissing is terug te vinden.

Een tweede punt is dat er blijkbaar pas na Pécrot bijkomende maatregelen werden genomen om ETCS versneld door te voeren. Blijkbaar had u dus voor Pécrot wel nog marge om ETCS sneller door te voeren. Ik blijf met die vraag zitten. Toen u bent aangetreden in 1999 – er was al een hele geschiedenis gepasseerd – kwam u tot de vaststelling dat er geen afdoende operationeel veiligheidssysteem was. U had er op dat moment perfect voor kunnen kiezen – hoewel de normen misschien niet Europees waren – om toch volop te gaan voor TBL1, wetend dat ETCS pas in een veel later stadium geïnstalleerd zou kunnen worden. Waarom hebt u TBL1 dan toch volledig afgeblazen, wetend dat u koos voor een oplossing die niet op korte termijn zou gerealiseerd worden?

Isabelle Durant: À l'époque, le conseil d'administration prend sa décision. D'ailleurs, c'est à lui qu'il revient de la prendre. Personnellement, je suis en fonction depuis trois mois. Je suis informée et je suis satisfaite. Je l'ai d'ailleurs fait à plusieurs reprises: un ministre peut remettre en cause une décision du conseil d'administration moyennant un avis de son commissaire du gouvernement. Dans les 24 ou 48 heures après le conseil d'administration, le ministre peut remettre en cause une décision du conseil d'administration pour la rediscuter. Je ne l'ai pas fait. Au contraire, j'estimais qu'il s'agissait d'une décision opportune, suivant l'information que l'on me transmettait à l'époque, sur l'intérêt de faire un système interopérable, etc.

À l'époque, il n'y avait pas de raison de m'opposer ou de manifester un mécontentement sur une décision du conseil d'administration, qui va dans le bon sens, qui choisit le meilleur système possible et celui pour lequel pas mal de pays de l'Union européenne avaient déjà opté. Ce n'était pas un choix avant-gardiste. C'était déjà le choix d'autres compagnies ferroviaires et je pensais positif que la SNCB, de manière ambitieuse et volontariste, décide de se doter du meilleur système.

Pour le reste, le cahier de charges est commandé. Entre le moment où la décision est prise au sein

du conseil d'administration et le moment où l'on rédige le cahier de charges pour faire l'appel d'offres sur l'ETCS, quelques mois s'écoulent. C'est normal. La réalisation d'un cahier de charges prend du temps. Jusque-là, je laisse faire! On ne peut pas demander à la SNCB de faire plus vite que la musique!

Donc, en ce qui concerne le TBL1+, plus exactement le TBL1 Eurobalise, on a décidé d'accélérer la fonction stop après l'accident de Pécrot. À côté du GSM-R, on franchit les étapes, même si le cahier de charges a été commandé avant l'accident de Pécrot et qu'il est lancé. On va gagner du temps, on va faire plus: on va, dès maintenant, utiliser l'Eurobalise en sus pour la fonction stop. Ce ne sera pas incompatible avec l'ETCS quand il sera mis en service. J'ignore ce que vous auriez voulu de plus! Peut-être aurait-il fallu faire plus ou plus tôt ou demander déjà en juillet 2000 d'accélérer encore le cahier de charges ainsi que des choix. Mais il me semblait, avec les connaissances en ma possession à l'époque, que l'on était sur la bonne voie au niveau des choix en matière de sécurité.

Tanguy Veys: Mevrouw Durant, u zegt: “Er is nooit enig document van teruggevonden. Er was ook geen reden voor mij om die beslissing te contesteren”.

In de documenten van de raad van bestuur staat letterlijk: “Wij gaan de beslissing voorleggen aan de minister. Wij gaan de goedkeuring vragen”. Het Rekenhof zegt: “Wij hebben nooit enige goedkeuring teruggevonden”.

Dat is toch wel vreemd. De NMBS vraagt aan u de goedkeuring en er komt geen enkel signaal van u.

Ten tweede, u zegt dat u toen hebt gekozen voor de opmaak van het ‘cahier de charge’ voor ETCS. Ook dan rijst de vraag hoe uw verstandhouding met de industrie, ik vermoed toen nog ACEC, was. Wij weten – uw voorgangers hebben dit ook toegegeven – dat de keuze voor de partners in de industrie niet op de meest efficiënte of de meest goedkope was gebaseerd, maar ook met de gevolgen voor de economische belangen in België te maken had. In hoeverre heeft die keuze u ook beïnvloed?

Isabelle Durant: Je dirai deux choses. Je vous le répète, en l'absence de contestation par le ministre d'une décision du conseil d'administration, cette dernière est réputée approuvée. J'ai contesté certaines décisions mais je n'ai pas contesté celle-là. Pour moi, il était clair que la décision était bonne et qu'il n'y avait aucune raison de la contester. Ensuite, sur la question des ACEC, je revendique le fait que le ministre ne s'en mêle pas. Je ne me mêle pas de dire qu'il faut choisir les ACEC, Alstom ou je ne sais qui.

On est dans une logique de marché public et les ACEC sont une entreprise, qu'elle soit belge, wallonne, flamande, bruxelloise, qui a réalisé et vendu des systèmes à d'autres entreprises ferroviaires, qui avait une compétence pour ce faire. Il y a un appel d'offres et comme dans tout appel d'offres, il y a une contestation possible par ceux qui sont évincés. Si un concurrent considère qu'il aurait dû être retenu, il peut contester le marché, il a le droit de le faire, il doit même le faire. Mais ici, je me suis bien gardée de dire que je voulais les ACEC. J'ai laissé procéder à un appel d'offres en bonne et due forme, comme on l'a fait pour les choix de matériel roulant pour les voitures à double étage achetées à l'époque; ce n'est certainement pas le ministre qui va aller contester ou désigner l'entreprise qu'il faut choisir.

Que par ailleurs, cela tombe bien que ce soit une entreprise wallonne, une entreprise belge, tant mieux mais je ne me suis en rien mêlée de l'attribution des marchés. Ce serait sortir totalement de son rôle. Ce n'est pas au ministre d'attribuer les marchés: il y a des procédures pour cela. Les procédures sont respectées et si ce n'est pas le cas, les évincés peuvent introduire un recours, ce qu'ils ne manquent pas de faire.

Christophe Bastin: Monsieur le président, je serai bref. Madame Durant, merci pour la qualité de votre exposé. Vous avez déjà répondu à certaines de mes questions. Comme vous je regrette l'absence d'expertise contradictoire et que malheureusement, comme vous le disiez, la SNCB soit un monopole. Par contre, je ne comprends pas quand vous dites qu'on ne va quand même pas aller voir à la SNCF. Pourquoi justement ne pas aller chercher chez nos voisins cette expertise contradictoire? En tant que bourgmestre, je profite parfois de l'expérience des bourgmestres des communes voisines sur certains produits.

Vous dites que vous le regrettez mais le regrettiez-vous déjà en ce temps-là et alors qu'avez-vous fait pour remédier à cette situation où nous n'avions pas d'expertise contradictoire?

Isabelle Durant: Monsieur Bastin, nous sommes d'accord en ce qui concerne l'expertise contradictoire. Nous la regrettons. Pourrions-nous demander de l'expertise ailleurs? L'Agence

européenne est aussi un instrument. Elle est là pour se mettre un peu au-dessus des compagnies ferroviaires et donner un avis. J'estime également que l'on pourrait mieux faire en demandant des expertises ferroviaires à des acteurs du monde ferroviaire, monde extrêmement spécifique. Il faudra cependant bien les choisir. En effet, et je suis bien placée pour le savoir, à l'échelle européenne, il existe de nombreux contacts, voire des "ententes", entre les entreprises ferroviaires sur un certain nombre d'aspects. Si l'on opte pour une expertise contradictoire, il faut donc rester prudent. Pour ma part, je privilégierais les chemins de fer suisse.

Quant à savoir ce que nous pourrions faire de plus, j'ai évoqué à l'époque la transposition de la directive européenne sur l'ouverture du fret ferroviaire et la fameuse séparation verticale qui a été décidée après mon départ. J'avais obtenu un accord pour mettre en place un répartiteur, en gardant la SNCB "une". Comme dans le cas de l'IBPT pour les télécommunications, ce répartiteur comptait un corps de personnes formées, d'experts ferroviaires, à qui on va garantir un salaire et une autonomie vis-à-vis de la SNCB. Ceux-ci ne seront plus dépendants de la SNCB et n'y retourneront plus. Il s'agissait de leur donner la capacité d'être réellement autonome. Ma volonté était de créer un corps indépendant dans l'administration. C'est ce que nous avions voté ici même au parlement.

Par la suite, on a fait un choix autre. On a décidé de revenir en arrière et de faire la séparation, telle qu'elle existe aujourd'hui. C'est un choix politique tout à fait respectable, même si ce n'était pas le mien. C'est la démocratie! Une décision peut toujours être changée et cela ne me pose aucun problème.

Rachid Madrane: Monsieur le président, comme mes collègues, je tiens à remercier Mme Durant pour la clarté de son exposé. Je serai très bref, étant donné que de nombreuses réponses ont été données.

Madame Durant, comme d'autres, vous avez évoqué l'ETCS, en insistant sur l'importance qu'il revêtait pour vous, avant même le drame de Pécrot. Je souhaiterais vous demander quelques précisions à ce sujet.

Lundi, en commission, M. Damar a aussi souligné la volonté de l'entreprise d'aller vers l'ETCS. Il a insisté sur cette volonté renforcée après l'accident de Pécrot. Par contre, j'ai trouvé la réponse de M. Schouppe un peu ambiguë. Alors qu'il était interrogé par mon collègue Ronny Balcaen lors d'une précédente audition, il a répondu qu'en 1999, l'ETCS n'avait "qu'une existence de papier". C'est l'expression qu'il a utilisée. Selon lui, le système ETCS n'existait pas. On en connaissait simplement les caractéristiques et les principes, a-t-il dit.

Nous avons décodé en filigrane que la volonté de l'entreprise était d'essayer de rendre le TBL2 comparable à l'ETCS. On voulait que le TBL2 ait les mêmes caractéristiques et les mêmes avantages que l'ETCS.

Pouvez-vous nous éclairer sur ce point? Quand vous parlez de l'ETCS avant et après Pécrot, parlez-vous d'un ETCS à créer de toutes pièces ou d'un système belge qu'on aurait développé et qui aurait été comparable aux futures normes européennes?

Isabelle Durant: Je vais vous répondre de façon partielle. Il me manquait également des éléments, je ne vous le cache pas.

Je pense qu'on va trop loin quand on dit que l'ETCS n'existait que sur papier. Mais il est vrai qu'il n'était pas opérationnel tout de suite, on ne pouvait le commander et le placer illico. On savait qu'il y avait encore pas mal d'*upgrading* à organiser à l'échelle européenne. C'était plutôt un processus qu'un instrument fini.

Vu ce qu'on vient de dire sur la durée des choix, j'étais plutôt satisfaite qu'on s'engage dans le processus. On savait que ce n'était pas terminé mais on savait que c'était le système qu'il nous fallait.

Plutôt que d'attendre d'être les derniers à prendre le train en montant dans le dernier wagon, entrons de plain-pied dans cette technologie, même si elle n'est pas terminée. Je n'ai pas entendu M. Damar mais j'adhère à ses propos que vous m'avez relayés sur le fait de faire un choix ambitieux et fort. Je trouvais que c'était une bonne idée.

Le degré de pénalité-temps et le degré de pénalité-argent derrière la non-finition de l'ETCS étaient évidemment très difficiles à estimer. Je ne pourrais pas vous donner de réponse précise à ce sujet.

Ronny Balcaen: Dans le prolongement de l'intervention de M. Madrane, vous évoquez la mise en œuvre de la décision ETCS en tout cas avant Pécrot. Les cahiers de charges sont rédigés, les appels d'offres sont lancés, on voit

que les choses évoluent et que le projet semble ambitieux, en tout cas au départ. Je reprends également les propos de M. Damar devant la commission, parlant d'un choix structurant pour l'ensemble du chemin de fer qui va donc bien au-delà de la pure problématique de la sécurité en tant que telle.

Mais, ce que l'on voit beaucoup dans les rapports d'experts, c'est qu'il n'y a pas toujours un plan très cohérent et une préparation énorme du dossier dans les décisions qui sont prises à la SNCB. On a l'impression – je ne vais pas dire qu'on navigue à vue – que certaines décisions n'ont pas l'air d'être vraiment très bien préparées. Aviez-vous l'impression, au moment de la décision sur l'ETCS en 1999, qu'il y avait un plan global – on sait où on va – mais aussi détaillé en termes de planning, de choix concrets, etc. Je crois qu'il est important de comprendre qu'elle était la vision que les ministres en charge avaient, ou pas, de la finesse du projet présenté par la SNCB.

Isabelle Durant: Je vous répondrais plutôt que non. Je veux dire par là qu'on ne m'a pas transmis un échéancier extrêmement précis au moment de la décision du conseil d'administration. On ne m'a pas dit que ce qu'on choisissait aujourd'hui aurait telle ou telle suite dans trois mois ou une autre en 2000, etc.

Il y a eu – et les mots de M. Damar sont intéressants – un choix structurant. Cela veut dire qu'un choix va structurer les investissements de l'avenir et va diriger les logiques futures dans le cadre des investissements de sécurité. Mais je n'ai pas eu connaissance d'un plan hyper détaillé sur l'implémentation. C'était un choix de structure; il est important de le faire à un moment donné car c'est ce choix qui implique qu'on va rester sur un certain rail, sur une certaine optique. Si, comme on l'a fait après Pécrot, on décide d'ajouter un complément sur le freinage, ce n'est pas un changement de cap. C'est le même cap dans lequel on se donne un moyen complémentaire d'amélioration.

Vous me direz que j'aurais du avoir un plan détaillé. Peut-être, mais j'ai eu connaissance d'autres décisions du conseil d'administration de la SNCB sur d'autres dossiers que l'on prenait parfois sur la base d'une feuille A4 à quelques heures du matin. Autant je regrette un cas comme celui-là, autant je ne trouve pas gênant que, dans ce cas-ci, on opte pour un choix de structuration duquel vont découler toutes sortes d'autres choix opérationnels: cahiers de charges, appels d'offres, etc. Je trouve que c'est moins gênant que dans le cas des achats de filiale ABX, pour ne pas les citer. Dans ce cas-ci, on a fait un choix de type structurant sans plan détaillé.

Le plan détaillé devait suivre. Il s'agissait de travailler au cahier de charges et de relancer l'appel d'offres, ce qui n'était pas si mal!

Steven Vandeput: Mevrouw Durant, ik dank u voor uw openheid. Van alle sprekers betoonde u de grootste openheid over hetgeen we in onze commissie bespreken. Daarom hoop ik dat u mijn volgende vraag even open zult behandelen.

U hebt rapporten van experts, het Rekenhof, ERA en andere gezien. U hebt waarschijnlijk ook al enkele dingen gehoord uit onze commissie. U hebt het gevoel dat u na het ongeval in Pécrot door de NMBS goed bent ingelicht en op de hoogte gehouden zoals het hoorde. Alle getuigenissen tot nu toe zeggen dat het onmogelijk was om het ETCS-systeem, al dan niet op papier, in de periode zoals destijds gepland uit te voeren. Men is bij de vooropgestelde planning altijd voluntaristisch geweest.

Hebt u na Pécrot zelf het gevoel gehad dat u door de mensen van NMBS op een goede en degelijke manier bent ingelicht? Of denkt u dat ze u destijds misschien in slaap probeerden te wiegen?

Isabelle Durant: Non, je n'ai pas vraiment eu l'impression d'être menée en bateau et désinformée. Franchement, avec l'accident de Pécrot, dont je me souviens comme si c'était hier, nous avons vu à quel point - même s'il y a eu d'autres franchissements de signaux qui n'ont pas abouti à une collision -, c'est la question de la communication qui a été posée. Nous avons eu de terribles témoignages. Tout ce que nous avons entendu était effrayant. Je reconnais m'être demandé comment c'était possible. Peut-être n'avais-je pas été assez attentive à l'installation du GSM-R. Les gens avaient un gsm, mais à cet endroit, il n'y avait pas de couverture gsm. Ce train roulait à toute allure et n'a pas pu avertir l'autre qu'il allait lui foncer dedans. C'est affreux! Je me suis donc demandé comment cela se faisait que je ne savais pas cela. Peut-être n'avais-je pas la proactivité de demander où on en était avec l'équipement des GSM-R. De plus, les trains étaient engagés en sens inverse sur la même voie. C'est vraiment le pire du pire!

Par contre, une demande d'audit a été faite entre-temps – et j'espère qu'il aura été le plus complet possible –, justement pour tous ces accidents qui ne causent pas de morts, mais qui auraient pu.

J'ai l'impression que les ingénieurs étaient des gens de très bonne qualité, dont je ne mets nullement en cause la compétence. Peut-être pourrait-on mettre en cause leur trop grande compétence. Je veux dire par là: des gens trop consciencieux ou qui, réfléchissant à un système, veulent le concevoir entièrement eux-mêmes, qui sont dans une logique perfectionniste, qui hésitent éventuellement devant des choix. Mais il ne s'agissait certainement pas d'un refus d'informer le ministre ni d'une volonté de brader la sécurité.

Ce qu'on peut faire, c'est s'interroger sur la pénalité temps et sur la pénalité argent. Quand on choisit un système, qu'est-ce qu'on perd? Quand on fait un choix, par définition, on ne fait pas autre chose.

Steven Vandeput: Was de audit die u hebt besteld over de veiligheid, louter een proactieve actie of meende u dat er iets meer aan de hand was en dat u dat graag van iemand anders zou horen?

Isabelle Durant: L'ETCS était en cours. L'accident de Pécrot avait démontré tout le problème des GSM-R. C'était le moment où jamais de tenter de mettre à jour les autres problèmes possibles: les franchissements de signaux, le temps de travail, la fatigue des chauffeurs, le facteur humain, la culture de sécurité, etc.

Quels sont les autres éléments que l'on peut améliorer dans l'entreprise dans un souci de réel soutien? C'était une démarche proactive faite en toute ouverture et honnêteté. C'est vrai qu'elle arrivait après un accident, c'est-à-dire à un moment où tout le monde était sous le choc, y compris les ministres. Mais on s'est demandé comment procéder pour faire plus vite et mieux, y compris au niveau des aspects qui n'ont pas trait systématiquement à l'équipement des locomotives ou des voies.

J'espère que vous ferez bon usage de cet instrument et que l'audit est intéressant. Pour le reste, il vous appartiendra d'élaborer des recommandations. Je vous souhaite un bon travail. Le sujet est, en tout cas, passionnant. J'espère également que vous rédigerez un rapport utile pour la sécurité ferroviaire, mais aussi pour la SNCB qui a parfois besoin du regard du politique. Il est, en effet, parfois utile que d'autres personnes que les experts, ou avec l'aide de ces derniers, se penchent sur un sujet avec des yeux un peu plus neutres et sous un angle moins technique.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een paar vragen.

Een eerste vraag sluit aan bij de vraag van collega Veys van daarstraks in verband met het voorleggen van de beslissing van 1999 over het starten met ETCS en het uitrollen daarvan, wat effectief niet overeenkwam met artikel 58 van het beheerscontract. Daarin stond nog dat TBL zou worden uitgerold. Het moest dus aan u worden voorgelegd. Dat had ook wel wat gevolgen, want dat betekende naar mijn aanvoelen extra budgetten die nodig waren. Ik denk dus dat u op dat moment daar uw zegen over moest geven. Het antwoord daarop is nog altijd niet erg duidelijk.

Belangrijker daarbij is dat op een dergelijk moment het mij toch wel logisch lijkt dat een minister of een administratie of beide die dergelijke vraag voorgelegd krijgen, eens gaan kijken hoe het dan ondertussen staat met het uitrollen van de vroegere veiligheidssystemen als TBL1 en TBL2. TBL1 of toch het grootste deel daarvan was nog altijd in werking op het Belgisch spoorwegnet. TBL2 was nog altijd in ontwikkeling. Tot nu toe heeft u daar nauwelijks over gesproken. Ik weet niet of u op de hoogte was tijdens uw ministerschap van de ontwikkeling van die oudere systemen die misschien minder interessant waren voor de toekomst of naar het Europees kader toe, maar die wel hun nut hadden: zij hadden een stopfunctie. ETCS was iets op langere termijn. Ons Belgisch net mist tot op vandaag nog altijd een goed systeem van stopfunctie: het simpele systeem van snelle stop als er een rood licht is, zonder dat daarom de volledige 100% ETCS er moet zijn.

1999 was daar een belangrijk moment voor, maar zeker ook het dramatische ongeval in Pécrot was een tweede moment tijdens uw legislatuur waarop dergelijke overweging zowel binnen de administratie als binnen uw kabinet had moeten worden gemaakt. U stelde daarnet dat het u perfect logisch overkwam dat men in de filosofie van ETCS stapte. Ik denk dat het in 2001 toch al min of meer duidelijk moest zijn dat dit niet op korte termijn kon worden uitgerold omdat het nog volop in ontwikkeling was. Ondertussen miste ons land, in tegenstelling tot bepaalde buurlanden, een stopfunctie op zijn net.

Ik denk dat Pécrot op een aantal kleinere ongevallen na het eerste echt grote dramatisch ongeval was. Ik ga er nu misschien wat licht over, want we kunnen natuurlijk niet inschatten welke impact dit had. Dit was toch het eerste dergelijk

dramatisch ongeval sinds 1982 en dat had toch een heel belangrijke cesuur moeten zijn voor de veiligheid op het spoorwegnet.

Ik heb het gevoel dat wij nu met onze commissie ervoor zorgen dat de nodige lessen worden getrokken uit Buizingen. Als ik Pécrot bekijk, heb ik niet het gevoel dat daaruit drastische lessen werden getrokken.

Dat is misschien een heel korte redenering, die ik echter toch even wil onderbouwen. Ik vermoed dat de meesten hier, behalve u en een aantal onder ons uitgezonderd, toen geen actieve politici waren. Er werd daarover toen heel weinig gediscussieerd in het Parlement.

Er werd even gediscussieerd of hiervoor een bijzondere commissie zou worden opgericht of niet, maar dat is toen niet gebeurd. Er zijn een paar vragen gesteld, waarbij het vooral over communicatiesystemen ging, zoals de GSM-R, zoals u zelf hebt aangehaald, maar er werd helemaal niet gesproken over een stopsysteem. Ik vind dat toch wel verbazingwekkend.

In de jaren 90 en onder uw voorgangers werden er helemaal geen parlementaire vragen gesteld over veiligheidssystemen, een enkel uitzondering niet te na gesproken naar aanleiding van een ongeval in Groot-Brittannië of in Frankrijk.

Het was net het momentum van het ongeval in Pécrot waarbij men de kans heeft gemist om snel in te grijpen wat betreft een stopsysteem. Hebt u op dat moment, behalve over de communicatie – u hebt immers al verwezen naar het moeilijk verlopend gsm-verkeer – geen vaststelling kunnen maken dat er ergens een structureel probleem was, dat als er menselijke fouten werden gemaakt aan een rood lichtsein, er op een andere manier moest kunnen worden ingegrepen? Ik mis een beetje de urgentie in verband met dat probleem wanneer ik de stukken uit de periode van het ongeval van Pécrot erop nalees.

Isabelle Durant: Monsieur le président, sur le choix de l'ETCS, je puis vous dire qu'à l'époque, on se préparait à la présidence belge de l'Union européenne de 2001; nous participions régulièrement à des Conseils européens.

Dès lors, il me semblait normal et évident qu'on devait adopter l'ETCS, le prendre comme choix structurant. Selon moi, rien que par les contacts avec mes collègues européens, avec la Commission et Mme de Palacio à l'époque, il paraissait normal que la Belgique fasse ce choix que d'autres avaient fait avant moi. Je n'ai eu aucune hésitation sur ce choix. D'autant plus qu'à l'époque, nous travaillions beaucoup à l'échelon européen sur toute la question de l'interopérabilité des chemins de fer européens.

Sur la question du système de freinage, le *stopsystem*: après Pécrot, nous avons fait trois choses.

La première, c'était le GSM-R pour lequel il fallait augmenter l'investissement; la SNCB l'a fait, mais elle l'a terminé plus tard que prévu.

La deuxième chose, oui, vous avez raison: il y avait aussi la question du franchissement. Ils n'ont pas pu se téléphoner, mais si le train avait été arrêté ou freiné, il n'y aurait peut-être pas eu d'accident, en tout cas pas aussi grave.

À ce moment-là, nous avons donc décidé, tout en gardant le cap sur l'ETCS, d'accélérer la mise en place d'un système de stop Eurobalise. Oui, il y a eu alors une volonté et une mise en œuvre, en plus de l'engagement ETCS, de faire du système approchant du TBL1+, c'est-à-dire un système de freinage Eurobalise.

De septembre 2001 à juin 2003, il y a eu des placements de systèmes de freinage, mais je ne dispose pas de tous les chiffres; peut-être faudrait-il les demander aux experts de la SNCB. Un système de freinage a donc été ajouté en plus, le stop.

Je ne suis pas ici occupée à me fabriquer un cachet de bon ministre ou de mauvais ministre. Ce qui compte, c'est qu'à un moment, il y ait de la cohérence dans les décisions. À ce moment-là, il y avait de la cohérence: nous gardons l'ETCS, mais nous faisons du stop en plus.

Plus la troisième chose: l'audit. Il était destiné à étudier, en plus des questions de GSM-R ou des questions de freinage de train, les autres éléments (facteurs humains, formation et autres) qui peuvent contribuer à améliorer la sécurité ou, peut-être sans la mettre en danger, en tout cas ne pas correspondre aux meilleurs standards, les plus exigeants en matière de sécurité.

De **voorzitter**: De dringendheid na Pécrot wordt onmiddellijk in kaart gebracht. Een jaar na Pécrot ziet men dat de oorspronkelijke planning van bijvoorbeeld ETCS-systemen eigenlijk al vertraging had opgelopen in de prefase. Werd dat dan bijgestuurd of niet?

Isabelle Durant: Franchement, je ne sais pas. Après Pécrot, on choisit de garder le cap ETCS et d'installer un système de freinage complémentaire. Pour le reste, il faudrait vérifier comment s'est déroulée la mise en œuvre, dès la mi-2001, de cette décision d'installation de ce système de freinage, Eurobalise. Si je ne me trompe, l'installation s'est faite jusqu'en 2004. J'ai lu dans les rapports qu'en 2004, 2005, il y avait eu des changements. Je ne comprends pas pourquoi on a changé pour revenir vers la TBL1. On a l'air de revenir sur la décision de 1999. Je le constate, d'un œil externe.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch nog op twee dingen terugkomen.

Ik vroeg daarnet of in '99, op het moment dat het ETCS-plan werd voorgelegd, een evaluatie is gemaakt van de bestaande systemen TBL1 en TBL2. U heeft daar niet echt op gereageerd.

U stelt dat er na Pécrot drie beslissingen zijn genomen, waaronder de beslissing om naast ETCS ook Eurobalises te installeren om tot een soort voorloper van TBL1+ te komen. In 2003 en 2004 zouden er daarvan al een aantal zijn geïnstalleerd. Naar mijn inschatting is men TBL1+ pas vanaf 2008 beginnen installeren en is er in de voorgaande periode van 2003 tot 2004 geen nieuw stopsysteem geïnstalleerd. Men heeft bij wijze van eerste stap wel de beslissing genomen om voor de oudere treinen te kiezen voor een soort vereenvoudigd stopsysteem gebaseerd op Eurobalises omdat de installatie van ETCS daarvoor in verhouding veel te duur zou zijn geweest. Men is echter niet effectief begonnen met de installatie. Of vergis ik mij?

Isabelle Durant: Nous entrons dans un domaine de grande précision. Il est difficile, sept ou huit années plus tard d'entrer dans les détails même si j'ai fouillé quelque peu dans les archives.

Quand on fait un choix structurel, on décide pour les années à venir que l'investissement se fera toujours en compatibilité avec le système ETCS. On continue l'équipement dans le cadre ETCS pour se diriger vers le système le plus opérationnel. Ce qui signifie qu'on lance le cahier de charges et l'appel d'offres pour la mise en place de ce système. On ne revient donc pas en arrière, on fait avec ce qui existe et on trace les voies de l'avenir.

Sur ce qui a été fait antérieurement, je n'ai pas demandé d'étude détaillée sur TBL1, 2 ou 3. J'ai simplement constaté qu'on faisait le choix du système recommandé à l'échelle européenne, soutenu par la Commission, mis en place par d'autres pays membres depuis bien longtemps. Cela me paraissait logique de faire ce choix.

Je suppose que la mise en place de l'Eurobalise a suivi. J'ai quitté le poste en 2003 et je n'ai donc pas suivi la mise en place de ce système dans le cadre de l'ETCS. Il semble qu'ensuite un autre choix a été fait si j'ai bien compris le rapport des experts.

Jef Van den Bergh: Ik weet dat het moeilijk is om een verhaal van tien jaar geleden te reconstrueren. U stelt dat andere landen in 1999 hadden beslist om ETCS in te voeren. Weet u nog over welke landen het gaat?

Isabelle Durant: Je ne saurais vous répondre. On peut effectuer les recherches nécessaires. Certains pays s'étaient engagés plus tôt à l'époque dans le système ETCS avec des déclinaisons préalables, puisque le système ETCS n'existait pas en tant que tel. Ils s'étaient engagés dans des systèmes compatibles et posaient les jalons préalables à l'installation de l'ETCS. Bref, ces systèmes étaient complètement interopérables avec le système ETCS. Je ne saurais vous citer ces pays. Mais les recommandations européennes de l'époque étaient très claires.

Valérie De Bue: Comment expliquez-vous que le dossier ETCS était complètement bloqué en 2005? Est-ce dû à des facteurs technologiques ou à des résistances au sein de l'entreprise?

Isabelle Durant: Je ne pourrais pas vous répondre. À cette époque, je n'étais plus dans le secret des dieux. Je me pose les mêmes questions que vous. D'autres choix ont été faits, pour des raisons techniques ou autres. Peut-être y a-t-il eu blocage? C'est le travail que vous devrez faire et j'espère que vous le ferez le mieux possible. Je ne peux vous répondre dans la mesure où je n'étais pas en capacité d'avoir cette information. Ce que je vous dirais serait non fondé. Peut-être en savez-vous plus que moi puisque cela fait quelques mois que vous travaillez sur ce sujet. Je regrette de ne pouvoir vous répondre.

De **voorzitter**: Zijn er nog vragen?

Mevrouw Durant, dan wil ik u nog bedanken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.54 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.54 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 13 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 13 DECEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.41 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.41 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Karel Vinck, gedelegeerd bestuurder van de NMBS van 2002 tot 2004 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Karel Vinck, administrateur délégué de la SNCB de 2002 à 2004 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Goedemiddag collega's, welkom aan onze gasten. Voor de leden van de commissie is het stramien vertrouwd. Wat onze gasten betreft, u hebt rapporten van de experts, het ERA en het Rekenhof gekregen. Het is aan u om daarop een antwoord te geven of een uiteenzetting of uw visie te geven over de veiligheid in een breder kader. Daarna geef ik het woord aan de commissieleden om vragen te stellen of opmerkingen te maken. Het is dan aan u om te antwoorden. Ik geef u graag onmiddellijk het woord.

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, dames en heren leden van de commissie, ik ben graag op de vraag van de commissie ingegaan, omdat ik de voorbije dagen het uitstekende werk heb kunnen lezen dat door het Rekenhof en de groep van experts is geleverd.

Ik was in tijdnood, omdat ik na een lange zakenreis in Azië pas vrijdag in België ben aangekomen. Ik heb het voorbije weekend niettemin de tijd genomen om het dossier helemaal door te nemen. Rekening houdend met de heel korte periode die ik bij de spoorwegen heb meegemaakt, alsook met de herinneringen die bij mij opkomen over de situatie die ik bij de NMBS heb beleefd, lijkt het dossier mij compleet te zijn. Niet alleen qua analyse maar ook soms qua aanbevelingen heeft het zin en gaat het in de diepte.

Indien ik over het probleem van de veiligheid spreek en over de wijze waarop ik de problematiek bij de spoorwegen heb beleefd, moet ik teruggaan naar het moment en de manier waarop ik bij de spoorwegen ben beland.

In 2002 ben ik door de kabinetschef van de eerste minister en door de eerste minister zelf, de heer Guy Verhofstadt, gecontacteerd met de vraag of ik bereid was te helpen een op dat ogenblik heel verwarrende en erg troebele situatie op managementvlak bij de spoorwegen door te komen.

De situatie was dat de heer Schouppe zijn functie in februari 2002 had verlaten. Er was door de bevoegde minister een kandidaat gevonden, die twee weken nadien zijn benoeming echter had geweigerd. Men wist niet heel goed hoe men het probleem zou aanpakken. Op dat ogenblik heb ik met de kabinetschef contact gehad, aangezien ik een bepaalde ervaring had met de herstructurering van bedrijven. Ik wil echter onderstrepen dat ik geen ervaring had in het sturen van een overheidsbedrijf, zeker niet van het spoorwegbedrijf.

Ik ben toen gevraagd. Nadat ik had nagedacht, heb ik het aanbod aanvaard.

Ik ben op 6 juli 2002 als afgevaardigd bestuurder aangesteld met een dubbele, duidelijke opdracht van eerste minister Verhofstadt. De opdracht was, ten eerste, de organisatie aan de Europese richtlijnen aanpassen, met de splitsing van infrastructuur en operator. Ten tweede, met het oog op de nieuwe organisatie, de financiële structuur herschikken, met oplossingen voor de schuld. Dat in samenwerking met de raad van bestuur, die op dat ogenblik onder leiding van de heer Alain Deneef stond.

De prioriteiten die ik op dat ogenblik had, waren de volgende. Ten eerste, was er een verschrikkelijke *cash drain* van de spoorwegen en die moest zo vlug mogelijk gestopt worden. Die was vooral veroorzaakt door verliezen, niet alleen operationele, maar ook door de financiële lasten die zeer hoog lagen, en door de ABX-activiteiten. De meest dringende vraag op dat ogenblik, die eigenlijk bij iedereen leefde, was ABX. Wij zijn dan met een speciale werkgroep en met de aanwerving van een nieuwe afgevaardigd bestuurder van ABX te werk gegaan en hebben een desinvestering van ABX voorbereid en uitgevoerd. Maar dat heeft ons toch meer dan 3 jaren gekost om die oplossing te vinden en in te voeren.

Tezelfdertijd zijn wij begonnen – dat was de opdracht – met de voorbereiding voor de oprichting van, aan de ene kant, een infrastructuurbeheerder en, aan de andere kant, een operator, zoals voorzien in de Europese richtlijn. België had een zekere vertraging opgelopen bij de omzetting van die richtlijn en ik moet u zeggen dat er, buiten het zuiver organisatorische aspect dat al belangrijk en moeilijk genoeg was, ook een financieringsaspect was, rekening houdend met de situatie waarin de spoorwegen zaten. Dat heeft ook een zekere tijd gevraagd en we waren daarmee klaar op 31 december 2004. Het is dan ingevoerd in 2005.

Dat wil niet zeggen dat wij geen grote aandacht hebben gegeven aan de operationele problemen, vooral in het directiecomité. Maar u kunt begrijpen dat ik als nieuweling, die geen ervaring had in overheidsbedrijven, die geen ervaring had in het spoorwegbedrijf, een zekere tijd nodig had om me te oriënteren en te zien waar de prioriteiten lagen, wat de moeilijkheden waren en wat de problemen waren die prioritair moesten worden aangepakt.

Het is daarom dat ik voor dat operationele gedeelte bijgestaan werd door een volgens mij gekwalificeerd directiecomité. Ik vormde een duo aan de top van het bedrijf met de algemeen directeur, een zekere mijnheer Martens, die een door en door wat men noemde “cheminot” was. Een man met een uitstekende reputatie en een erkende, grondige kennis van alle operationele problemen. Met die man heb ik samengewerkt. Die gaf mij ook in zekere mate de garantie dat, als er problemen aangepakt werden of beslissingen genomen werden, die goed genomen werden, met kennis van zaken.

Iedere week hadden wij een directiecomité. Ik had als prioriteit gezet dat iedere week het eerste punt op de agenda, na de goedkeuring van de notulen van de vorige vergadering, het aan bod komen van de dagelijkse operationele problemen was, met nadruk op de klantgerichtheid en de veiligheid. Dat om u te zeggen dat voor mij het probleem van de veiligheid toch belangrijk was. Het voorbijrijden van rode signalen werd als zware overtreding gezien, werd mij direct gemeld en werd direct geanalyseerd om dan de gepaste maatregelen te kunnen nemen. Heel dikwijls was dat een disciplinaire maatregel, omdat het uiteindelijk zeer dikwijls ging over menselijke fouten.

Wij hebben zo gewerkt, met die prioriteiten. Op 31 januari 2005 heb ik de NMBS verlaten in de overtuiging dat ik aan de dubbele opdracht van de eerste minister voldaan had.

Ik wens u ook de omgeving te beschrijven. Er heerste op dat ogenblik een heel grote onzekerheid bij de NMBS over de toekomst. Wij hebben dan het plan Move ontwikkeld dat daarop een antwoord moest bieden. Dat plan bewees ook dat zonder een zware herfinanciering van de NMBS, die er later gekomen is, er geen toekomst zou zijn. In die zin, door het feit dat wij zo schrap zaten op het niveau van de mogelijkheden, is er ook vanwege de overheid – terecht, volgens mij – gevraagd om zeer strikt naar de uitgaven te kijken. Onder andere naar de budgetten van de investeringen, maar we moesten ook rekening houden met de beperktheid die er bestond op het niveau van de dotaties, en met de budgettaire situatie van België. Er is nooit specifiek gevraagd om niet de nodige aandacht te geven aan bijvoorbeeld het veiligheidsaspect, maar we moesten toch alles doen in het kader van zeer strikte mogelijkheden op het financiële vlak.

Rekening houdend met het feit dat ik op dat ogenblik nieuw in die functie was, heb ik mij zelf afgevraagd welke de beste methode zou zijn om

het probleem aan te pakken om van de spoorwegen iets te maken dat op alle vlakken, ook op het niveau van de veiligheid, zijn mannetje kon staan. Ik had toen de overtuiging dat het model dat wij moesten trachten te realiseren de Zwitserse spoorwegen waren. Want die waren goed georganiseerd, zowel inzake de kwaliteit van de dienstverlening als in het kader van hun budgettair beleid. Daar konden wij een model van maken. Natuurlijk, die medaille had haar keerzijde, want de tarieven van de Zwitserse spoorwegen lagen hoger voor het passagiersvervoer, iets wat in België politiek moeilijk aanvaardbaar was. Wij hebben ons geïnspireerd, in een zeker aantal zaken, op wat er in Zwitserland gedaan werd, maar toch hebben we dat model als dusdanig niet kunnen volgen.

Ik steek niet weg dat ik ook een probleem van aanvaardbaarheid had als afgevaardigd bestuurder, vooral dan bij de bonden. Zij twijfelden eraan dat de man, die op zo'n wijze geparachuteerd werd in de spoorwegen, de nodige strategische visie, kennis en ervaring had aangaande de spoorwegen om een oplossing te bieden voor de herstructurering. Laat me zeggen dat we gedurende een jaar zowat naar elkander gezocht hebben. Nadien is dat gemakkelijker gegaan. Ik kan u zeggen dat de samenwerking met de bonden open, constructief en transparant gebeurd is.

Nu kom ik tot het probleem van de veiligheid zelf in de periode 2002-2004, in welke periode ik verantwoordelijk was. Ik kan niets anders doen dan teruggaan naar het rapport van het Rekenhof, teruggaan naar het rapport van twee experts. Ik heb ook de brieven die gekomen zijn in reactie op die rapporten vanwege de CEO's van de drie spoorwegmaatschappijen en van de ministers. Als ik het geheel neem, dan heb ik volgens mij toch een zeer goed beeld van de veiligheidsproblematiek over een zeer lange periode.

Wat ik ondervonden heb en wat ik mij herinner, met misschien de mogelijkheid onvolledig te zijn, is dat er beslissingen waren genomen in 1999 die herzien zijn na het ongeluk van Pécrot in 2001, met de bedoeling de veiligheidsmaatregelen en veiligheidssystemen versneld in te voeren. De planning was voorzien voor infrastructuur voor 2015 en voor het rollend materiaal voor 2012, denk ik. De voorwaarden van die versnelling waren echter belangrijk. Op dat punt refereer ik ook aan het rapport van de experts. Zij spreken over een kortere periode voor de homologatie van de apparatuur, een verhoging van de budgetten met 5 miljard voor infrastructuur en 1,3 miljard voor het materieel, de aanwerving van bijkomend personeel en een grotere bijdrage van de constructeurs. Dat moest nageleefd worden, maar die voorwaarden zijn maar beperkt nageleefd geweest.

Wanneer ik in 2002 de hele situatie bekeken had, zag ik ook dat er een zeer grote vertraging op gang was waarvan ik de oorzaken niet goed begreep en waarvan ik niet begreep waarom die moest plaatsvinden. Dan ben ik tot de vaststelling gekomen dat er op dat ogenblik, vóór de keuze die bestond bij de spoorwegen, op technisch en technologisch vlak een – ik zal niet zeggen grote – tamelijke verwarring bestond over de wijze waarop onder andere ETCS geïmplementeerd moest worden.

Men had beslist voor ETCS, men wilde het hele net naar ETCS brengen, maar men twijfelde over de ETCS-standaard zoals hij op dat ogenblik was.

Behalve deze feiten was er ook nog een ander fenomeen dat eigenlijk bij alle Europese spoorwegmaatschappijen aanwezig was. Men had nog steeds de tendens om zuiver nationale systemen te ontwikkelen. Men had het NIH-syndroom, not invented here. Men wilde systemen ontwikkelen voor zichzelf, met eigen karakteristieken en wilde een beetje afstappen van wat een standaard zou geweest zijn, die op dat ogenblik niet kon opgelegd worden door Europa.

Het bestuderen van het dossier Aankoop van de Veiligheidsuitrusting voor het Rollend Materieel heeft, volgens mijn herinneringen, 2003 en 2004 in beslag genomen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de goedkeuring door de raad van bestuur van 1 oktober 2004.

Ter zake ga ik terug naar het rapport van de experts, die volgens mij zeer duidelijk stellen wat het probleem was. Ik ga het nog eens lezen, want ik denk dat het belangrijk is. Men spreekt over de vertragingen en zegt:

"Ce retard était dû en grande partie à la lenteur des progrès enregistrés au niveau international dans l'opérationnalisation des équipements de bord ETCS."

Ik zal daarop terugkomen.

Over die beslissing die op 1 oktober 2004 door de raad van bestuur genomen is in verband met de toekenning van 360 stellen zegt men:

"Cette décision constitue la première date officielle d'une évolution qui était déjà en cours et durant laquelle les plans ambitieux d'avril 2001 ont été progressivement remplacés par des nouveaux plans. Les nouveaux plans ne prévoyaient plus l'installation proactive et prioritaire de l'ETCS (…)"

Proactief wil zeggen dat het over heel het net gaat. Men had gezien dat er daar in de periode 2002-2004 moeilijkheden waren omdat men niet zeker was van het systeem.

"(…) l'installation proactive et prioritaire de l'ETCS sur la totalité du réseau belge, mais l'avènement d'une nouvelle phase accordant la priorité à un système d'arrêt simple comparable au système TBL1."

Het bestuur zag in en had ingezien dat de NMBS absoluut een systeem nodig had om toch een minimumveiligheid te garanderen die ook vergelijkbaar zou zijn geweest met wat in andere landen bestond. Het bestuur zag echter ook dat de ambitieuze doelstelling om het hele net over te schakelen op ETCS een bijna onmogelijke zaak was in de voorziene periode.

Er waren ook opmerkingen over de opleidingsprogramma's van de treinbestuurders, vooral omwille van de analyse van de statistieken. Voornoemde statistieken toonden immers aan dat de grootste reden waarom een treinbestuurder door een rood licht rijdt, een menselijke reden was.

De NMBS had ook gezien dat het grootste probleem bij de jonge bestuurders lag. Daarom is er op dat ogenblik een bijkomende inspanning geleverd om de jonge bestuurders nog beter op te leiden, zodat de risico's bij jonge bestuurders werden verminderd.

Ik zou u ook graag meegeven waar ETCS in de periode 2002-2004 stond. Ik heb dit pas gezien en begrepen, toen ik in 2005 de spoorwegen heb verlaten. Ik ben toen naar de Europese Commissie overgestapt in mijn hoedanigheid van coördinator voor ERTMS en voor de vrachtcorridors, wat ik trouwens nu nog ben.

Er zijn, zoals ook de vertegenwoordigers van de Europese Commissie hier in de bijzondere commissie hebben aangegeven en uitgelegd, drie grote periodes in het ETCS-verhaal geweest.

Er is, ten eerste, de periode 1995-2000, waarin de specificaties van een gewenste standaard, 2.2.2, zijn bepaald. Toen is ook geprobeerd voormelde standaard te implementeren. Er zijn realisaties van bepaalde projecten geweest. Ik zal er straks nog op terugkomen.

Er is, ten tweede, de periode 2002-2005, waarin de eerste realisaties zijn gekomen, waaronder de realisatie van ETCS in Italië, Spanje en ook Luxemburg.

Er is, ten derde, de periode 2005-2010, die de stabilisatieperiode van de genoemde standaard is geweest. Ook daaraan zal ik nog een woordje wijden.

Het jaar 2006 is een heel belangrijk jaar geweest. Er was een standaard, namelijk 2.2.2, die echter niet eenduidig was. Er was wel de specificatie van de 2.2.2-standaard, die op vraag van de spoorwegen echter aan een groot aantal *change requests* – meer dan 100 – onderhevig was. Ten tweede, de standaard als dusdanig kon niet worden opgelegd. Iedere lidstaat en iedere spoorwegonderneming kon immers eigen eisen aan de leverancier stellen om aanpassingen aan te brengen.

Dat heeft in zekere mate geleid tot een wildgroei van de standaard 2.2.2 voor ETCS, omdat iedereen zijn eigen ETCS wou.

De mogelijkheid tot uniformisering was ook niet aanwezig, want men moet er rekening mee houden dat het European Railway Agency, dat daarvoor instaat, nog niet bestond of nog maar pas opgericht was.

Ten tweede, standaard 2.2.2 was bovendien wel goed voor hogesnelheidslijnen – en is daarom ook geïmplementeerd voor een aantal lijnen in onder andere Italië, op de lijn Rome-Napels, en ook in Spanje – maar het was niet voldoende voor de conventionele lijnen. Waarom niet? Het is een gemakkelijke standaard voor hogesnelheidslijnen, omdat het daar gaat om nieuwe lijnen, zonder overwegen en zonder de functionaliteiten die nodig zijn voor conventionele lijnen. De standaard voor hogesnelheidslijnen is dus eenvoudiger.

In 2006 zijn op Europees vlak de eerste technische specificaties voor de conventionele lijnen opgesteld. Men liet geen introductie van nieuwe systemen meer toe, wel een verbetering van de bestaande systemen.

België heeft toen bij de FOD Mobiliteit de diensten DVIS en OO opgericht, die moesten instaan voor het veiligheidsbeleid in België en voor het

omzetten van de Europese richtlijnen in Belgische wetgeving.

Wanneer men kijkt naar de realisaties van ETCS in die periode, ziet men dat de eerste belangrijke realisatie de lijn Rome-Napels was. Een hogesnelheidslijn, geen conventionele lijn. De tweede grote beslissing werd genomen in Luxemburg, hoewel dat een klein land is. Op een zeker ogenblik heeft Luxemburg beslist zijn hele net over te schakelen op ECTS.

Het ging allemaal niet zo gemakkelijk. In de periode 2002 bestond er nog veel twijfel over ETCS. In de periode 2002-2005, herinner ik mij, heb ik dikwijls gesproken met de heer Benedikt Weibel, die toen CEO was van de Zwitserse spoorwegen. Hij was toen voorzitter van de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC.) Ik was daar ondervoorzitter van. Hij was zeer kritisch, ook als hoofd van de Zwitserse spoorwegen, over ETCS, en hij zei dat ook publiekelijk. Dat werkte natuurlijk door bij de andere spoorwegmaatschappijen van Europa. Die twijfels werden onderling doorgegeven, en ook de NMBS had daar onder te lijden.

Toen ik de NMBS in 2005 verliet heeft de Europese Commissie mij gevraagd coördinator te worden van ERTMS. Met mijn ervaring bij NMBS plus mijn analyse over de situatie van ERTMS en ETCS in Europa heb ik de Commissie gevraagd en voorgesteld om als eerste prioriteit een unieke standaard voor Europa vast te leggen, zonder te spreken over vrachtcorridors of interoperabiliteit enzovoort. Die zou de basis moeten worden om die interoperabiliteit op Europees vlak te realiseren. Dat heeft zijn tijd gevraagd. Dat vroeg om een zeer zwaar coördinatiewerk, niet alleen op het niveau van de Commissie, maar ook met de 27 landen van de Europese Unie onderling. Een akkoord bereiken waar iedereen achter staat vraagt tijd. Het heeft geduurd tot juli 2008 met de ondertekening van de Memorandum of Understanding. Die definieert de standaard op Europees vlak en is nu ook gelegaliseerd. De 2.3.0d heeft een zeer precieze specificatiebeschrijving en een timing voor de evolutie van de software naar standaard 3.0.0.

2.3.0d is nu de unieke standaard. Er is ook, wat men noemt, een *deployment plan* voor de lidstaten vastgelegd. Daarin engageren de lidstaten zich om die omschakeling te doen voor de nieuwe hogesnelheidslijnen of voor de verbindingen die door de Europese Commissie worden gecofinancierd. Sommigen, zoals Denemarken onlangs, hadden de moed maar ook de ambitie om hun netwerk helemaal naar ETCS om te schakelen.

De standaard die in de periode 2002-2005 zo een complex en moeilijk probleem was, is gestabiliseerd. Dat is opgelost. We weten hoe we het moeten doen. Het huidige probleem op het niveau van de lidstaten, waaronder België, is niet de technische standaard maar de migratie van de bestaande systemen naar het nieuwe systeem wanneer men heeft beslist het hele netwerk om te schakelen. Dat is niet alleen een technisch maar ook een financieel probleem. Het is des te moeilijker omdat we vandaag in een crisis zitten. De middelen, zowel op het niveau van de lidstaten als op het niveau van de Europese Commissie, zijn beperkt.

Ons objectief bij de Europese Commissie, dat we met de lidstaten en België hebben besproken, is de realisatie van een spoorinteroperabiliteit in de Europese Unie.

Daarom is er ook een programma dat erin voorziet dat wij niet alleen de eerste sturingssystemen gaan introduceren op alle nieuwe hogesnelheidslijnen, maar ook op een zeker aantal corridors. Zes Europese corridors voor het vrachtvervoer en al de lijnen die eventueel gecofinancierd worden door de Europese Unie. De lidstaten zijn nog altijd vrij om die overschakeling van hun netwerk door te voeren, maar als zij het doen, zijn zij wel gehouden aan de technische standaard. Zoals ik heb gezegd, Luxemburg, Denemarken en ook andere Europese landen hebben al beslist. Ik heb begrepen uit de rapporten die ik heb gelezen, dat ook België daarbij zal komen.

Ik wou bij deze gelegenheid ook nog de nadruk leggen op de interoperabiliteit. Er zijn in Europa drie transportmodes: de weg, de binnenvaart en de spoorweg. Waar ik mee bezig ben als coördinator en waarvoor wij eigenlijk precieze plannen hebben, is het realiseren van de spoorweginteroperabiliteit. Die interoperabiliteit heeft drie facetten, die uiteindelijk moeten worden uitgevoerd als men werkelijk naar een interoperabiliteit op Europees vlak wil gaan. Het gaat dan over de positionering van België in het kader van die Europese Unie.

Ten eerste, kijken naar de infrastructuur. Wat moet er allemaal aan die infrastructuur verbeteren? De optimalisatie van de infrastructuur. Dat is de grootste kost van het geheel. Twee, de introductie van ERTMS, zodat men ook in heel Europa met locomotieven kan functioneren die

met dezelfde standaard zijn uitgerust. Drie, er is een zeer groot probleem tussen de landen inzake harmonisatie van de reglementeringen. Ik zal er maar een noemen. De gemiddelde lengte van een trein is vandaag 440 meter. Mocht men tot een harmonisatie komen van die reglementering naar 750 meter – dat kan zonder grote investeringen -, dan zou dit een directe productiviteitsstijging betekenen en een bijdrage tot de competitiviteit van de spoorondernemingen. Homologaties van loco's en bestuurders zouden allemaal veel eenvoudiger kunnen verlopen, ook op administratief vlak, en dat zou een bijdrage kunnen leveren aan de interoperabiliteit en de positionering van België in het kader van die spoorwegvisie.

Ik heb deze kaart alleen maar willen tonen, omdat dit zes vrachtcorridors zijn. Wij spreken hier niet van hogesnelheidslijnen. Dat zijn zes vrachtcorridors die wij aan het uitdokteren zijn. België speelt daarin een zeer belangrijke rol. Er is een vrachtcorridor, de blauwe, die vertrekt in Antwerpen en gaat naar Lyon en Basel. Er wordt een verbinding tussen Antwerpen en Rotterdam gepland. De rode corridor die naar beneden gaat, is die van Rotterdam over Duitsland, Zwitserland naar Genua. Er is ook nog een lichtblauwe corridor die van Aken vertrekt en verbonden zal worden met Antwerpen en verderdoor naar het oosten gaat.

Er zijn drie corridors die zeer belangrijk zullen zijn voor het vrachtvervoer over het spoor en die vertrekken vanuit ons land, Antwerpen en Zeebrugge. Op dat vlak meen ik dat niet alleen de inspanningen die worden gedaan in het kader van de positionering van België zeer belangrijk zijn, maar dat ook het veiligheidsaspect hierin zijn juiste plaats moet vinden.

Dan is er, na het lezen van de rapporten, nog een vraag die verschillende keren terugkomt: is TBL1+ een verantwoorde keuze geweest? Ik denk, als men de hele situatie bekijkt, zoals ik die beschreven heb voor de periode 2002-2005, dat wij een beetje in een impasse zaten betreffende de wijze waarop het moest gebeuren. Er heeft toch een zekere mate van twijfel en verwarring gespeeld bij de beslissingen die zijn genomen.

In 2004 werd dan toch een zeker aantal beslissingen genomen, omdat wij moesten vooruitgaan. Wij waren er ons ook bewust van dat die situatie niet zomaar kon blijven duren. Wij hebben dus, met de raad van bestuur, op 1 oktober 2004 de beslissing genomen om ETCS en Euro-TBL1 te introduceren. In 2006, ik herinner eraan, was de standaard 2.3.0d, die nu de unieke standaard is, er nog niet. Dat was nog niet beslist. De NMBS heeft zich op dat ogenblik afgevraagd of die er wel zou komen en wanneer die zou komen, en of zij daarop zouden kunnen steunen om het te realiseren.

TBL1+ was beter en gaf in elk geval een antwoord op de inhaalbeweging die moest gebeuren op het niveau van de veiligheid. Het systeem was niet zo performant of niet zo volledig als ETCS, maar ik denk dat in 2006 alleszins die beslissing moest worden genomen, om toch iets te doen. Die beslissing was verantwoord. Men is bij de Europese Commissie gekomen met dat probleem. Men had het voornemen dat te doen. Wij hebben geantwoord, als vertegenwoordigers van de Commissie, dat wij hen niet konden verbieden dat te doen, maar dat zij moesten in acht nemen dat het niet in contradictie mocht zijn met de ontwikkeling van ETCS. Het mocht die ontwikkeling niet in de weg staan. Dat werd ons verzekerd. Het kon ook geen verplichting inhouden voor internationale operatoren om zich ook uit te rusten met TBL1+, want dan zou men concurrentiële scheeftrekkingen krijgen.

Er was natuurlijk ook een economisch argument. Men beweerde dat TBL1+, op dat ogenblik, minder kostte dan ETCS, zoals het op dat ogenblik bekend was. Ik denk dat dit waar is. De vergelijking moet wel fair gebeuren. ETCS is een vollediger systeem dan TBL1+. Ik ben er vast van overtuigd dat de beslissing te goeder trouw werd genomen. Ik kan die ook volgen. Ik denk dat het ook een conclusie is van het rapport van de experts. Rekening houdend met de omstandigheden, de evolutie en de twijfels die er geweest zijn in het kader van het beslissingsvormingsproces, dat jaren geduurd heeft, denk ik ook op dit ogenblik, rekening houdend met de prioriteiten waarmee de NMBS geconfronteerd werd, dat het een juiste beslissing was.
Als coördinator van de Europese Commissie zeg ik dan wel: op voorwaarde dat er geen contradictie bestaat in de ontwikkeling van TBL1+ naar ETCS-standaard.

Daarvan zeggen de experts ook:

"La décision d'instaurer rapidement TBL1+ représentait une rupture par rapport à un quart de siècle de politique indécise et hésitante."

Ik heb dat dus beschreven.

"Il est clair que TBL1+ est un système de sécurité

simple de la première génération. Les experts considèrent que le développement et l'installation de ce système sont avant tout destinés à combler le retard encouru pendant les années 1980 et 1990.

Le TBL1+ permet, en effet, à la Belgique de combler partiellement un retard historique sur les réseaux ferroviaires étrangers."

Ik meen dus dat het een verantwoorde beslissing was. Op de vraag die gesteld werd: “Was TBL1+ een verantwoorde keuze?” kan ik de experts dus volgen.

Ik wil tot mijn conclusies komen. Ik meen, rekening houdend wat ik zag in de korte periode waarin in bij de NMBS was en gezien de ontwikkelingen sinds 2005, dat men de volgende stappen moet kunnen waarmaken. ETCS is een goed systeem. ETCS is gestabiliseerd. Daar kunnen wij in de toekomst op steunen. Het biedt de mogelijkheid het veiligheidsniveau te verhogen en de interoperabiliteit te verbeteren, wat toch de twee hoofddoelen waren.

TBL1+ moet beschouwd worden als een eerste fase in de uitrol van ETCS, vooral op het vlak van de infrastructuur.

In de rapporten luidde het commentaar dat de huidige organisatorische organen volstaan, op voorwaarde dat men ze doet werken zoals het moet. Dat geldt zowel voor het European Railway Agency op Europees vlak als voor DVIS en OO, die op Belgisch vlak bevoegd zijn om de systemen te begeleiden. Die nieuwe systemen, die een betere veiligheid op het spoor moeten garanderen, bestaan intussen. Men moet ze nu doen werken zoals het moet, en ze hun rol laten vervullen.

Om dit te verwezenlijken, is coherentie nodig. Dat is misschien moeilijk voor een overheidsbedrijf – dat is althans mijn ervaring –, maar coherentie is een belangrijke noodzaak. Er is coherentie nodig tussen de doelstellingen, de instrumenten en de beschikbare middelen, en daarmee bedoel ik zowel de financiële als de menselijke middelen. De middelen moeten ter beschikking gesteld worden en de coherentie moet volgehouden worden voor het realiseren van de programma’s die wij hier besproken hebben. Zij zijn heel belangrijk – en zij zijn dus terecht in de commissie besproken – om een betere oplossing en toekomst te verzekeren voor de Belgische spoorwegen in het kader van de Europese Unie.

Ik dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter**: Bedankt voor uw uiteenzetting. Wie bijt de spits af om de eerste vraag te stellen?

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé. Comme vous vous en doutez, lors de nos dernières auditions, il a également été beaucoup question du choix de l'ETCS, dès 1999. M. Damar a parlé de "choix ambitieux et structurant". Mme Durant a qualifié l'ETCS de "Rolls-Royce" des systèmes de sécurité. Les experts, quant à eux, relèvent un demi-tour, un virage à 180°, en ce qui concerne l'ETCS et parlent même de blocage du dossier à partir de 2004.

Il est évidemment intéressant de vous entendre sur le dossier de l'ETCS, non seulement étant donné votre responsabilité à la tête de la SNCB à l'époque mais aussi au vu de votre vaste expérience européenne en la matière.

Comme vous l'avez rappelé, vous avez exercé la fonction de vice-président de l'International Union of Railways de 2003 à 2004, celle de président intérimaire de la Community of European Railway et vous êtes le coordinateur de l'ERTMS auprès de la Commission européenne.

Monsieur Vinck, en tant qu'administrateur de la SNCB, comment voyez-vous ce choix ou plutôt ce non-choix de l'ETCS? De même, comment le voyez-vous en tant que coordinateur auprès de la Commission européenne? Autrement dit, le coordinateur européen d'aujourd'hui approuve-t-il le choix posé par l'ex-administrateur de la SNCB entre 2002 et 2005? Je souhaiterais vous entendre précisément à ce sujet.

Karel Vinck: Monsieur, je n'aime pas vivre des situations schizophréniques, parce que cela met très mal à l'aise, mais pour être tout à fait honnête, ce système a suscité énormément de programmes, d'ambitions, vers les années 2002. C'était une toute nouvelle technologie, qui avait été développée entre 1995 et 2000. Le concept de signalisation et le concept de gestion à travers ce nouveau système étaient tout à fait nouveaux. Il s'agissait de faire entrer le ferroviaire dans l'ère digitale. Selon moi, vu la coordination européenne - mais je ne pouvais m'en rendre compte, parce que je n'avais pas cette connaissance lorsque j'étais administrateur délégué de la SNCB - on a été trop ambitieux. On a pris trop de risques.

Ce système était adapté aux situations simplifiées comme les TGV. Il s'agissait de lignes

complètement nouvelles, beaucoup plus simples que les lignes conventionnelles existantes. Que ce soit un bon système, j'en suis persuadé! J'en veux pour preuve le succès qu'il récolte en dehors de l'Europe. Toutes les nouvelles lignes, qu'il s'agisse de la Chine, de l'Arabie saoudite, de la Turquie, toutes emploient l'ERTMS. Je suis extrêmement positif concernant le potentiel de ces systèmes, tenant compte de l'effort consenti au niveau de l'Europe pour en faire un standard unique reconnu, qui est également légalisé. De ce point de vue, les paramètres que nous n'avions pas en 2002-2005 sont aujourd'hui présents. Dans ce cadre-là, on a connu cette évolution. Certains qui ne connaissent pas exactement la technologie et la technique peuvent s'interroger quant au temps encouru avant d'en arriver à ces conclusions.

Pour la période durant laquelle j'étais administrateur délégué, j'essayais de m'orienter. De tous côtés, certains me disaient qu'il s'agissait d'un programme extrêmement valable, techniquement attirant, etc. D'autres faisaient montre de plus de réticences, mais ces dernières s'inscrivaient davantage au niveau de la culture pratiquée au sein des chemins de fer, qui s'attachaient à des systèmes développés à l'intérieur de l'entreprise. Ils pouvaient difficilement accepter un système venant de l'extérieur. À mon avis, ce préjugé a, à présent, disparu. Malheureusement, on a passé cette période difficile entre 2000 et 2008. Auparavant, j'avais des discussions 'monstres' au niveau de l'Europe avec les Vingt-Sept concernant la valeur du système ETCS et surtout la valeur du standard 2.3.0d.

Le problème qui faisait l'objet de discussions est celui que j'ai mentionné et qui a trait à la question de savoir comment faire migrer les réseaux des systèmes nationaux existants vers le nouveau système et qui va payer.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé et je voudrais vous poser une question sur le système TBL1.

Je crois que votre conclusion rejoint celle des experts. En 2004-2005, on était dans une impasse. Il s'agissait de la moins mauvaise décision puisque c'était le moins mauvais système. Il fallait faire quelque chose pour garantir la sécurité sur le réseau. D'après vous, cette décision ne va-t-elle pas retarder la mise en place de l'ETCS sur notre réseau? Lors de leur audition, les CEO des sociétés ont évoqué un délai allant jusqu'en 2030. Ce délai vous semble-t-il correct et réaliste comparativement à ce qui se fait au niveau européen? Quelle garantie avons-nous quant au fait qu'Infrabel, la SNCB et le Groupe SNCB respecteront bien les délais annoncés?

Karel Vinck: Tenant compte de la situation en 2005-2006, la décision de la SNCB d'aller vers le TBL1+ était justifiée. On a vécu une telle période d'indécision et de doute qu'il fallait à un moment donné prendre une décision.

En ce qui concerne les investissements eux-mêmes, il faudra faire la distinction entre les investissements qui sont réalisés au niveau de l'infrastructure et au niveau des équipements de bord. Pour l'infrastructure, le passage de TBL1+ à l'ETCS est une question d'adaptation du software. En ce qui concerne les équipements de bord, il faudra voir lesquels installer et dans quelle mesure les adaptations pour passer du TBL1+ à l'ETCS seront coûteuses. Je crois qu'il y a des solutions techniques acceptables.

En ce qui concerne l'implantation elle-même et l'insertion de la Belgique dans les programmes européens, notre pays est engagé pour les corridors tels que je viens de les montrer sur un plan de déploiement qui va de 2015, pour le corridor Anvers-Lyon/Bâle, à 2020 pour les autres corridors. Je crois qu'en ce qui concerne le troisième corridor qui part d'Anvers, cela va prendre un peu plus de temps en raison, entre autres, du problème lié au Rhin d'Acier qu'il faudra aussi résoudre.

L'échéance de 2030 concerne la conversion de l'ensemble du réseau belge mais, au niveau européen, nous ne pouvons intervenir en la matière. Nous intervenons pour les lignes qui sont cofinancées par la Commission européenne, pour les corridors car ils constituent un élément important du plan de déploiement européen sur lequel les États membres se sont engagés. En ce qui concerne la conversion de tout le réseau belge vers un système commun, c'est une décision interne. Selon moi, elle se fera principalement en fonction des possibilités budgétaires.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Vinck, merci pour votre exposé. Je voudrais revenir sur la période pendant laquelle on a continué à la SNCB à travailler ou à réfléchir à l'ETCS. Selon certaines informations, à la même période, les chemins de fer néerlandais par exemple travaillaient eux aussi au déploiement de l'ETCS, avec certains résultats. Vous avez évoqué des projets particuliers dans certains pays à la même époque mais selon vous, il était sans doute trop ambitieux de se diriger alors vers l'ETCS. Avez-

vous pu expérimenter une certaine résistance à l'intérieur de la SNCB au développement de ce système, et peut-être une appréhension au-delà de la logique et de la réalité des faits? Manquait-on d'envie de développer ce système pour l'une ou l'autre raison? Avez-vous eu cette impression lors de vos discussions, dans votre travail avec l'ensemble du groupe?

Ma deuxième question concerne le moment où on est passé au TBL1+, en 2004. Á cette époque, se disait-on qu'on allait mettre en place le TBL1+ tout en conservant l'ETCS comme horizon, en continuant à y travailler? Ou alors, a-t-on mis de côté l'ETCS pour réaliser le TBL1+, en réservant le sort de l'ETCS à plus tard?

Karel Vinck: Pour revenir au premier point, la Hollande a décidé, à un moment donné, d'introduire l'ETCS, entre autres sur la ligne spéciale marchandises, la *Betuwe Lijn*. Cela n'a pas été une mince affaire! Les Hollandais ont rencontré un certain nombre de problèmes, principalement parce que des fonctionnalités manquaient ou du fait que des changements à apporter aux standards n'ont été réalisés qu'en cours de développement et en fonction des demandes. Par ailleurs, le fameux standard 2-2-2 a fait l'objet de 180 *change requests*, à savoir des demandes de changement au niveau des fonctionnalités mais aussi pour remédier aux erreurs présentes dans le software. Les Hollandais ont pris cette décision d'installer l'ETCS et en ont payé le prix. La Suisse également a décidé de l'introduire à un moment donné; elle en a aussi payé le prix mais elle s'en est sortie.

En ce qui concerne la SNCB, au moment où j'étais administrateur délégué, j'ai senti de la résistance mais elle était, me semble-t-il, compréhensible. On ne pouvait pas dire que, techniquement, ce standard était totalement au point. En outre, les commentaires émis par les autres sociétés ferroviaires, qui avaient décidé de l'implémenter ou non, lui parvenaient. Or, il y avait des doutes sur la faisabilité d'implanter un tel système. La résistance provenait, dès lors, de cette situation floue quant au potentiel et à la définition du standard même.

Je ne suis donc pas surpris qu'il y ait eu de la résistance, même si je ne peux pas dire qu'elle était telle qu'elle a finalement mené à un blocage de la part des collaborateurs de la SNCB ou qu'il a été question de "sabotage". Au niveau du comité de direction, je n'ai jamais entendu de tels propos.

Quand j'ai parlé avec le groupe SNCB du TBL1+, il a toujours été clair, et M. Lallemand l'a répété ici, que l'horizon était l'ETCS. Dans ce cadre, je n'avais donc aucune raison de dire au groupe SNCB que le TBL1+ ne me convenait pas.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn eerste vraag speelt in op uw functie als gedelegeerd bestuurder in de periode 2002-2005, mijn tweede op uw Europese functie als coördinator van ERTMS.

Kort na het ongeval in Pécrot in de periode 2002-2005 stellen we vast dat het ongeluk, in tegenstelling tot in vele andere landen, niet de hefboom is geweest om snel tot een ingreep te komen in het veiligheidsgebeuren van de NMBS. We stellen vast dat in onze buurlanden zware treinongevallen steeds hebben geleid tot drastische investeringsplannen in beveiligingssystemen. Het is misschien kort door de bocht maar Pécrot heeft enkel voor een versnelling in de GSM-R gezorgd. Dat is merkwaardig omdat men tegelijk heeft vastgesteld dat het aantal voorbijrijdingen van rode lichten steeg. Dat werd blijkbaar in eerste instantie aanzien als een menselijke fout en minder als een systeemfout. De uitspraak van de rechter in 2004 naar aanleiding van het ongeval wijst toch expliciet naar het gebrek van een stopsysteem als een fout en als een van de vier redenen waarom het tot een veroordeling is gekomen.

In 2003 had men toch de indruk moeten krijgen dat ETCS niet zomaar snel zou kunnen worden ingevoerd. Toen had men toch de noodzaak moeten aanvoelen om snel tot een hogere veiligheid van het spoorwegsysteem te komen en dan vooral met betrekking tot het passeren van rode lichten. Daarover wil ik meer feedback. Ik mis het aanvoelen dat er op die tijd effectief werd nagedacht om snel tot een verhoging van de veiligheid te komen. Ik denk niet dat het met ETCS toen al mogelijk was.

Een tweede element vertrekt vanuit uw Europees perspectief. U stelde zelf dat er pas vanaf 2008 een stabiele versie van ETCS was. U verwees naar Zwitserland en Nederland als landen die vroeger hebben geprobeerd om ETCS te installeren. In België is dat trouwens ook geprobeerd op de hogesnelheidslijn, met alle vertragingen vandien. U zei dat men daar een prijs voor heeft betaald.

Wil dat zeggen dat het op vlak van efficiëntie weinig zin had om voor de stabiele versie in 2008 al zwaar op ETCS in te zetten? Vanaf wanneer kon men binnen NMBS weten dat dit verhaal niet

snel tot een oplossing zou leiden en dat men alternatieven zou moeten zoeken? Dat was volgens mij in de periode 2004-2005.

Aanvullend, en daarmee sluit ik aan bij de vraag van mevrouw De Bue over het programma richting 2030, zegt u dat wij vanuit Europa geen uitspraken of dwingende maatregelen kunnen nemen omdat wij alleen over de corridors en het hogesnelheidsnet en niet over de bestaande infrastructuur kunnen spreken. Vanuit Europees perspectief kunt u echter wel kijken en vergelijken met andere landen, met andere spoorweginfrastructuurnetten, in hoeverre dit een realistische, een ambitieuze dan wel een vrij gematigde ambitie is om een spoorwegnet van meer dan 3 000 km met een dergelijk systeem te gaan uitrusten.

Tot daar mijn vragen die misschien wat vaag zijn, maar waarop ik toch een antwoord verwacht.

Karel Vinck: Over Pécrot wil ik heel eerlijk zijn. Ik ben in 2002 na Pécrot binnengegaan. Wij bevonden ons daar in een zeer verwarrende situatie, want er was daar een vacuüm op het niveau van de afgevaardigd bestuurder, de CEO enzovoort. Degene die moest binnenkomen, is niet binnengekomen. Dan was er tijd nodig om mij te overtuigen om te komen.

Eens ik er was, werd er in het directiecomité natuurlijk niet alleen over gesproken, ik had ook mijn prioriteiten gekregen van de eerste minister. Maar het probleem van Pécrot was zeer aanwezig. Als er werd gediscussieerd over veranderingen die moesten gebeuren, over werkwijzen die moesten worden aangepast enzovoort, dan was het toch altijd met Pécrot, een zeer zwaar ongeval, op de achtergrond. Wij moesten alles doen om dat te vermijden.

GSM-R was tamelijk klaar. Trouwens, er was maar één systeem. Over ETCS is in 1999 zeer enthousiast beslist. Dat werd nog eens bevestigd in 2001. Zoals het beschreven was, was dat een goed systeem, zoals dat nu een goed systeem is, maar dat was eigenlijk ontwikkeld voor de hogesnelheidslijn. De standaard 2.2.2 die dan voorlag, kon men gebruiken met de functionaliteiten die erin zaten voor de hogesnelheidslijn. Voor de conventionele lijn was dat zeer moeilijk. Dat was nog niet concreet.

Van die kant waren er verschillende bemerkingen en discussies, ook in het directiecomité, met de vraag of dat er aan voldoende beantwoordde. Dan hebben een aantal ingenieurs gezegd dat het er niet aan beantwoordde en dat er nog aanpassingen moesten gebeuren. Dat was een gedeelte van de *change request*.

Wij bevonden ons daar in de situatie dat het er met betrekking tot de keuze van het systeem in zekere mate nog tamelijk verward aan toe ging.

Hoewel, om op uw vraag te antwoorden, de zaak van Pécrot beïnvloedde zeer zwaar de discussies die op het niveau van de veiligheid plaatsvonden.

Rekening houdend met het technisch probleem waarmee we geconfronteerd werden hebben we meer de nadruk gelegd op een factor waarop we werkelijk invloed konden uitoefenen. Ik denk dat dit ook gebeurd is. Het ging dan om de opleiding van de bestuurders zelf. Dat is zo'n beetje de situatie. Vooral op het niveau van het directiecomité, maar ook in het kader van de raad van bestuur, was er een sense of urgency.

De tweede vraag ben ik even kwijt.

Jef Van den Bergh (CD&V): De vaststelling was dat we pas in 2008 een vast gedefinieerde versie van ETCS hebben gekregen. Was het daarvoor al zinvol? Er werd gezegd dat België lang geaarzeld heeft om daar effectief ten volle voor te gaan. Als ik uw uitleg hoor, zegt u dat ook Zwitserland en Nederland daar hun prijs voor betaald hebben. Vanuit effectiviteitoogpunt meen ik dat het dan weinig zinvol was om daar vóór 2008 al ten volle voor te gaan.

Karel Vinck: Als men sprak over hogesnelheidslijnen kon het beslist worden. Mits de nodige aandacht en zorg kon dat systeem gebruikt worden. Het is trouwens gebruikt in Italië en Spanje en het heeft gewerkt. Op het vlak van de conventionele lijnen hebben de anderen de prijs betaald. Dat zullen ze ook erkennen. Laat ons zeggen dat we vanaf ongeveer 2006 wisten waar we heen gingen. Er was echter niets gelegaliseerd. Op Europees vlak was er nog geen beslissing genomen. Wij hebben eerst de 2.3.0 ontwikkeld. Dan zijn er nog een paar aanpassingen gekomen en werd het de 2.3.0d. Die hebben we dan langs de Commissie om doen legaliseren. Als men uitgaat van de verantwoordelijkheid en de risico's die men bij dergelijke beslissingen neemt, dan zou men tot 2008 hebben moeten wachten, hoewel de ontwikkelingen op technisch vlak gekend waren. Ze waren ook gekend in de technische middens van de spoorwegen.

Wat de overschakeling zelf betreft, moesten de

spoorwegmaatschappijen in België zelf beslissen of het goed was om helemaal over te schakelen of niet. In Denemarken heeft men dat gedaan omdat dit hen de maximale flexibiliteit geeft, zowel voor het intern verkeer als voor het Europees verkeer.

Als men het ETCS-systeem goed inpast in de infrastructuur en aan boord, geeft dit een verhoging van de capaciteit. Men verwacht dat er dan een verhoging van de capaciteit is.

Van het moment dat u denkt wat de Europese Commissie ook denkt – het spoorwegverkeer is een zeer belangrijke factor in de mobiliteit en eigenlijk kunnen we niet anders verwachten dan een groei op dat vlak – dan kan men beslissen, misschien niet voor 100 % van de interne verbindingen maar toch voor een groot percentage, om ETCS daar te plaatsen, omdat het ook compatibel is met uw grote internationale verbinding. Van die kant denk ik dat er een grondige analyse moet gebeuren door de spoorwegmaatschappijen zelf, om te zien of men dat kan doen. Het is ook zo dat, als men het niet doet, men aan boord ook in systemen moet voorzien die de locomotieven de mogelijkheid geven aan de twee te werken. Dat zijn dan de fameuze STM's.

Jef Van den Bergh (CD&V): Daarbij aansluitend. Ik denk dat de NMBS hier al te kennen heeft gegeven dat men effectief tot een volledige uitrusting wil komen. Men stelt daarvoor 2030 in het vooruitzicht en dat lijkt voor velen van ons nog een eeuwigheid. ETCS is natuurlijk niet iets dat men zomaar in 1, 2, 3 installeert, al zeker niet op de bestaande lijnen. Daarom dat ik toch nog even wil terugkomen op die datum of dat perspectief van 2030. Is dat een ambitieuze of weinig ambitieuze doelstelling, gezien het werk dat dit met zich meebrengt op bestaande lijnen die nog dag in dag uit moeten functioneren?

Karel Vinck: Naar mijn persoonlijke mening is het geen ambitieuze doelstelling. Ik zal niet zeggen dat het voor 2020 zal gebeuren, ermee rekening houdend dat het 2010 is. 2030 is niet een zeer ambitieuze doelstelling. Natuurlijk, dat hangt af van de coherentie: wat zijn de doelstellingen die we bepalen? Dat hebt u zelf gezegd. Wat zijn de middelen die we ter beschikking hebben? Die coherentie tussen doelstelling en middelen die ter beschikking gesteld worden, moet er natuurlijk ook zijn, anders kan men dat natuurlijk niet realiseren.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een vraag over de wekelijkse bijeenkomsten met het directiecomité, waarop de operationele veiligheid permanent werd besproken en in kaart gebracht. We zijn ons bewust van de problemen die het systeem ETCS met zich meebracht: er was geen systeem dat snel en uniform geïnstalleerd kon worden. Tijdens die vergaderingen moet er toch ook vastgesteld zijn dat er sinds de jaren negentig totaal geen verbetering meer is geweest van de veiligheid op ons klassieke net, en dat ook TBL1 niet meer verder werd uitgerold, waarbij wij in situaties kwamen waarbij zich defecten voordeden op plaatsen waarop TBL1 geïmplementeerd was, zodat we eigenlijk achteruitgingen in plaats van vooruit.

Ik lees ook – u hebt dit daarnet aangehaald – op pagina 17 van het rapport van de experts dat er in de plaats een nieuwe fase kwam die prioriteit gaf aan de uitrusting van een eenvoudig stopsysteem vergelijkbaar met TBL1. Waarom werd niet geopteerd om op dat moment toch TBL1 uit te rollen, om op die manier toch iets te hebben op onze eigen klassieke lijnen in België?

U hebt ook nog gezegd dat TBL1+ volgens u een rechtvaardige keuze is, op voorwaarde dat het de implementatie van ETCS niet in het gedrang brengt. Beschikt u over elementen waaruit u eventueel zou kunnen besluiten dat dit mogelijks het geval kan zijn? Hoe schat u het risicoverschil in dat er bestaat bij de implementatie van een TBL1+-systeem of een ETCS-systeem? Hoe gaat de NMBS als groep om met dat verschil in risico?

Ik heb dan nog een derde vraag met betrekking tot de implementatie van ETCS met als doelstelling 2030. Collega Van den Bergh heeft al gevraagd of dit een realistische doelstelling is. Ik zou u als expert willen vragen welk systeem u de voorkeur geeft. Het ETCS 1-systeem of ETCS 2.3? Waarom? Dat laatste systeem biedt toch extra voordelen inzake capaciteit en dergelijke meer?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, op het niveau van de wekelijkse vergadering die wij met het directiecomité hadden, discussieerden wij, zoals ik reeds heb aangegeven, over de operationele problemen. Bij gelegenheid discussieerden wij ook over bepaalde ontwikkelingen die lopende waren. Het ging echter vooral over eventuele problemen, zoals bijvoorbeeld het voorbijrijden van signalen, maar ook over de marktontwikkelingen, de klachten en het relaas dat door de ombudsmannen ter zake werd gebracht.

Over het voorgaande werd gediscussieerd,

waardoor wij meer klantgericht konden trachten te werken. Klantgerichtheid was duidelijk een van de prioriteiten bij de NMBS, rekening houdende ook met de historiek.

Ten tweede, op het niveau van het systeem zelf rijst de vraag waarom wij op een bepaald ogenblik, ook in het kader van de discussies binnen het directiecomité, niet hebben beslist om met TBL1 gedaan te maken. Wij hebben zulks niet gedaan, omdat net in die periode voortdurend werd beweerd dat het ETCS-systeem heel dicht bij een oplossing of een beslissing stond. Er werd ons dus gevraagd nog een beetje geduld te oefenen, omdat men er wel uit zou komen.

Ik ben in 2002 bij de NMBS geparachuteerd. Ik ontken niet dat ik ook enige tijd nodig heb gehad om na te gaan in functie waarvan een beslissing moest worden genomen en welk risico ter zake kon worden genomen. Een en ander is dus te wijten aan voornoemde twijfelsituatie, waarin de NMBS zich een bepaald aantal maanden heeft bevonden.

Ik ben in juli 2002 bij de NMBS gekomen. Vooraleer ik dus wist waar ik stond, zijn er al gauw zes maanden voorbij. In 2003 en 2004 hebben wij wel aan de ontwikkeling van de veiligheidssystemen gewerkt. In 2004 hebben wij uiteindelijk de beslissing genomen die ook in de rapporten van de experts staat.

Indien wij TBL1 met ETCS vergelijken, is een van de voordelen van het ETCS-systeem dat er, vooral bij ETCS 2, een continue controle op de snelheid is. De automatische controle die er op de snelheid van de treinen moet zijn en op de risico's die de treinen lopen, wanneer zij een of ander obstakel op hun weg vinden, is bij ETCS gedekt.

Indien tussen ETCS 1 en ETCS 2 moet worden gekozen, is een van de punten ter overweging het feit dat ETCS 2 veel meer geld kost. Dat is duidelijk. De hele communicatie gebeurt immers door de RBC-systemen via het GSM-R-netwerk. ETCS 1 doet daarentegen nog altijd een beroep op de signalisatiesystemen. De bestuurder moet bovendien nog altijd visueel controle houden op wat er gebeurt.

Het is een kwestie van het gebruik van de lijnen. Is het beter voor de controle en de veiligheid, rekening houdend met de capaciteit van de lijnen en het gebruik van de capaciteit, om het ETCS 2-systeem te gebruiken, of zou ETCS 1 voldoende kunnen zijn? Kortom, het is een kwestie van welke techniek men zal gebruiken, rekening houdend met het risico dat men wil lopen en met de kosten van de twee.

Ine Somers (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord, maar ik wil nog een specifieke vraag stellen. Op pagina 17 staat dat er beslist werd om een systeem vergelijkbaar met TBL1 in te voeren. Ik weet niet waarom daar niet TBL1 staat, maar wel "een systeem vergelijkbaar met TBL1". Wij hebben al gehoord dat de reden waarom de beslissing genomen werd om in de richting van TBL1+ te gaan, in de plaats van TBL, is dat de intellectuele rechten van het TBL-syteem bij Alstom zaten en dat men daar vanaf wou. Mede daardoor heeft men het TBL-systeem niet meer verder ontwikkeld.

Karel Vinck: Daarover kan ik niet oordelen. Dat is een beslissing die de huidige verantwoordelijken genomen hebben. U sprak over de intellectuele eigendom van Alstom.

Ine Somers (Open Vld): Ja, maar er is in 2004 wel beslist om te gaan voor een systeem vergelijkbaar met TBL1, en niet voor TBL1. Daarvoor moet er een reden geweest zijn.

Karel Vinck: Ik herinner mij in elk geval niet dat de intellectuele eigendom een factor was in de beslissing. Op het niveau van de veiligheid van TBL1 zat men toch ook met het probleem dat het systeem niet 100 % overtuigend was. TBL1+ gaf, rekening houdend met de nodige afstand om de trein een signaal te geven om die te doen stoppen, een grotere veiligheid. Ik denk niet dat op dat ogenblik TBL2 rijp was. Men kon dus ook niet naar TBL2 gaan. Dat zal de reden geweest zijn voor de beslissing die op dat ogenblik genomen werd. Men kon niet naar ETCS en TBL2 was nog niet genoeg ontwikkeld. Er bleef dus niet veel keuze over.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé. Vous nous avez donné plusieurs motifs à ce que j'appellerai une "marche arrière" entre l'ETCS et le TBL1+. Vous avez dit aussi qu'à votre arrivée en juillet 2002, vous aviez deux missions "imposées" par M. Verhofstadt qui étaient remettre sur les rails les finances de la SNCB et mettre en place ABX. Cette mise en place n'a-t-elle pas précisément contribué à cette marche arrière entre l'ETCS et le TBL1+?

Deuxièmement, après avoir entendu les ministres ces dernières semaines, nous avons pu constater que les liens entre la SNCB et leur cabinet n'étaient pas perçus de la même manière par

chacun d'entre eux. Selon vous, comment fonctionnait la coopération avec les ministres successifs? Une réelle autonomie vous était-elle laissée? L'implication du ministre ou de son commissaire du gouvernement n'était-elle pas trop forte?

Karel Vinck: Tout d'abord, la création d'ABX n'a pas interféré dans le choix entre le TBL1+ et l'ETCS, auquel je n'ai pas été confronté, vu qu'il est intervenu plus tard. Il est évident, quand on parle des moyens à disposition de la société, qu'ABX a sûrement joué un rôle dans leur disponibilité, vu les pertes à couvrir. Mais ce n'est pas intervenu directement dans le choix des systèmes.

Quant aux interventions des ministres, cela dépend de la personnalité de chacun d'eux. Certains ont l'habitude de s'impliquer plus que d'autres mais la relation avec le ministre et avec le pouvoir politique était principalement l'objet du contrat de gestion passé entre le gouvernement et la société. Dans ce cadre, on avait une marge de liberté qu'on employait pour gérer la société convenablement, comme il le fallait. L'un ou l'autre domaine pouvait être plus délicat pour certains et à certains moments, comme la question des tarifs, des augmentations de tarifs. Ce point était évoqué régulièrement dans nos relations avec les ministres et nous n'avions aucune liberté en la matière, même dans le cadre du contrat de gestion.

Christophe Bastin (cdH): Excusez-moi d'insister avec ABX, mais nous faisons de la politique et il s'agit de choix! Vous dites "directement, sûrement pas, mais indirectement, peut-être". Je souhaiterais une réponse plus précise. En d'autres termes, si la SNCB n'avait pas dû renflouer ABX, elle aurait pu faire le choix de l'ETCS, d'un système plus performant?

Karel Vinck: Monsieur Bastin, je ne donnerai pas une réponse sibylline. Effectivement, si la SNCB n'avait pas dû renflouer ABX, elle aurait eu plus de moyens à disposition et, dès lors, plus de marge et de liberté au niveau des choix, des investissements et des systèmes.

Linda Musin (PS): Monsieur Vinck, je voudrais poursuivre la réflexion de mes collègues, notamment Mme De Bue et M. Van den Bergh, concernant l'agenda de l'implémentation du système ETCS. Votre exposé était vraiment intéressant pour comprendre les résistances, les réticences, les atermoiements de la SNCB durant pas mal d'années. On saisit mieux cette évolution tout en nuance. Mais aujourd'hui, on n'en est plus à s'interroger mais à savoir comment procéder à la migration au niveau de ce système et des moyens financiers à y accorder.

En ce qui concerne l'agenda et la *deadline* de 2030, vous avez dit tout à l'heure que cet objectif n'était pas ambitieux à vos yeux. Dans votre rôle actuel de coordinateur de la Commission européenne, étant donné que vous avez une vue d'ensemble de ce qui se passe au niveau européen, pouvez-vous nous brosser un rapide tableau de l'état d'avancement de l'implémentation de l'ETCS dans les autres pays, afin de comprendre notre décalage, notre retard par rapport à d'autres pays? Il est particulièrement intéressant pour moi d'établir une comparaison avec ces derniers par rapport à l'implémentation, aux moyens financiers.

Karel Vinck: Madame, en ce qui concerne l'implémentation de l'ETCS, il faut opérer une distinction entre les pays qui ont décidé de switcher complètement leur réseau et les autres. Pour la grande majorité, c'est-à-dire les autres, Il faut partir du point de vue que le standard en tant que tel est fixé à partir de 2008 pour les lignes conventionnelles et par déduction aussi pour les TGV, pour lesquels l'application était plus simple.

La Commission a demandé que les nouvelles lignes TGV et celles qu'elle a cofinancées soient équipées de l'ETCS. Dans tous les projets, principalement dans les grands pays, où il y a des lignes *cross border*, qui traversent les frontières, une partie du financement est prévu par la Commission, à concurrence d'environ 20 %, les 80 % restants étant à charge du budget de l'État membre.

En ce qui concerne les locomotives, nous allons plus loin. Pour les locomotives *cross border,* c'est-à-dire celles qui traversent les frontières, 50 % du financement nécessaire est couvert, de manière à inciter les pays à switcher vers l'ETCS. Un plan de déploiement engage les pays membres à réaliser un certain nombre de liaisons inter-européennes pour les échéances 2015 et 2020.

Certains pays ont décidé de switcher mais ils ne sont que très peu nombreux (la Suède en grande partie, le Danemark, la Hollande en grande partie, le Luxembourg, l'Espagne principalement au niveau du TGV, en Italie qui dispose d'un programme complet pour le passage à l'ETCS non pas sur la totalité du territoire national mais sur toutes les grandes liaisons, etc.). Le

phénomène prend de l'ampleur et, tenant compte du fait que la stabilisation n'est effective que depuis deux ans, nous espérons que ce mouvement va s'accentuer. Mon rôle consiste en l'implantation des différents programmes dans les 27 pays.

Linda Musin (PS): Monsieur Vinck, si je vous entends bien, des distinctions existent, ce qui rend la comparaison difficile. Je reviens toutefois sur la réaction que vous avez eue précédemment disant que le programme 2030 au niveau belge vous semble peu ambitieux par rapport à l'ensemble des pays.

Karel Vinck: Personnellement, si j'étais responsable, je serais plus ambitieux.

Jef Van den Bergh (CD&V): Met betrekking tot het plan naar 2030 en de volledige uitrol van ETCS, Zwitserland heeft een gelijkaardig plan maar daarin speelt het zogenaamde *limited supervision* van ETCS een belangrijke rol.

Kan dat een rol spelen in de uitrol van ETCS in ons land? Hoe verhoudt zich dat ten opzichte van ETCS zoals dat vandaag is gedefinieerd?

Karel Vinck: Ik word misschien technisch. Wij hebben nu 2.3.0d als standaard. Dat is voldoende om een net te equiperen. Het is een softwaresysteem. We moeten afwachten hoe dat verder evolueert. In het akkoord van 2008 zit ook een akkoord om die software van 2.3.0d te laten evolueren naar 3.0.0 Daar zit die *limited supervision* in. Er is ook de voorwaarde dat de zogenaamde *backwards compatibility*, de compatibiliteit tussen 3.0.0 en 2.3.0d, moet worden verzekerd. Dat wil zeggen dat een infrastructuur op 2.3.0d treinen op 3.0.0 moet kunnen *runnen*. Het tegenovergestelde is niet waar, in die zin dat als men de 3.0.0 heeft, men daarop geen treinen kan doen rijden met 2.3.0d. Dan is er een upgrade naar 3.0.0 nodig.

Ten eerste, de Commissie heeft erin voorzien om in het kader van de financiering te kunnen tussenkomen om die upgrade te doen. Ten tweede, in contracten voor nieuw materieel kan men die upgrade voorzien. Dat heeft de industrie ook aanvaard. Van die kant hebben wij de mogelijkheden gedekt.

Jef Van den Bergh (CD&V): Specifiek naar *limited supervision*. Als ik het goed heb begrepen is dat een versie van ETCS op iets lager niveau qua bescherming van snelheid en is het meer een veredeld stopsysteem maar dan compatibel met ETCS. In Zwitserland zou men dat om financiële redenen op de minder drukke lijnen willen installeren terwijl men op de drukste lijnen de *full supervision* zou willen installeren.

Moet de *limited supervision* nog gehomologeerd worden?

Karel Vinck: Op de drukke lijnen moet men *full supervision* hebben om permanent volledige controle te hebben over de snelheid. *Limited supervision* geeft een punctuele controle over de snelheid. Dat is het enige verschil. Dat hangt af van de keuze en de natuur van de lijn die men gaat dekken.

De **voorzitter**: Heeft er nog iemand een vraag over dit technisch punt?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik heb eerst twee beschouwingen.

Ten eerste, over de keuzes van de heer Vinck toen hij aan het hoofd van de NMBS stond. Naar mijn aanvoelen verwijst hij al te gemakkelijk en te vaak naar Europa, meer bepaald in verband met de homologatie. Ik verwijs naar de voorbeelden in het buitenland en de beslissingen die op dat moment werden genomen en doorgevoerd. Men stond daar toch veel verder. Ik denk dat op dat moment in elk geval een aantal foute keuzes werd gemaakt of gemakkelijkheidhalve werd gegrepen naar Europa om die beslissingen in België niet door te voeren.

Een tweede bemerking, is de volgende. In uw uiteenzetting zegt u dat de problematiek van de roodlichtoverschrijdingen zeer ernstig en aandachtig werd gevolgd en dat er ook disciplinaire maatregelen werden genomen. In hoeverre heeft de NMBS bij de vaststellingen over het voorbijrijden van de rode lichten telkens de afweging gemaakt of het ging om een menselijke fout of om het falen van het technisch systeem?

U zegt dat het merendeel aan menselijke fouten te wijten was. Ik denk toch dat het in de realiteit veeleer omgekeerd was.

Ik heb ook nog drie concrete vragen.

Ten eerste, wij hebben vorige week mevrouw Durant op bezoek gehad. In haar uiteenzetting zei zij dat de NMBS nogal autonoom was. Er was natuurlijk de evolutie van het statuut, maar zij zei dat zij weinig vat had op de beslissingen en de prioriteiten van de NMBS.

In uw uiteenzetting hebt u vooral naar premier Verhofstadt verwezen, vanuit zijn bevoegdheid en zijn toezicht. De richtlijnen kwamen vooral van daar en u moest budgettair de boel zien te rooien. Er waren veel minder richtlijnen op het vlak van veiligheid.

Hoe was de relatie met minister Durant op het vlak van de samenwerking, het toezicht? Hebt u voldoende inspanningen gedaan om haar erop te wijzen dat een aantal bijkomende inspanningen op budgettair vlak door de overheid nodig waren om ook op het vlak van veiligheid de nodige realisaties te doen? Of kunt u veeleer zeggen dat er voldoende sturing op het vlak van de veiligheid door mevrouw Durant is geweest?

Een tweede vraag houdt verband met een bemerking in het rapport van het Rekenhof. Op pagina 61 stelt men, specifiek in verband met GSM-R, dat voor de planning de uiterste datum voor de realisatie van het project in 2001 verschuift naar 2005 en in 2008 verschuift naar 2009, voor de infrastructuur, en naar december 2010 voor de boorduitrusting. Vooral de periode tot en met 2004 wordt gekenmerkt door grote onduidelijkheid over de planning. In de loop van 2001 en 2002 worden bijvoorbeeld drie verschillende einddata voorgesteld.
Bijkomend is de regelmaat waarmee in beide projecten deadlines worden aangepast en het feit dat er soms op hetzelfde moment in verschillende documenten andere plannen worden gehanteerd. Dat illustreert dat de voorgestelde planning zeer relatief is en zeker geen instrument is van projectsturing of -opvolging.
Een laatste citaat. “Verder blijkt uit chronologieën ook dat er in beide projecten zeer optimistisch wordt gepland. Hoewel de voorwaarden voor het welslagen van het project bekend waren zijn de problemen die daarbij rijzen stelselmatig overschat.” Ik wil er trouwens aan toevoegen dat we op het vlak van het project GSM-R op dit moment nog enkel beschikken over een project dat zich beperkt tot de communicatie *voice-over*, en dat er nog steeds bijkomende investeringen moeten gebeuren om ook voor datatransmissie te zorgen. Ik had daar graag van u een specifieke reactie op. U hebt het al gehad over GSM-R maar naar mijn aanvoelen werd de kritiek van het Rekenhof nog niet voldoende weerlegd door u.

Een laatste vraag handelt opnieuw over het rapport van het Rekenhof, in verband met ETCS. Daar stelt het Rekenhof op pagina 53: “Uit de projectdossiers ETCS 2005 en 2006 blijkt bovendien dat de beschikbaarheid van personeel een probleem is.” Is dat een bewuste keuze geweest om daarvoor onvoldoende personeel in te zetten, met alle gevolgen van dien inzake de realisatie van ETCS? Is men soms *en cours de route* tot de vaststelling gekomen dat het personeel dat men voorzien had onvoldoende was en was er op dat moment geen budget meer om voor de verdere implementatie van ETCS te zorgen?

Karel Vinck: Op het vlak van de autonomie waren er regelmatig contacten met de minister. Er werden regelmatig problemen met de NMBS besproken, vooral het feit dat ik nieuw was en dat ik mij inwerkte en dat ik zeker wilde zijn dat ik in mijn visie en in mijn prioriteiten door de minister werd gevolgd. Dat heb ik geleerd. Wie een overheidsbedrijf runt zit beter op dezelfde golflengte van de minister.

De richtlijn die eerste minister Verhofstadt mij gaf waren prioriteiten die hij als eerste minister en als hoofd van de regering zag. Ik denk dat hij uitging van het standpunt dat wij, verantwoordelijk voor het runnen van NMBS, wisten wat we deden, dat wij de prioriteiten stelden zoals die moesten worden gesteld en dat hij daar als eerste minister zeer weinig aan kon doen.

Ik wil eerlijk zijn over het niveau van de veiligheid. Ik kan niet zeggen dat veiligheid een van de punten was waarover ik met de bevoegde minister of met de heer Verhofstadt speciale vergaderingen heb belegd. Dat is niet gebeurd. Ik dacht dat zij beiden dachten dat zulks binnen de bevoegdheden lag van zij die de NMBS moesten leiden. In algemene termen blijft de veiligheid een prioriteit maar dat kan iedereen zeggen. Dat wil nog niet zeggen dat men daarmee als minister het veiligheidsaspect stuurt.

Op het niveau van de GSM-R moet ik verder nadenken over uw commentaar. Op dit ogenblik is het inderdaad *voice transmission* en geen *data transmission* maar dat kan nog evolueren. Het voordeel van GSM-R tegenover ETCS was dat we met GSM-R wisten waarover wij spraken. Uiteindelijk is GSM-R maar een extrapolatie geweest van de gsm, om het zo maar te zeggen, terwijl ETCS een nieuw technologisch systeem was. Het was dus gemakkelijker om daarin opties te nemen en verder te kijken.

Men zegt dat er daar een onduidelijkheid was. Ik meen dat de onduidelijkheid eerder gezocht moet worden in de link tussen GSM-R en ETCS zelf.

Ten derde, wat de beschikbaarheid van het personeel betreft, meen ik dat de NMBS altijd –

ook vandaag, wat de verantwoordelijken wel zullen hebben gezegd – oog had voor de beschikbaarheid van technisch onderlegd personeel dat zulke projecten aankan. Zo'n personeel vindt men niet gemakkelijk. De wijze waarop deze personeelsleden betaald worden in een overheidsbedrijf, tegenover de mogelijkheden die zij hebben in een privébedrijf, maakt de moeilijkheid ze te vinden nog groter. Het is echter niet zo dat wij wegens een gebrek aan budgetten of wegens een beperking in de budgetten zo'n personeel niet zouden aanwerven.

Ik moet wel toegeven dat ik in het begin voor een immense taak stond. Ik vroeg mij af: “Hoe gaan wij dat hier redden, hoe gaan wij dit herstructureren?” Ik heb toen het plan Move voorgesteld, dat op weerstand botste. Waarom? Ik hield rekening met het model dat ik voor ogen had en met de analyse die ik gemaakt had. Ik was tot de overtuiging gekomen dat de NMBS, die op dat ogenblik 42 000 medewerkers had, het kon redden met 32 000. Dat was mijn stelling. Er is toen een dag gestaakt door de vakbonden, die argumenteerden dat ik met de veiligheid van de NMBS speelde. Dat was absoluut niet mijn bedoeling. Mijn bedoeling was de onderneming rendabel te maken, zonder te tornen aan diegenen die direct met de operaties gemoeid waren – de bestuurders, de begeleiders, de mensen in de seinhuizen en in sommige ateliers – maar wel aan al de rest.

Mijn analyse was op dat ogenblik dat wie werkelijk direct met de operaties gemoeid waren absoluut moest blijven. Zij konden eventueel vervangen worden, en er konden er eventueel extra aangenomen worden. Ik voorzag daarvoor een personeelsbestand tussen 15 000 en 16 000. Daarnaast was er de rest, en men moest kijken hoe men die grote groep beter kon organiseren, met cijfers die vergelijkbaar waren met de operaties in Zwitserland, die voor mij een benchmark waren. Ik zag niet in dat men het in Zwitserland, dat toch ook een klein landje is, wel kon doen, terwijl het hier niet zou kunnen.

Goed, Move is nooit aanvaard. Ik heb erover onderhandeld met de bonden en met de regering. Toen is gezegd: “Oké, wij gaan van 42 000 naar 37 000 in een eerste fase, en dan zullen wij kijken waar wij staan.” Daar is een timing op gezet: het moest tegen einde 2004 gerealiseerd worden. Dat is ook gerealiseerd, en men zit nog altijd op 37 000. Men heeft het aantal niet verder willen verlagen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais poser deux questions en lien avec des discussions que nous avons eues.

En ce qui concerne l'implémentation de l'ETCS 1 ou 2, vous avez évoqué la situation actuelle de certains pays. Vous avez notamment évoqué le Danemark. Des arguments plaident-ils plus spécifiquement pour que les chemins de fer belges implémentent également sur l'ensemble de leur réseau conventionnel l'ETCS niveau 1 ou 2? Je pense au caractère relativement "ouvert" de notre situation géographique, à la densité du réseau, à l'accroissement important du nombre de voyageurs – cette tendance est sans doute la même dans les autres pays européens – ces derniers temps, à l'important problème de ponctualité que nous connaissons. Selon vous, des éléments spécifiques plaident-ils pour une large implémentation de l'ETCS 1 ou 2 au niveau du réseau et des locomotives?

Par ailleurs, je voudrais revenir sur le choix qui a amené à décider que l'on attendait ou que l'on arrêtait l'ETCS pour mettre en place un autre système d'arrêt. Raison pour laquelle on a opté pour le développement d'un système spécifique. Lors des travaux qui ont mené à la décision d'octobre 2004, l'achat d'un système existant sur un réseau étranger a-t-il été envisagé? Ou bien cela n'a-t-il pas du tout été évoqué?

Karel Vinck: En ce qui concerne l'implantation de l'ETCS 1 ou de l'ETCS 2, il est évident que sur les grands axes qui vont traverser la Belgique – j'ai expliqué la position extraordinaire et privilégiée que va occuper la Belgique à l'intérieur du réseau européen –, ce serait mieux d'installer l'ETCS 2. Cela donnera plus de possibilités en termes notamment de caractéristiques opérationnelles normales mais aussi en termes de capacité. Or s'il y a un élément qui va rentabiliser le transport par voie ferrée, c'est bien la capacité des liaisons.

Pour l'ETCS 1, si on regarde uniquement la Belgique, c'est une question de moyens techniques mais aussi économiques. Il faut trouver un bon équilibre. Si on analyse le coût et les paramètres d'usage et de capacité, dans beaucoup de cas, l'ETCS 1 peut suffire.

Pour répondre à votre deuxième question sur le développement des systèmes, je ne me rappelle honnêtement pas que nous ayons regardé les systèmes étrangers. Je crois que de ce côté, il y avait une espèce de conditionnement mental qui nous poussait à faire quelque chose des systèmes belges et à ne pas acheter ailleurs et ce, pour ne pas être considérés comme étant moins capables

que d'autres. Cet élément psychologique jouait. Il y a donc sûrement eu de la réticence à acheter des systèmes étrangers bien que nous ayons eu connaissance des systèmes français en raison des relations que nous avions eues pour l'implantation du TGV.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Des informations dont la commission dispose, on a tout de même l'impression que l'ETCS 2 peut plus facilement répondre, au-delà des problèmes de sécurité, aux problèmes d'augmentation de capacité et de ponctualité dans un réseau comme le nôtre. En effet, à l'heure actuelle, notre réseau est soumis à ces défis majeurs: accroissement de la capacité et réponse structurelle pour résoudre les problèmes liés à la ponctualité. L'ETCS 2 ne serait-il pas une solution pour tout le réseau et pas seulement les grands axes?

De ce que nous avons pu entendre, il nous a semblé que l'ETCS 1 apportait moins de réponses à ces problèmes, voire qu'il pouvait avoir des effets négatifs sur la ponctualité.

Karel Vinck: C'est vrai. Ces commentaires ont été faits en ce sens que l'ETCS 2 doit normalement donner la possibilité d'avoir une augmentation de capacité. Alors que, très souvent lors de discussions de ces problèmes à l'intérieur d'autres États membres européens, l'hypothèse de base est que l'ETCS 1 ne donne aucune augmentation, donc n'apporte à cet égard aucun avantage. Il a d'autres avantages: c'est un système de sécurité valable, plus efficient que ceux qu'on connaît et qui permet l'interopérabilité, ce qui constitue un objectif important au niveau européen.

En revanche, en ce qui concerne l'ETCS 2, un des arguments toujours avancé est qu'il permet une augmentation des capacités.

Quand on regarde cela du côté belge, il faut aussi regarder les distances entre les nœuds ferroviaires. Si les distances sont trop courtes, l'ETCS 2 n'apporte pas d'avantage; par contre, si les distances sont assez longues, alors oui. C'est pourquoi j'avais dit qu'en fait, c'étaient surtout les grands axes européens qui traversent notre pays qui devraient être concernés.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, lors des auditions précédentes, il a été évoqué les contacts avec l'industrie, particulièrement les liens privilégiés entre la SNCB et les ACEC.

Il nous a été dit à plusieurs reprises que c'était le contexte de l'époque où il n'était pas pensable qu'une industrie nationale ne soit pas partenaire du secteur ferroviaire etqu'après 1991, quand l'entreprise est devenue autonome avec la nouvelle loi, ces liens ont persisté: la SNCB a continué à travailler avec ACEC.

J'aurais voulu savoir comment se sont passées les choses durant votre mandat, aussi court aura-t-il été, entre 2002 et 2004. Quel est votre sentiment par rapport à ce contexte?

Karel Vinck: Au sujet des liens avec l'industrie, d'un côté il s'agissait de liens tout à fait normaux de fournisseurs à clients: on discutait les termes, les conditions, les prix, dans le cadre des marchés publics. Il y a des procédures à respecter et c'était le cas. Il n'empêche qu'au niveau technique, il existait des liens privilégiés entre les ingénieurs en raison d'une longue tradition de travail en commun. ACEC, repris plus tard par Alstom, a tissé des liens avec la SNCB parce que nous avons développé ensemble des systèmes. Il y avait de ce côté-là une certaine ouverture d'esprit. Personnellement, quand j'étais à la SNCB, je n'ai jamais entendu ou senti que cet élément pouvait jouer, influer sur des décisions qui étaient prises en matière d'achats de matériel.

Là où cela devenait sensible, c'est quand des industriels parlaient de fermer des usines ou des départements, ce qui a eu lieu, entre autres pour la construction des trains. Le politique y était assez sensible mais pour des questions d'emploi, pas par souci d'intervenir dans la procédure d'attribution de marchés publics. Cependant, le politique était conscient et sensible de l'impact sur l'emploi.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre réponse. Nos experts ont aussi attiré l'attention sur le fait que la SNCB a largement financé des développements chez ACEC, lui permettant ainsi de se positionner sur des marchés internationaux en termes de technologies et que la SNCB était liée à ACEC par des droits intellectuels.

Karel Vinck: Certains systèmes ont été développés avec le support de la SNCB, comme cela se fait ailleurs. En Allemagne, le lien entre la Deutsche Bahn et Siemens était évident. Ce phénomène existe dans tous les pays. En tenant compte des travaux de développement de certains systèmes dans les trains et les locomotives, il est évident que ACEC a profité de l'expérience de la SNCB et que cette entreprise a pu se positionner sur les marchés étrangers. C'est certain, mais y a-

t-il quelque chose à redire à cela, pour autant que cela n'influence pas les termes dans lesquels vous concluez des marchés publics?

Et cela, honnêtement, je ne l'ai jamais vécu.

De **voorzitter**: Ik kijk rond. Er zijn geen andere vragen meer. Ik zou zelf nog twee vragen willen stellen.

Enerzijds, hebt u tijdens uw uiteenzetting voortdurend opgemerkt dat u door de eerste minister naar uw functie werd geparachuteerd. Er was eigenlijk een vacuüm in de leiding van het bedrijf. Vorige week hebben wij hier voormalig minister Durant gehoord. Zij wees erop dat de NMBS een vrij gesloten organisatie was waarop zij te weinig impact had.

Anderzijds, las ik een interview waarin u opperde dat minister Durant heel veel ideeën had, behalve dan over het runnen van spoorwegen. Was er een conflict door voornoemd vacuüm bij het begin van uw aanstelling? Was er ook een conflict met uw voogdijminister over een aantal investeringen?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, minister Durant heeft het moeilijk gehad om zich in het bewuste dossier in te werken. Het was een heel technisch en heel complex dossier. Haar visie was gebaseerd op de vraag op welke manier zij de reiziger de meest emotionele voldoening kon schenken, wanneer hij de trein neemt of het station betreedt. Zij heeft echter te weinig tijd gehad om zich in te werken in de complexe dossiers die bij de NMBS voorlagen, waardoor de discussie soms niet gemakkelijk was.

De **voorzitter**: Het is correct dat u stelt dat u bij uw komst bij de NMBS een aantal maanden nodig hebt gehad om u in te werken.

Op een bepaald moment stelt u inzake de veiligheidssystemen echter vast dat de ingenieurs een aantal beslissingen hebben genomen. Bijvoorbeeld, de ECTS is niet voldoende stabiel. Wij willen derhalve een eigen systeem ontwikkelen.

Achteraf hebt u in een andere functie opgemerkt dat andere landen wel de keuze hebben gemaakt om de ETCS-applicatie te installeren.

In welke mate – ook de heer Van den Bergh heeft op een antwoord ter zake aangedrongen – hebt u zelf een evolutie in het dossier doorgemaakt? In welke mate hebt u een ander inzicht gekregen, met name dat ECTS toch realiseerbaar was? Kan u dat situeren?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, ik moest op het advies van de ingenieurs steunen. Tegen hun advies in een beslissing nemen, rekening houdende met het feit dat ik in de stiel heel nieuw was, was dus gevaarlijk. Ik heb bij het directiecomité en bij de algemeen directeur die mij bijstond, advies ingewonnen.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik nu weet wat in de andere landen is gebeurd, omdat ik door mijn mandaat in de Europese Commissie de historiek van de ontwikkeling van ETCS heb kunnen volgen. Echter, toen ik bij de NMBS werkte, had ik kennis van de situatie bij de NMBS. Ik trachtte bijgevolg ook te beslissen op basis van wat ik aanvoelde en bij de NMBS had geanalyseerd. Ik hield daarbij rekening met het feit dat ik andere opdrachten had die in een bepaalde mate ook erg belangrijk waren voor de toekomst en het overleven van de NMBS. Ik heb ze trouwens tijdens mijn introductie vermeld.

Men kan misschien zeggen: u had zich beter moeten informeren of uitzoeken waarom anderen ETCS hebben gekozen en waarom zij dat hier niet hebben gedaan. Op het ogenblik dat wij die beslissing hebben genomen, op het moment dat het hier fout ging en wij een andere beslissing moesten nemen – vooral omdat wij voor veiligheidseisen stonden, rekening houdend met Pécrot, die toch niet klein waren – is er voor een andere weg gekozen.

De **voorzitter**: Nog een laatste vraag. Achteraf, in uw functie van coördinator voor de Europese Commissie, was er in februari 2006 een vergadering over de installatie en uitrol van TBL1+. Daarover zegt u: "Wij hebben alleen gezegd dat dit geen Europees systeem is, wij zijn daar niet tegen, maar wij kunnen geen Europese subsidies toekennen, noch kan het opgelegd worden aan de andere operatoren". Ik denk dat dit een zeer duidelijke en correcte visie was.

Daarnaast zijn er andere landen die wel de stap hebben gewaagd, goed wetende dat die versie 2.3.0 als standaardversie 245 *change requests* had.

Karel Vinck: 2.2.2

De **voorzitter**: Waar men 2.3.0d als standaardsysteem in 2008 heeft. Hoe zijn die andere landen wel tot een beslissing overgegaan?

Karel Vinck: Ik denk dat die andere landen niet

onder de druk stonden van de NMBS. De NMBS heeft in 2006, wanneer de beslissing voor TBL1+ werd genomen, niet geloofd dat wij zouden klaarkomen met de standaard 2.3.0d. Ik denk dat dit argumenten zijn die gespeeld hebben.

De **voorzitter**: Door het feit dat men in ons land snel een inhaalbeweging moest doen?

Karel Vinck: Absoluut.

De **voorzitter**: Ik heb iedereen de kans gegeven om zijn of haar vragen te stellen. Mijnheer Vinck, dank u in naam van de comissie voor de tijd die u hebt willen besteden aan onze werkzaamheden.

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, dank u wel. Ik ben altijd beschikbaar als meer informatie nodig is.

Hoorzitting met de heer Alain Deneef, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2002 tot 2004 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Alain Deneef, président du conseil d'administration de la SNCB de 2002 à 2004 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: We zetten onze werkzaamheden verder. Mijnheer Deneef, ik geef u graag het woord om uw reactie te horen.

Alain Deneef: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres de la commission, je vous remercie pour votre invitation. Je voudrais structurer mon exposé de la manière suivante, après avoir rappelé le rôle d'un conseil et les priorités qui étaient les siennes, au moment où j'en suis devenu le président au début mai 2002. Je vous propose de prendre comme fil conducteur de mon intervention un certain nombre de décisions qui ont été prises par le conseil d'administration, sur la base du dossier qui lui était présenté, soit pour approbation soit pour information. Ensuite, je procéderai à quelques conclusions ou quelques remarques plus générales encore sur ce dossier.

Procéder de la sorte me semble intéressant, car chacune de ces décisions permet des remarques en marge qui éclairent certains aspects du dossier. N'attendez pas de moi un exposé aussi technique que celui que vous a fait l'administrateur délégué, M. Karel Vinck, car ce n'était évidemment pas la fonction du président de se plonger dans la technicité des dossiers et qu'il a, en plus, l'avantage de par sa fonction actuelle, de pouvoir jeter un regard extérieur et rétrospectif sur l'ensemble de cette question de systèmes de sécurisation dans la fonction qu'il occupe actuellement à la Commission européenne!

Pour rappel, un conseil d'administration n'est pas un comité de direction et un président n'est pas un administrateur délégué. Il ne lui appartient pas d'impulser l'ensemble des politiques de la maison et certainement pas de les opérationnaliser. Il lui incombe un rôle de surveillance, de passation des commandes et de guidance quant à la stratégie et l'approbation de celle-ci, stratégie qui doit toujours émaner du haut management de l'entreprise.

Cela dit, je me livrerai à un rappel des priorités de l'époque, mais je ne vous apprendrai rien de neuf par rapport aux propos qu'a tenus l'administrateur délégué alors en fonction. Nos priorités, au moment où je suis entré en charge, étaient clairement ABX et, plus généralement, la situation financière de la SNCB. Vous vous rappellerez l'épisode tragi-comique de la désignation d'un CEO qui n'est jamais venu, ce qui a augmenté de deux mois le vacuum qui existait déjà depuis le départ de l'administrateur délégué précédent, M. Étienne Schouppe. Dois-je vous rappeler, pour ceux qui ont suivi à l'époque cette saga, que pendant deux mois, j'ai été le président de cette société, mais de facto aussi le CEO de cette société, puisque je suis arrivé au tout début mai 2002 et que Karel Vinck ne nous a rejoints qu'au début juillet de la même année?

Notre priorité – et nous avons réussi, ce dont je me réjouis avec le recul - a été de sauver le groupe ABX de l'implosion, ce qui aurait entraîné, par un effet de cascade, des frais absolument colossaux pour la SNCB unitaire de l'époque.

Nous devions nous atteler à mettre à plat un certain nombre de situations juridico-comptables assez étonnantes à l'époque, qui ne permettaient pas d'avoir une vue claire de la SNCB quant à l'évolution de sa rentabilité.

J'ai dû faire ces choses seul avec le conseil pendant deux mois, avant que l'administrateur délégué ne nous rejoigne. Avec le professionnalisme et la maestria qu'on lui connaît, il a commencé à restructurer le groupe ABX et à assainir la situation financière de l'entreprise, avant de se lancer dans un certain nombre de programmes visant notamment l'amélioration de la ponctualité et de la propreté des trains ainsi que la satisfaction de la clientèle.

Est-ce à dire que la sécurité n'était pas du tout au rang de nos préoccupations? Non, il serait inexact de dire cela. J'en veux pour preuve les différents dossiers qui ont été présentés au conseil d'administration. Sur les deux ans et six mois au cours desquels j'ai été à la tête de l'entreprise, sept dossiers nous ont été soumis.

Le premier dossier date du 30 avril 2003 et concerne la passation du marché du GSM-R. On a raison de dire que les accidents provoquent souvent des prises de conscience. Un des membres de cette commission a dit qu'il apparaissait que Pécrot n'avait pas eu le même effet que d'autres accidents, notamment dans d'autres pays. Ce n'est pas tout à fait exact, dans le sens où Pécrot a eu deux conséquences

immédiates. La première est l'accélération de l'introduction du GSM-R. La passation de marché a eu lieu relativement vite, la date en fait foi, avec un déploiement largement opéré. La deuxième est l'accélération en matière d'ETCS. Ici, je dois reconnaître que cette accélération a été un peu faciale, au sens où nous avons choisi d'agir très vite. Nous avons, de manière artificielle, ramené les plannings de déploiement de l'ETCS à 2010. Nous savons aujourd'hui que ces plannings n'étaient pas réalistes puisque nous ne sommes plus dans le déploiement de l'ETCS et les plannings, même ceux du TBL1+, excèdent largement 2010.

Il y a donc bien eu, après l'accident de Pécrot, une accélération dans un certain nombre de dossiers. En tout cas, il y a eu une certaine prise de conscience au niveau du conseil mais, encore une fois, c'était le conseil qui nous précédait.

Pour notre part, nous nous sommes contentés d'approuver ce marché de 135 millions d'euros. Selon moi, là où il n'y avait pas d'indécision quant à la norme à adopter, les choses pouvaient se faire relativement vite en termes de développement, d'adjudication et de passation de marchés.

Le second dossier qui nous a été présenté date du 6 juin 2003. Il s'agissait d'un rapport qui nous a été soumis pour information; je veux parler du rapport sur la sécurité ferroviaire. Il s'agissait d'une innovation dans l'entreprise puisque celui-ci avait fait l'objet d'une décision dans le cadre d'une loi de 2001. Autrement dit, en 2003, nous avons analysé le rapport sur la sécurité ferroviaire portant sur l'année 2002.

Dans un sens, ce rapport n'appelle pas de commentaire et, dans un autre, il en appelle certains. Pas de commentaire dans la mesure où il mentionne toute une série de développements, de préparations d'adjudications qui avaient trait essentiellement à l'ETCS. Je rappelle que suivant la décision du conseil de décembre 1999, il fallait tenter de prolonger et de promouvoir ce système. Ce sont ces décisions et le travail réalisé dans la maison qui sont évoqués. Mais d'autres considérations faites dans le rapport nous amènent à demander à la direction de revenir nous voir, trois semaines plus tard, à l'occasion d'un autre conseil d'administration. C'était une période durant laquelle, pour les raisons que vous pouvez imaginer, nous nous réunissions plus souvent qu'aujourd'hui. Á l'époque, la SNCB était unitaire; elle n'était pas encore séparée en trois entités. Nous avons donc demandé à deux membres du comité de direction, en l'occurrence Jean-Marie Raviart et Antoine Martens, de bien vouloir venir nous entretenir d'un certain nombre de points. Je dois d'ailleurs avouer que nous avons beaucoup discuté, à l'époque, et en particulier de la sécurité dans les tunnels. Si, dans notre esprit, Pécrot n'était pas loin, le 11 septembre n'était pas loin non plus. Et la question était venue à l'esprit d'un certain nombre de membres du conseil de savoir si les tunnels étaient bien sécurisés. On s'est interrogé sur ce qui se passerait en cas d'accident, etc. Il est évident que les attentats de Londres et de Madrid qui ont suivi ont démontré que cette inquiétude n'était pas vaine.

J'en viens au dossier suivant, le quatrième.

Le 19 décembre 2003, nous passons un marché pour la fourniture de matériel ETCS 2 pour les lignes à grande vitesse L3 et L4. Indépendamment de l'indécision qui régnait à l'époque quant au choix de l'ETCS ou de continuer avec des technologies nationales plus rudimentaires, il y avait le réseau à grande vitesse qui se développait à grande vitesse – c'est le cas de le dire – et qui rattrapait le management de la SNCB dans son obligation de prendre des décisions d'équipement des lignes et du matériel roulant. Par conséquent, là non plus pratiquement pas de grande question à se poser sur le choix d'une norme. Il fallait l'ETCS 2; le marché est passé.

On arrive au 28 mai 2004. Cinquième dossier: le marché que nous passons est celui de matériel Euro TBL1 pour matériel roulant qui assure l'interface avec des matériels existants. Celui-ci pourrait donner à penser qu'on s'éloigne de la ligne ETCS mais la réalité oblige à dire que dès lors qu'on veut récupérer une partie des investissements précédents et des matériels qui déjà équipent soit la voie, soit l'équipement embarqué (ce qui est le cas ici), il faut pouvoir assurer la compatibilité, la traduction des messages via les modules STM. Vous avez connaissance de tout cela. Ce marché est donc passé sans grand questionnement de notre part.

Sixième dossier: suit alors le rapport sur la sécurité ferroviaire de 2003 (présenté à notre conseil en 2004) qui continue à parler de développement, de préparation d'adjudication, même si l'on se rend compte que les choses sont en train de prendre plus de temps que prévu puisque, par le biais du planning joint à ce rapport, on constate pour la première fois que le timing dérape par rapport à l'objectif de 2010 tel que

tracé par le conseil d'administration de 1999.

Par ailleurs, on lit sur la première page de ce rapport que globalement, la sécurité du rail en Belgique s'est améliorée par rapport à 2002. En effet, pour la plupart des indicateurs (franchissement de feu rouge, etc.), les chiffres sont moins alarmants.

J'en viens enfin au septième et dernier dossier qui nous a été soumis. C'est non pas la passation d'un marché mais l'approbation d'une procédure pour passer un marché à propos des équipements Eurocap. Il s'agit également d'équipements embarqués, comme vous le savez, mais qui sont eux clairement compatibles avec l'ETCS. En fait, l'approbation de la procédure nous est présentée comme devant servir à la passation d'un marché qui ne portera pas sur 720 engins de traction comme prévu initialement mais seulement sur la moitié.

En séance, l'explication nous sera donnée sur le fait que des révisions de prix drastiques à la hausse - selon un facteur 1,5 à 2, dira le rapport des experts – a amené, dans une enveloppe budgétaire qui, elle, n'avait évidemment pas bougé, à réduire le nombre d'engins de traction prévu de 720 à 360. Ceci amène de ma part le commentaire que, bien entendu, on peut se poser la question de savoir si on investit suffisamment dans la sécurité, mais à partir du moment où des enveloppes budgétaires sont établies, il est clair que si des dépassements de prix substantiels ont lieu, il devient difficile de continuer à commander autant de matériel.

Voilà la chronologie des décisions qui ont été prises, qui m'a permis de déjà faire un certain nombre de *side comments*, de commentaires en marge, avant de passer à une vue plus globale que je voudrais vous donner de la perception que j'ai de l'ensemble de ce dossier, avec la lecture attentive que j'ai faite des rapports des experts, de l'ERA et de la Cour des comptes, avec l'ensemble des explications que j'ai pu glaner ici et là, après l'exposé de Karel Vinck, mais aussi un peu à la lumière rétrospective des années qui ont passé, puisque les années où j'ai été président remontent à 6 à 8 ans d'ici.

Pour vous le dire très franchement, je pense que c'est dans les années '90, au début ou au milieu de ces années, qu'on a vraisemblablement raté le coche. Parce que si vous regardez bien la chronologie de ces investissements, précédés d'adjudications, précédés de développements, vous verrez que nous sommes dans une industrie où les *lead times*, les temps nécessaires pour procéder à des investissements jusqu'au moment où ils sont opérationnels, où des délais de 10 à 15 ans ne sont pas anormaux et sont même assez courants. Si vous vous rendez compte qu'en 1999, le conseil décide d'aller dans la direction de l'ETCS, à supposer même qu'on ait fait les choses plus vite, mieux, de manière plus décidée que ce qui a été le cas, je ne suis pas sûr que tout serait installé aujourd'hui. Donc, peut-être que le feu qui a été brûlé à Buizingen, n'aurait pas été équipé d'un matériel, qu'il eût été de nature ETCS ou de nature TBL1+.

Je ne suis pas en train de dire qu'alors, c'est la faute à pas de chance et qu'il n'y a rien à faire, que c'est la fatalité. Je dis simplement que la longueur des plannings qui est liée au développement, d'une part, aux procédures d'adjudication, ensuite, à l'implémentation et à l'opérationnalisation sur le terrain, qui eux-mêmes s'accompagnent d'études, font que vous vous retrouvez aux prises avec des délais d'implémentation vraiment très longs.

Quant à cette hésitation – il me semble que ce soit le mot approprié – qui caractérise un certain nombre d'actions et d'études du management entre 1999 et 2006, alors qu'une décision forte, claire et univoque est prise, je vous dirais que cette direction a sans doute été prise dans un étau entre deux grands impératifs qui s'imposaient à elle.

En 1999, la décision de passer à l'ETCS est motivée par une catastrophe ferroviaire, non pas celle de Pécrot mais de Paddington. La SNCB est alors interpellée quant à la sécurité sur son réseau. Sans le dire véritablement, elle fait alors comprendre que "le Roi est nu" et que la sécurité n'est sans doute pas optimale. Le conseil de l'époque prend donc une décision assez forte, celle d'aller vers l'ETCS. Pourquoi? Parce que l'ETCS, qui est en développement depuis le début des années 90, a connu des développements assez significatifs à la fin des années 90. À l'époque, la direction pense raisonnablement que, dans les prochaines années, ce matériel ETCS, pourra faire l'objet d'une standardisation et d'une homogénéisation relativement rapide, certainement pour ce qui est des balises qui commencent à être disponibles et même pour l'équipement embarqué. En outre, l'alternative à l'époque est le système TBL 2-3 qui, lui, se faisait attendre depuis 1987. Or, en 1999, douze ans plus tard, un certain nombre de personnes pensent que cela commence à bien faire et qu'on

ne voit pas le bout et, je dirais même, le début d'une implémentation à grande échelle de ce système. La décision est donc prise d'aller vers l'ETCS.

Comme Karel Vinck l'a bien expliqué, en termes d'équipement embarqué, l'ETCS n'est pas normalisé ou standardisé à cette époque. Il ne le sera finalement qu'en 2008, soit neuf ans plus tard. Ceux qui commencent à installer l'ETCS installent, dès lors, de "l'ETCS like", c'est-à-dire quelque chose qui n'est pas susceptible de déplaire à la Commission européenne mais qui est, à chaque fois, une version adaptée d'un tronc central de développement ETCS qui n'est pas totalement finalisé. Par conséquent, de nombreux pays ont aujourd'hui de l'ETCS mais à la mode italienne, à la mode suisse ou allemande, etc.

La direction est donc, avec le temps qui passe, moins enthousiaste quant à la possibilité pour l'ETCS d'être la solution miracle.

À côté de cela, le comité de direction, même si je n'en faisais pas partie, sauf les deux mois où j'ai joué CEO en même temps que président et où j'ai également présidé les comités de direction, se soucie réellement de la sécurité. Je puis en témoigner au travers des discussions assez nombreuses que j'ai eues en ma qualité de président, ce qui était assez logique, avec des membres de la haute direction, non seulement les membres du comité de direction, mais l'échelon en dessous, c'est-à-dire 20 ou 30 managers de haut niveau de la SNCB. Je les ai interrogés, notamment sur la catastrophe de Pécrot. Ils mettaient très en avant le problème de l'incapacité de joindre le conducteur de train qui avait brûlé le feu rouge, d'où le GSM-R, mais disaient que l'on devait privilégier la signalisation train-balises, tout en admettant accomplir un pas en avant, puisqu'elle avait opté pour l'ETCS.
Cette considération de sécurité était présente, mais la direction était prise dans un désir de se couler dans l'harmonisation européenne, de penser qu'après les années de misère du TBL2-3, c'était peut-être bien la solution. Toutefois, le temps passant, l'on constate, lors des discussions du comité de direction, lesquelles n'apparaissent pas à la surface au niveau du conseil d'administration, que progressivement, un certain nombre de personnes, alertées par une relative augmentation des franchissements de signaux, par exemple, et d'incidents, certes, depuis Pécrot, sans gravité, du moins sans caractère dramatique, recommandent vivement de songer à un système de freinage automatique pour un train qui franchit un feu rouge. Comme les solutions ETCS apparaissent élusives, on doit essayer d'imaginer un système intermédiaire, qui permet l'arrêt de trains munis de la fonction "stop" ayant franchi un feu rouge.
Bien entendu, étant donné le matériel existant, mais peu déployé, comme le TBL1, le TBL2-3, il faut assurer dans une bonne et saine gestion la compatibilité avec ce qui viendra un jour et que l'on attend encore, à savoir l'ETCS, d'où le programme EuroTBL, qui permet d'assurer cette compatibilité. Aussi, de manière non surprenante, un dossier nous est-il soumis en conseil d'administration et pour des engins de traction plus récents, un deuxième dossier, qui porte sur un équipement tout à fait conforme à l'ETCS: Eurocap.

Ce qu'on observe, c'est une volonté à la fois de répondre à la question de franchissement de feu rouge et de continuer à se couler dans la décision de décembre 1999 et d'aller vers une harmonisation européenne. Quand on lit les rapports des experts, on s'aperçoit qu'au niveau du management et des services techniques, petit à petit, on semble moins croire à la solution ETCS et vouloir parer au plus pressé en développant des solutions intermédiaires, qui finiront par déboucher, en 2006, après la période où j'étais président, sur la fameuse décision de déployer le TBL1+.

À cet égard, je voudrais dire que je crois pouvoir, comme Karel Vinck et comme le font les experts des rapports, approuver cette décision. En effet, dès que vous avez la certitude qu'une option à court terme ne peut pas remplir une exigence urgente comme les solutions à apporter après le franchissement d'un feu rouge, il faut prendre des décisions qui relèvent du management, c'est-à-dire trancher dans le vif et dire: "Nous allons dans cette direction".

Bien entendu, on sait que c'était d'autant plus facile à faire qu'on le faisait à l'époque dans la perspective d'un profil de risque de la SNCB statique. Vous avez lu dans les rapports cette remarquable analyse, et tout à fait intéressante, sur le profil de risque dynamique dont il faudra tenir compte dès à présent et pour le futur – c'est le risque inhérent à l'exploitation et au métier de la SNCB –: il augmente avec le temps.

Bien entendu, TBL1+ permet de prévenir un certain nombre d'accidents en termes de probabilité, mais nettement moins que ce qu'ETCS permettra de faire. Pourquoi? Parce que l'augmentation dynamique du risque est une réalité.

Je voudrais ne pas être trop long. Vous aurez certainement des questions auxquelles je répondrai bien volontiers. Je voulais vous dire que précisément, la question du passage à l'ETCS et du déploiement final du TBL1+ sont des vraies questions qui devraient mobiliser tout le monde. En effet, il y a des risques dans le profil de risque de la SNCB qui sont pris en compte dans le rapport alors que d'autres sont seulement qualitativement évoqués.

Par exemple, le déploiement du RER est un facteur d'aggravation du risque tout à fait significatif. Aujourd'hui, la mise à quatre voies des pénétrantes dans Bruxelles a surtout pour objectif de permettre à des trains rapides de dépasser des trains lents. Le simple fait de dire cela montre qu'il y a potentiellement un danger dans la gestion du réseau qui n'est pas présent aujourd'hui.

Je ne dis pas qu'il n'existe pas aujourd'hui en Belgique des lignes où des trains rapides dépassent des trains lents, mais il n'y en a pas beaucoup et certainement pas autant qu'il y en aura quand les six pénétrantes dans Bruxelles pour le RER seront opérationnelles. Ces pénétrantes, comme on le sait, traversent un maillage très dense, des nœuds ferroviaires qui se trouvent juste en dehors ou dans la Région bruxelloise. Il faudra y être attentif.

Je voudrais en rester là, monsieur le président, si vous le voulez bien. Je suis évidemment tout disposé à répondre à vos questions.

Le **président**: Je vous remercie. La parole est à M. Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Deneef, ik wil beginnen met een bedenking die de rode draad vormt tijdens de toelichtingen die wij hier reeds hebben gekregen van de verschillende voorzitters van de raden van bestuur en de ministers. Namelijk, zij moeten algemeen toezicht houden op het overheidsbedrijf NMBS, maar ze moeten zelf niet over voldoende technische kennis beschikken om over echt specifieke dossiers een mening te hebben of ze bij te sturen. Wij merken ook dat de meeste eerder technische dossiers op de raden van bestuur bijna automatisch worden goedgekeurd; ik ga misschien wel kort door de bocht.

Kunt u ons dat bevestigen? Of kunt u ons een idee geven van hoe die verhouding is tussen directiecomité en de raad van bestuur, en of er ter zake misschien toch een evaluatie moet gemaakt worden, die wij kunnen meenemen in de aanbevelingen op het einde van de werkzaamheden van onze bijzondere commissie?

Ten tweede, u haalde de beslissingen aan die werden genomen na Pécrot en die u hebt meegemaakt vanaf het moment dat u in dienst bent gekomen, de planning met betrekking tot GSM-R en met betrekking tot ETCS. U zegt zelf dat de installatie van GSM-R versneld is en dat dat goed verlopen is. Als wij de verschillende prognoses erbij halen die destijds werden gemaakt en als wij moeten vaststellen op welke termijnen die zijn gerealiseerd, dan moeten wij toch ook voor GSM-R vaststellen dat de oorspronkelijk vooropgestelde data niet werden gehaald.

Met betrekking tot ETCS is het duidelijk – dat hebt u ook gezegd – dat de planning niet realistisch was, ondanks het feit dat er bijvoorbeeld na Pécrot in de raad van bestuur door sommige bestuurders reeds werd gezegd dat 2010 nooit zou worden gehaald. Toch is het op die manier goedgekeurd in de raad van bestuur.

Het Rekenhof heeft in dat verband de opmerking gemaakt dat de projectorganisatie en de planning van de uitrol van dergelijke systemen blijkbaar toch niet op punt stond en toch niet erg realistisch was. Graag had ik ook daarop een reactie gekregen.

Dan is er nog een element, dat mij heel sterk opviel in uw betoog, namelijk de stelling dat het verminderen van het aantal tractievoertuigen met de systemen in 2004 is gebeurd vanwege budgettaire redenen. Tot nu toe hebben wij hier steeds de stelling gehoord dat het in de meeste periodes budgettair niet eenvoudig was voor de spoorwegmaatschappij, maar dat er nooit gesnoeid was in het budget voor veiligheid.

Minister Durant heeft in haar regeerperiode nog uitdrukkelijk de stelling in het Parlement verkondigd: op veiligheid wordt niet bespaard en als de NMBS extra middelen vraagt voor veiligheid, dan zullen wij die ter beschikking stellen. Het was in de maanden na Pécrot, dus dat zal wel meegespeeld hebben. Als u dan nu stelt dat, wegens de hogere prijs dan vooraf ingeschat, het aantal tractievoertuigen dat zou uitgerust worden verminderd zou worden, dan is dat toch in tegenspraak met de uitspraak van minister Durant. Daar dus graag ook nog een reactie op.

Alain Deneef: Wat de eerste vraag over de techniciteit betreft, er is een enorm verschil tussen

de techniciteit die gehanteerd wordt op het niveau van het directiecomité en op het niveau van de raad van bestuur. De leden van het directiecomité zijn – de meeste toch, niet allen – cheminots, terwijl op het niveau van een raad van bestuur dat uiteraard mensen zijn die van buitenaf komen. Los van hun goede wil kunnen die onmogelijk dezelfde techniciteit hebben als de leden van het directiecomité.

Dat hoeft ook niet, in die zin dat een raad van bestuur zich eigenlijk niet buigt over de technicalities van een dossier, want dan begint hij het werk te doen van het directiecomité. Wij hadden, geloof mij, genoeg dingen te doen in die tijd die wel onze prerogatieven waren indertijd. Een raad van bestuur moet eigenlijk kunnen oordelen over de strategische richting die genomen wordt en genomen blijft in de verschillende opeenvolgende beslissingen. Nu, wanneer men ons voorlegt: GSM-R, bestek 135 miljoen, dan zeggen wij dat dat logisch is en een vervolg van de Pécrot-affaire.

Zo kan ik trouwens onmiddellijk op uw tweede vraag ingaan. De afwijking ten opzichte van de implementeringstermijn voor GSM-R is niet te wijten aan de adjudicatie, maar wel aan de implementatie achteraf. Daar kan ik u onmogelijk een geruststellend antwoord geven, want ik ken de technische details niet waarom het daar een beetje afgeweken is. Maar ik denk dat, op het moment dat we het toegekend hebben, het daar wel in de vooropgestelde termijn plaatsvond.

Een raad van bestuur moet gewoon oordelen of de beslissing die hem ter goedkeuring wordt voorgelegd coherent is met hetgeen hij tot dan toe heeft gedaan. Voor het eerste bestek, zeker. Voor het bestek Euro-TBL, wist iedereen dat er een overgangsperiode zou moeten zijn waarin men dat soort materiaal zou moeten gebruiken. Dat zei niets over het in vraag stellen van ECTS als dusdanig. Idem dito voor Eurocap, met de bijkomende opmerking dat dit een ETCS-uitrusting was. Al waren wij niet bij machte om alle technische details in die dossiers te beheersen, het was voldoende om over de uitleg die wij kregen te zeggen wat coherent was met wat wij tot dan toe hadden gedaan en wat de intentie van onze voorgangers was in 1999 en 2001.

Wat de planning betreft, heb ik mij al uitgesproken over GSM-R. Wat de algemene planning van ETCS betreft, het is inderdaad zo dat dit voor 2010 was, maar in 2003 was het al evident dat het later zou zijn. U moet weten dat afwijkingen ten opzichte van budgetten en termijnen een nogal natuurlijk verschijnsel zijn in zeer complexe bedrijven waar men enorm veel te maken heeft met techniek, met standaardiseringsinspanningen, met leveringen die een beetje van overal komen, met assemblage enzovoort. U weet misschien dat ik, voor mijn NMBS-tijdperk, zeven jaar op het hoogste niveau bij Belgacom actief ben geweest. Dat was exact hetzelfde. Informaticaontwikkeling was een nachtmerrie. De bestelling van centrales of om het even welke uitrusting kwam altijd duurder uit en er was altijd een achterstand.

Het is geen excuus, maar het heeft ons niet verwonderd. Wij hadden de alarmbel kunnen luiden, omdat er in het proces iets scheefliep, vooral omdat officieel nog steeds dezelfde richting werd gevolgd.

Mijn laatste element is een antwoord op uw derde vraag.

Ik heb mij ter zake misschien slecht uitgedrukt. Wat ik heb willen aangeven, is dat het aantal Eurocap-uitrustingselementen werd teruggeschroefd van 720 naar 360 voertuigen, zij het met een verhoging met 360 van de Euro-TBL1-uitrustingen ten opzichte van het oorspronkelijk voorziene aantal. Met andere woorden, het is niet tot een situatie gekomen waarbij de uitrustingselementen werden gehalveerd. Zij werden aan de ene zijde gereduceerd en aan de andere zijde verhoogd of vergroot.

Dat liet natuurlijk toe binnen dezelfde budgettaire omslag te blijven. De ene uitrusting kostte weliswaar meer, maar de andere bleef onder het bedrag dat oorspronkelijk voor Eurocap was geraamd. Alles bijeen kwam een en ander op hetzelfde aantal uitgeruste tractievoertuigen neer, zij het met verschillende uitrustingen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, ik wil op uw toelichting ingaan.

Was het budgettaire aspect dan wel het operationele aspect de oorzaak van het feit dat een switch van meer Eurocap naar meer Euro-TBL werd gemaakt? Was de keuze operationeel of budgettair?

Alain Deneef: Ik kan, eerlijk gezegd, niet op uw vraag antwoorden. Het is immers iets wat zich op het niveau van het directiecomité afspeelt.

"*My best guess*" zou zijn dat het uiteraard een vereiste was om binnen de budgettaire enveloppe

te blijven, maar dat de evolutie naar Euro-TBL, waarvan u heel goed weet dat zij aanleiding tot TBL1+ heeft gegeven, op het niveau van het directiecomité was al op gang gekomen. Niemand vond het dus een kwalijke zaak dat de ene categorie zou worden gereduceerd ten opzichte van de andere categorie, die men sowieso had moeten favoriseren. Bij tractievoertuigen gaat het immers, zoals u weet, om veel meer dan 720 voertuigen. Er wordt bij de NMBS van duizenden voertuigen gesproken.

Sowieso ging het dus veeleer om een "herpriorisering" van de investeringen, die ten goede kwam van een beperkter budget.

Het voorgaande is echter *my best guess*.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb nog een bedenking bij het antwoord in verband met de termijnen van uitrol en dergelijke. U zegt dat u de precieze redenen waarom er vertraging is gekomen niet kunt geven. Dat begrijp ik ook. Ik denk ook niet dat dit de rol is van de raad van bestuur. Ik denk echter wel dat het de rol is van de raad van bestuur – tenzij u mij van het tegendeel kunt overtuigen – om de planning en de projectorganisatie op te volgen. Als op een bepaald moment wordt vastgesteld dat men drie jaar achter loopt op de planning die men in 2001 heeft goedgekeurd – ik zeg maar iets – neem ik aan dat dit op een bepaald moment toch op de raad van bestuur wordt besproken. Vergis ik mij daarin?

Daarbij aansluitend, u noemt het uitlopen van termijnen en van budgetten een quasi natuurlijk verschijnsel in grote bedrijven. Ik kan u daar deels wel in volgen. Wij moeten dat ook vaststellen bij de NMBS in het dossier dat wij nu al enkele maanden onder de loep nemen. Dat gebeurde zowel bij TBL1 in de jaren '80 als bij TBL2-3 in de jaren '90 en het gebeurde opnieuw in de jaren 2000 waar ook u een rol hebt gespeeld. Wij moeten vaststellen dat het elke keer opnieuw gebeurt. Wij vragen ons dan collectief af of daar geen lessen uit getrokken worden? Hoe komt het dat men telkens opnieuw geen rekening houdt met dat natuurlijk verschijnsel om toch tot iets realistischer *time tables* te komen? Ligt dat aan een bepaalde druk omdat men een schema wil dat sneller gaat? Ik zeg maar iets. Misschien kunt u daarop kort reageren.

Alain Deneef: Het zijn moeilijke vragen omdat zij conceptueel moeilijk zijn. Waarom niet aan de alarmbel trekken? Dat was het eerste deel van uw tweede interventie. Waneer zien wij eigenlijk dat het begint uit te lopen? Met de tabel in bijlage van het verslag over 2003 dat wij in mei 2004 ter informatie op de tafel van de raad van bestuur kregen. Zes maanden later was ik weg. Dat is geen excuus, ik zeg dit gewoon om aan te duiden wat het eerste moment was waarop men zag dat dit aan het uitlopen was. Wij hadden misschien meer proactief uitleg moeten vragen aan de directie. Het is ook zo dat een raad van bestuur moeilijk om de zes maanden met dezelfde problemen bij het directiecomité kan terugkomen. Dat is niet de manier waarop de zaken normalerwijze georganiseerd worden. De impuls komt in zulke bedrijven vanuit het directiecomité. Misschien is dat iets dat zou moeten evolueren.

Om terug te komen op uw eerste interventie, ik denk inderdaad dat, om dat te kunnen doen, men ook leden van de raad van bestuur moet hebben die in staat zijn om dat te doen. Zij moeten die techniciteit toch even onder de knie krijgen.

En zeker nu de NMBS opgesplitst is. Met andere woorden, de leden van de raad van bestuur van Infrabel, voor mij is het duidelijk dat het mensen moeten zijn… Maar eigenlijk in brede mate ook die van de NMBS *tout court*, dus de exploitatie, maar dan een ander type mensen, misschien met meer marketingprofielen en dat soort zaken. En op het niveau van de holding meer mensen uit de financiële wereld. Dat is zeker een profiel dat men zou moeten proberen te vinden.

Nogmaals, daar hadden wij misschien meer pro-actief moeten zijn. Maar gezien het een lopende termijn was met een richting die blijkbaar niet aan het veranderen was, is het een beetje uit onze bekommernis gegaan, als ik het zo mag zeggen.

Meer in het algemeen over het uitlopen van termijnen en het overschrijden van budgetten. Dat is niet zozeer een kwestie van grote bedrijven, alhoewel de grootte van het bedrijf natuurlijk niets vergemakkelijkt. Het is wel een probleem van de technische bedrijven. Ik zou het meer op dat vlak stellen. Het komt de besten toe. Iedereen weet dat de meeste *releases* van de opeenvolgende versies van Microsoft Windows altijd op zich laten wachten. Maar daartegenover: u wacht toch zeer zelden op een nieuw aangekondigde versie van een Apple software. Beide voorbeelden zijn te vinden in dezelfde IT-industrie.

Ik denk dat dit ook te maken heeft met de cultuur van het bedrijf. Er is daarop gealludeerd door Karel Vinck, alsook in de rapporten van de experts en door andere personen die u hier op bezoek hebt gekregen. Het is zo dat er bij de NMBS een

cultuur geheerst heeft – ik wil mij niet uitspreken over wat het nu geworden is –, een ingenieurscultuur. Dat heb ik ook meegemaakt bij Belgacom, maar niet met dezelfde kracht of sterkte, zeker niet.

Het is te zeggen: wat wij zelf doen, doen wij beter. Wij weten eigenlijk beter omdat ons netwerk zodanig verschillend is dan dat van de anderen, dat wij de best geplaatsten zijn om daarover te oordelen.

“Een gebrek aan vertrouwen”, dat heeft hij ook gezegd, “voor buitenlandse ontwikkelde systemen”. Daarbij komt nog een incident verschijnsel, namelijk het feit dat men wel voor een stuk gebonden is aan de nationale industrie, die wel degelijk intellectuele rechten heeft over bestaande uitrustingen, wat niet zo erg is, maar ook over nog te ontwikkelen systemen, zoals Euro-TBL enzovoort.

Alles bij mekaar maakt dat het onmogelijk is om de termijnen in te korten en dat men alle risico’s loopt om die te zien uitlopen. Dat is typisch voor een technisch bedrijf, nog meer voor een groot bedrijf, en nog meer voor een technisch bedrijf met zo'n sterke ingenieurscultuur.

Ziehier een anekdote. Hier in het Brusselse is er sprake van om een dezer dagen een trein-tramsysteem uit te rollen. Dat viel dus zelfs niet te bespreken met de ingenieurs van de NMBS. “Trams zijn geen treinen; dat is speelgoed. Waar spreken wij nu over?”

Alles was een beetje in die context te analyseren. Ik denk dat het veranderd is. Of het volledig verdwenen is, zou ik zeer sterk betwijfelen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Deneef, des auditions de MM. Schouppe et Vinck et de la vôtre, il ressort que la décision de mettre en œuvre l'ETCS en 1999 semble ne pas avoir été prise en connaissance de cause. Vous avez parlé d'indécision. M. Vinck a dit qu'à l'époque, il ne savait pas mais que maintenant il sait. M. Schouppe a dit que le système n'existait que sur papier. On a l'impression que le comité de direction a pris une décision sans connaissance de cause. Cette décision s'est aussi répercutée au niveau du conseil d'administration et très certainement au niveau des ministres de tutelle. Quelle est votre réaction par rapport à cela?

Les ministres nous ont dit que le dossier sécurité, c'était le niveau opérationnel et que, comme ils n'étaient pas techniciens, il ne fallait pas leur demander de réagir sur des aspects techniques. Les présidents du conseil d'administration avaient un peu le même discours. Si c'était le cas pour la décision concernant l'ETCS, n'était-ce pas aussi le cas pour d'autres décisions en matière de sécurité?

Qui avait la priorité en matière de sécurité? Qui pouvait dire que la sécurité était une priorité stratégique et qu'il fallait s'en occuper? Qui avait l'expertise et qui avait la compétence? On a l'impression qu'il n'y avait pas grand monde qui avait cette compétence dans le processus de prise de décision.

En ce qui concerne la TBL1+, comment peut-on dire que la décision d'implémenter ce système était la bonne décision? J'ai posé la question à M. Vinck en lui demandant si on était allé voir à l'étranger. Estimez-vous aujourd'hui que les fonctionnalités de la TBL1+ sont telles que c'était effectivement la bonne décision à prendre, en regard de ce qui existait en Europe à l'époque et dont on aurait pu s'inspirer?

Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit! Je ne dis pas qu'il ne fallait pas installer un système à l'époque mais était-ce celui-là qu'il fallait implémenter?

Je ne dis pas non plus qu'il ne faille pas poursuivre et conclure l'installation de TBL1+, que les choses soient claires. Mais à l'époque, était-ce selon vous la bonne décision, vu ce qui existait dans les autres pays européens et les fonctionnalités très restreintes de TBL1+?

Alain Deneef: La décision de 1999, je n'y ai évidemment pas participé. Je peux imaginer que le CA l'a prise sur la base de dossiers préparés par le comité de direction. Les membres du conseil d'administration n'étaient sans doute pas parfaitement équipés pour en mesurer tous les tenants et aboutissants. J'ai même des raisons de penser qu'ils étaient un peu moins outillés que les membres de mon conseil 2002-2004 qui, tout en étant un conseil de nature plutôt politique, regroupait certaines personnes qui dans leur domaine d'origine étaient de vrais professionnels, des gens reconnus. Quand vous avez Eddy Bruyninckx qui dirige le port d'Anvers, ce n'est peut-être pas un spécialiste de la sécurité ferroviaire mais dans son domaine, c'est un professionnel reconnu qui a donc des réflexes business qu'il peut appliquer au domaine de la SNCB. Je pourrais donner d'autres exemples.

Je ne peux vous dire comment cette décision a

été prise en 1999 et si on en a bien mesuré les conséquences. Je vous dirai encore une fois *my best guess*. Soit, je vous avouerai que je ne peux pas répondre à votre question et je passerai alors à la suivante, soit, je tente une explication en l'inférant de ce que j'ai connu ensuite. L'accident de Paddington avait secoué la SNCB; il y avait eu une interpellation parlementaire à l'époque. On s'est dit qu'il fallait faire quelque chose. Face au fiasco du TBL2-3 qui était *aan het aanslepen*, et avec l'ETCS qui semblait être à peu près au point pour les balises et qui était en progrès pour le matériel embarqué, comme il faudrait se couler de toute manière un jour dans la norme européenne, on s'est dit qu'il serait utile de prendre une décision radicale en adoptant l'ETCS.

Je pense qu'elle n'a sans doute pas été complètement intégrée en termes de planning – on l'a bien vu – ni même peut-être en termes de conséquences. Peut-être a-t-on idéalisé et cru que les équipements ETCS seraient plus rapidement disponibles qu'ils ne l'ont été en vérité.

Je ne puis franchement pas vous dire plus que cela. Il y a peut-être eu une décision un peu velléitaire de marquer le coup, et avec une connaissance qui était celle que les gens avaient à l'époque de l'état de développement de l'ETCS.

On est quand même frappés de se rendre compte que la normalisation, elle a lieu, finalement, en fin 2008. Vous vous rendez compte! C'est après 1999, c'est après Pécrot, c'est après mon époque et c'est même encore après la décision de 2006! Donc, quand on voit cela, on se dit quelque part que la décision de 2006 est plutôt une bonne décision.

J'en viens précisément à votre deuxième question, qui est celle-là. J'ai dit d'entrée de jeu – et vous me donnez l'occasion d'y revenir – que le train a été manqué – sans faire un mauvais jeu de mots – dans les années '90, sans doute au début ou au milieu de ces années. Vous me demanderiez mon avis, qui n'engage que moi et qui ne refera pas le passé: on aurait dû, à l'époque, acheter des systèmes étrangers. Si on avait fait ça, je pense qu'aujourd'hui, on serait beaucoup plus loin dans l'équipement; on n'aurait pas eu tous les problèmes de développement de systèmes nationaux, qui ont pris du temps d'adjudication qui n'en finissait pas. Et comme, par hypothèse, on aurait commencé plus tôt, l'interférence de l'ETCS, qui a brouillé les esprits concernant le fait qu'il serait peut-être relativement disponible, n'aurait pas trouvé à s'appliquer, puisque la plupart des décisions auraient été prises avant que l'ETCS ne devienne une alternative crédible. Je pense donc qu'on aurait alors un système, peut-être pas équipé comme en France ou aux Pays-Bas à 90 ou 99 %, mais sans doute à 60 %. Voilà ce que je pense vraiment.

Non seulement on n'a pas fait cela – et on ne refera pas l'Histoire -, mais il y a une conséquence à cela; si je comprends bien le rapport des experts. C'est que quand vous développez des systèmes avec votre industrie nationale – je peux y revenir dans un instant -, vous vous liez à cette industrie, mais vous vous liez pour toutes les évolutions futures. Donc, quand à un moment donné vous essayez de développer des systèmes qui permettent l'interface, d'une certaine manière, avec le futur ETCS – parce qu'on ne va quand même pas développer un système qui n'est pas du tout compatible avec l'ETCS et que l'on sait que l'on devra le jeter à la poubelle à un moment donné - … vous essayez d'intégrer déjà ce qui va venir, notamment les balises, qui ont été plus rapidement disponibles que les équipements embarqués.

Il faut essayer de récupérer le matériel existant, sur lequel il y a des droits intellectuels. Cela signifie que vous êtes lié aux mêmes manufacturiers qui n'ont peut-être pas fait preuve d'une énorme rapidité quant au développement des systèmes. Ils ne l'ont pas fait dans les années '90 ou avant, ni dans les années 2001-2006 dont nous parlons ici.

Malheureusement, vous êtes lié jusqu'au TBL1+, qui est la suite logique d'Euro TBL, qui lui-même est la succession logique du TBL. Vous êtes dans une logique dans laquelle, si vous voulez récupérer une partie du matériel existant, il faut continuer en privilégiant la fonction 'stop'. On se dit qu'on verra plus tard pour l'ETCS. Les collègues européens font de l'ETCS qui n'en est pas vraiment un ou qui ne l'est qu'à moitié. Nous migrerons tous en temps utile, en 2020, 2025 ou 2030.

Je crois que c'est cela qui s'est passé et cela m'a donné l'occasion de vous dire ce que je pense de l'origine du dossier: l'occasion a été manquée dans les années '90.

Je me permets d'enchaîner avec une dernière remarque. Le fait d'être lié à l'industrie nationale n'est pas propre à la Belgique. Je pense que cela disparaît dans beaucoup de pays. Cela a sans doute disparu plus vite en Belgique parce que beaucoup de nos entreprises ont été rachetées par des groupes étrangers et parce que nous

adaptions nos méthodes de gestion. Les ACEC sont devenues Alstom. Chez Belgacom, j'ai connu le règne d'Alcatel Bell et, dans une moindre mesure, de Siemens. Jusqu'à la révolution de ce qu'on a appelé l'IP, les équipements Cisco, il n'y avait pas moyen de se défaire de l'omniprésence de ces fournisseurs.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets, y compris avec le fait qu'on surpayait les équipements, ce qui permettait à l'industrie nationale de vendre partout dans le monde, avec un peu plus de succès pour Siemens et Alcatel Bell. C'est quand même grâce à Belgacom qu'Alcatell Bell a réussi à développer un système qu'on a appelé l'ADSL et qui a conquis le monde entier.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Sans doute y avait-il des choses à récupérer et cela a joué dans le choix d'un système TBL1+. Je ne suis pas certain que ce soit le matériel qui était à récupérer. La TBL1 a été implémentée de manière très limitée, à la fois sur les voies et sur le matériel roulant. Elle ne fonctionnait pas, en partie, et TBL2-3 était encore plus limitée.

Il y avait peut-être une volonté de se dire qu'on avait déjà mis énormément d'argent dans la conception et le développement et qu'on allait dès lors continuer sur cette ligne.

En tout cas, en termes d'implémentation, je ne pense pas qu'il y avait énormément à récupérer.

Alain Deneef: Je vous rejoins. Je pense que c'est un peu de récupération de matériel et sans doute beaucoup de récupération de développement déjà consenti à ce moment.

Il s'agit aussi d'une direction intellectuelle dans laquelle vous êtes parce que les mêmes ingénieurs fréquentent les mêmes industriels– enfin, leurs collègues ingénieurs mais du côté du fournisseur – et qu'il est souvent difficile de penser *out of the box*, comme on dit en management aujourd'hui.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, wij bekijken ondertussen een veel ruimere periode dan de periode waarin u voorzitter was van de raad van bestuur. U verwijst echter naar de jaren negentig en naar de stelling dat toen misschien beter voor een buitenlands systeem was gekozen.

Dat is merkwaardig, aangezien wij vaststellen dat British Railways in Groot-Brittannië en Nederland het systeem van ACEC hebben ingevoerd. Ons Belgisch systeem, dat vergelijkbaar was met TBL2-3, is tijdens de jaren in kwestie naar het buitenland geëxporteerd. Wij hadden toen volgens u een buitenlands systeem moeten nemen.

Ik vraag mij bijgevolg af waarop u uw stelling baseert, behalve op de vaststelling dat de uitrol nooit succesvol is kunnen worden doorgevoerd. Om te kunnen vooropstellen dat dat de reden is voor het feit dat wij bij de binnenlandse producent zijn gebleven, hebben wij echter onvoldoende materiaal.

Alain Deneef: Mijnheer de voorzitter, ik kan niet in de plaats van de Nederlandse Spoorwegen of van British Rail antwoorden.

Sta mij niettemin toe op te merken dat voornoemde landen, indien ik goed ben geïnformeerd, voor het bewuste type materiaal al sinds lang geen nationale industrie hadden. Zij moesten dus vanuit hun perspectief wel voor buitenlandse systemen kiezen.

ACEC en Alstom waren toen buitenlandse systemen. Misschien is de NMBS over de ontwikkeling en de uitrol van voormelde systemen tevreden geweest. Dat kan zijn. Ik heb daarvan echter geen bewijs. Het kan evenwel ook zijn dat de uitrol is uitgelopen.

Meer kan ik niet vertellen. Het is echter niet, omdat een bedrijf af en toe succes in de export heeft, dat op eigen grondgebied alles ook noodzakelijkerwijs via het bewuste bedrijf moet gaan.

Ik weet dat het, achteraf bekeken, gemakkelijk is om te zeggen dat iets niet had mogen of moeten worden gedaan.

Het voorgaande is mijn eerste reactie op uw bemerking.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, ik wil ook niet bedoelen dat de NMBS niet naar andere producenten mocht kijken. Zij heeft ook naar andere producenten gekeken. Wij weten ook wel dat de cultuur toentertijd was om de binnenlandse industrie voorrang te geven.

Wij kunnen evenwel niet stellen dat de gemaakte keuze daarom een slechte keuze was. Gezien de zaken die ACEC tijdens de jaren in kwestie op vele, buitenlandse spoorwegnetten heeft gerealiseerd, kunnen wij niet beweren dat hun

materiaal a priori “rommel” was, enkel omdat de ontwikkeling uiteindelijk niet is uitgerold. De oorzaak kan ook elders liggen.

Steven Vandeput (N-VA): Gewoon om even iets duidelijk te maken. Het systeem dat uiteindelijk is besteld bij ACEC, is dat hetzelfde systeem als door ACEC werd aangeboden aan Nederland en Engeland? Volgens mij is aan ACEC daarvoor een specifieke eigen opdracht gegeven en is niet het systeem dat zij internationaal verkocht hadden als dusdanig geïmplementeerd in België.

Alain Deneef: Daar geeft u het antwoord in mijn plaats. Inderdaad, als dat zo is. Het toeval wil dat ik mijn professionele loopbaan begonnen ben bij ACEC. Ik heb het kunnen meemaken dat we verschillende dingen verkochten in het buitenland die nogal standaard waren en *tiens*, *comme par hasard*, als het over België ging was het altijd – hoe zegt men dat? – een kalf met vijf poten, iets dat een beetje buitengewoon was. Wat natuurlijk toeliet – laten we een kat een kat noemen – extra prijzen te vragen voor iets dat uiteraard niet afgekeurd of geweigerd kon worden, aangezien het toch uit de nationale industrie kwam. Dat maakte uiteraard een verschil. Als men dan zegt dat ACEC-materiaal goed was, en mijns inziens was het dat ook, dan stel ik de vraag of de ingenieurs van de NMBS dan minder goed waren dan die van de Nederlandse Spoorwegen of van British Rail? Dat weet ik niet, dat moeten we toch voor een stuk in het midden laten. Ik denk evenwel dat uw opmerking zeer terecht is.

Steven Vandeput (N-VA): Nog een bijkomende vraag hierover. Heeft u in dat bewuste dossier een idee van de verhouding tussen de ontwikkelingskosten die deel uitmaakten van het dossier, dan wel de echte implementatiekosten enerzijds? Ik denk dat dit volstaat als bijkomende vraag.

Alain Deneef: Eerlijk gezegd, daar zou ik niet op kunnen antwoorden. De ontwikkelingskosten lijken mij in het algemeen voor zulke dingen vrij belangrijk, maar ik zou geen proportie kunnen geven.

Steven Vandeput (N-VA): Om na te gaan of ik duidelijk percipieer wat u daarstraks hebt gezegd. U hebt absoluut niet gezegd: ACEC heeft geen goed systeem geleverd of ontwikkeld. Maar u hebt misschien wel gezegd: wij hebben bij de bestelling bij ACEC misschien het spel van concurrentie niet genoeg uitgebuit om een juiste prijs te bedingen voor wat ze uiteindelijk gingen doen.

Alain Deneef: Ik denk dat ik dat zelfs niet expliciet heb gezegd, maar dat was impliciet. Inderdaad, door de concurrentie niet aan te spreken, verliest men twee dingen. Het eerste is wat u net zei. Het tweede is dat men de opportuniteit verliest om de prijzen te doen verminderen. Men krijgt misschien een meer ingewikkeld systeem dat gedeeltelijk nog ontwikkeld moet worden. Men krijgt er dus een extra termijn bovenop en het gaat meer kosten.

Jef Van den Bergh (CD&V): Die laatste redenering kan ik wel volgen, maar dit terzijde.

Daarstraks werd gezegd dat het Britse systeem niet zomaar op het Belgisch net kon worden gezet. De stelling van de heer Vandeput was dat het niet hetzelfde systeem was.

De ingenieurs verwijzen dan altijd naar de specifieke kenmerken van het Belgisch spoorwegnet dat verschilt van andere spoorwegnetten in de ons omringende landen waardoor het veiligheidssysteem telkens moet worden aangepast aan die eigenschappen van het spoorwegnet.

Ik heb zelf geen zicht in hoeverre dit een oorzaak is van aanpassingen van het veiligheidssysteem. Omdat u net zegt dat u bij ACEC bent begonnen, hebt u daar misschien wel een zicht op in hoeverre dit telkens aan de verschillende spoorwegmarkten moest worden aangepast.

Alain Deneef: Ik zou heel technisch op deze vraag kunnen ingaan. Sta mij toe een zeer persoonlijke reactie te geven. De fameuze uitleg dat het bij ons ingewikkelder is omdat het anders aangelegd is en zo complex en zo dicht is, sorry, maar dat koop ik dus niet.

In Japan zijn er stations waar, als ik goed ben geïnformeerd, hogesnelheidstreinen de reizigers om de 15 of 20 minuten meenemen, bijna zoals een metro in Brussel. Ik weet niet of Japan zo veel ongevallen heeft en of Japan ook altijd zegt dat het zo’n complex netwerk heeft dat ze alles dubbel zo duur moeten betalen omdat het zo ingewikkeld is. Sorry, maar dat koop ik niet. In het Engels, *I don’t buy this*.

De **voorzitter**: Zeer duidelijk antwoord.

Ine Somers (Open Vld): Het is hier al vaak gezegd dat na het ongeval van Pécrot iedereen zich ervan bewust was dat er een zekere urgentie bestond om veiligheidssystemen te implementeren. Men heeft ook gezegd dat het het

ETCS-systeem moest zijn en dat daardoor enorme vertragingen zijn opgelopen. Er was immers geen gestandaardiseerd systeem beschikbaar en men heeft alsmaar gewacht en gewacht. Het resultaat was dat men uiteindelijk in België niets ondernam. Ik begrijp nog altijd niet dat iedereen meende dat er moest worden gewacht op het ETCS-systeem. Dat was de uiteindelijke boodschap. Er moest zogezegd gewacht worden op die ontwikkeling. De urgentie om te beschikken over een veiliger net was nochtans groot.

Ik stel de volgende vraag, die ik daarnet ook aan de vorige spreker heb gesteld. Er was een TBL1-systeem. Men vond het weliswaar niet voldoende, maar het was gehomologeerd en kon snel worden geïmplementeerd. Waarom heeft men dat niet gedaan? Is daarover nooit gesproken in heel die periode? Waarom zei men altijd dat men moest wachten, omdat ETCS vertraging opliep?

De conclusies die de experts maken in hun rapport, gaan toch in een andere richting dan hetgeen wij hier vannamiddag hebben gehoord. Vannamiddag hoorden wij vooral dat het gebeurde om technische redenen. De vertraging zou normaal zijn geweest, gelet op het technische karakter van de ontwikkelingen. De experts plaatsen daarbij de kanttekening dat niet alleen het technische aspect van belang is, maar ook het gebrek aan beslissingskracht en leiderschap op het vlak van de veiligheid. Die statements worden in het verslag van de experts gemaakt. Ik zie op dat vlak toch een zekere discrepantie.

Ik kan de experts voor een stuk volgen. We stellen immers vast dat er geen beslissing werd genomen om iets te doen, maar steeds te wachten op ETCS. Was het niet “gemakkelijk” om steeds naar het technische argument te grijpen, zodat men geen beslissingen hoefde te nemen inzake de veiligheid? Er was misschien te weinig beslissingkracht of besluitvaardigheid?

Anderzijds stellen we toch ook nu nog vast dat er in het kader van ETCS in 2008 een gestandaardiseerd systeem is gekomen. Andere landen zoals Denemarken waren nochtans al in 2006 bezig met het analyseren van het ETCS-systeem. Zij hebben zelfs de beslissing genomen om volledig ETCS 2 te implementeren. Zij hebben eigenlijk geanticipeerd op de standaarden, terwijl wij nu moeten vaststellen dat wij in België zelfs op het vlak van de besluitvorming inzake ETCS een achterstand hebben.

Ook daar komt dat blijkbaar tot uiting. Ik zou graag uw mening hebben. Ging het om puur technische redenen of waren er ook andere redenen die daaraan ten grondslag lagen? Waarom hebben wij in vergelijking met andere landen vertraging opgelopen inzake ETCS? Waarom hebben wij op de klassieke lijnen geen beperkt ETCS-systeem geïmplementeerd, ondanks het besef dat wij grote vertraging opliepen?

Alain Deneef: Mevrouw, u hebt gelijk dat u de vraag stelt. Tot nu toe heb ik geantwoord op vragen die meer van technische aard waren. Het is inderdaad ook een element van de hele problematiek. Het heeft te maken met management en leiderschap.

Misschien moest er een orgaan geweest zijn – misschien is het er intussen, ik weet het niet – dat zich met *full power*s boog over de veiligheid als dusdanig, om te proberen de zaak in goede banen te leiden. Dat heeft te maken met *risk management*. Ik weet wel dat er bij de NMBS een *risk manager* was als onderdeel van het auditdepartement. Maar die was zeker niet in die mate “*empowered*” dat hij beslissingen kon overrulen. Misschien had dat moeten bestaan, of ontstaan, in een van de drie NMBS-entiteiten.

Ik moet terugkomen op wat Karel Vinck eerder zei, want het is van belang. Iemand heeft hem de vraag gesteld of het ABX-dossier rechtstreeks of onrechtstreeks de energie en het geld gemobiliseerd heeft, zodat men vrijwel niets anders deed dan dat, of zodat ABX toch een ernstige invloed heeft gehad.

Wel, ik denk dat het ABX-dossier, en meer in het algemeen de financiële situatie van de NMBS, geleid heeft tot een mobilisering van geld. Met het geld om ABX te redden hadden we uiteraard andere dingen kunnen doen. Trouwens niet alleen voor de veiligheid, ook op andere vlakken. Het heeft ook serieus wat energie gemobiliseerd, vooral van iemand die toch een serieuze reputatie had – en nog steeds heeft – als manager en leider, Karel Vinck. Ik heb dat van dichtbij meegemaakt. Samen met hem – en ik twee maanden voor hem – moesten we de muur houden in dat bedrijf. Dat stond op ineenstorten, ABX en dan de rest. Dat moet u nog weten van die tijd. Er was zodanig veel te doen dat ik mij kan inbeelden dat dit een belangrijk dossier was, maar dan wel samen met andere belangrijke dossiers. Dat heeft ons zeker parten gespeeld in deze veiligheidsproblematiek. Ik weet niet of de Deense spoorwegen om uw voorbeeld te nemen ooit zoiets als ABX hebben gehad waarover zij zich hebben moeten bekommeren? Dat is nu eenmaal zo geweest. Dat is een bijkomend element.

Ten derde, over leiderschap. U weet dat de NMBS – ik kan vergelijken met andere bedrijven – toch een bedrijf is dat buitensporig is. Ik heb dat ooit in een interview gezegd. Dat was indertijd een woordspeling, nu zou ik dat zeker niet meer durven zeggen. Dat was echter zo. Niets in dat bedrijf was zoals in een ander bedrijf. Ik zou het allemaal kunnen opsommen. Als ik echter teveel opsom, krijg ik extra vragen van u, wat ik misschien ook niet wens. Niets was echter standaard, zelfs niet vergeleken met andere grote openbare bedrijven. Er is er een dat ik zeer goed gekend heb maar dan vanuit managementperspectief, namelijk Belgacom. Om zo'n probleem op kortere termijn beter aan te pakken had men daar zoveel manieren van doen, men had zoveel gewoontes en managementtechnieken die toen van toepassing waren moeten *bousculeren* dat het misschien niet te doen was. Niet onmiddellijk en niet door Karel Vinck, totaal overrompeld door problemen.

In andere bedrijven had men zeker iets anders gedaan in termen van leiderschap en managementtechnieken om zo een probleem aan te pakken, zoveel is zeker. Meer kan ik niet zeggen. Dat wil zeggen dat de NMBS van toen misschien niet in staat was om op de beste manier te reageren op zo een probleem dat zich stapelde op andere problemen die te maken hadden met overleving. Hopelijk gebeurt het nu niet meer. Nu zijn er drie, wat ook problemen met zich meebrengt.

Ine Somers (Open Vld): U zegt wat ik vermoedde. Ik kan begrijpen dat u het voorbeeld van Denemarken niet expliciet kent. Stel u voor dat het waar is, hebben we dan zelfs op vlak van ETCS een zekere achterstand in analysebeoordeling?

Ik weet dat het niet uw periode is. Ik peil dus enkel naar uw visie.

Alain Deneef: U heeft meerdere landen geciteerd. Misschien heb ik niet het goede uit uw opsomming gepikt. Niet alle spoorwegen hebben zo'n problemen gehad als de NMBS met ABX, zoveel is zeker. En niet alleen ABX, want ABX is een van de factoren die hebben bijgedragen tot de algemene financiële toestand van het bedrijf. Al is dat ook te wijten aan andere verschijnselen dan alleen ABX, dat weten wij allemaal.

Ine Somers (Open Vld): Mag ik het dan samenvatten in drie punten? Ten eerste, het technische aspect van ETCS. Ten tweede, een aantal grote dossiers waarmee men werd geconfronteerd. Ten derde, op dat ogenblik waren er bij NMBS mensen die nog nooit eerder met het aspect veiligheid waren geconfronteerd. Misschien waren zij niet 100 % in staat om de urgentie op de voorgrond te plaatsen en een goed beheer van veiligheid binnen de groep mogelijk te maken.

Is dat een juiste samenvatting?

Linda Musin (PS): Monsieur Deneef, de nombreuses questions ont été posées et vos réponses ont été très intéressantes.

Vous avez parlé du conseil d'administration qui est là pour s'assurer de la cohérence des décisions, du comité directeur qui est là pour donner des impulsions. Vous avez également parlé de la "culture d'ingénieur", de la mentalité spécifique des techniciens.

En vous entendant, on a un peu l'impression – je ne voudrais pas caricaturer, mais c'est quand même un peu inquiétant – que dans une entreprise de 40 000 personnes, c'est une sorte de caste qui possède la technicité, qui va de l'avant et décide. On a le sentiment que le comité directeur a suivi l'avis des spécialistes qui ont imposé des choix, dont on peut aujourd'hui regretter certaines directions ou atermoiements. Vous avez dit également que vous étiez obligé de connaître les technicités, ce qui n'était pas évident.

Face à cette situation, n'avez-vous pas réagi en disant qu'il fallait avoir un esprit critique, demander des comparaisons, faire preuve de recul plutôt que de se contenter de suivre les décisions de spécialistes? On a l'impression que les décisions échappaient au comité directeur et au conseil d'administration. Une telle situation peut être inquiétante lorsqu'il s'agit de décisions de cette importance. J'aimerais donc avoir votre sentiment à ce sujet.

Alain Deneef: Madame, je ne sais pas quelle est la situation aujourd'hui. Mais je peux imaginer qu'avec la scission de la SNCB en trois entités, les comités de direction et les conseils d'administration se sont un peu spécialisés dans les domaines qui sont les leurs. C'est, en tout cas, ce que j'espère.

Je comprends votre réaction, madame, face à un comité de direction qui suit les avis des techniciens dont l'un ou l'autre font partie du comité de direction, ne l'oublions pas. Mais dans ce comité siégeaient des gens qui ne venaient pas

exactement du monde des cheminots tout en étant de vrais professionnels. Le comité de direction envoie un dossier à un conseil d'administration qui, pour sa part, essaie de vérifier la cohérence par rapport à des décisions prises précédemment.

Vous dites que quelque part quelque chose se perd entre la caste des techniciens et la décision finale.

C'est vrai, mais je pense que c'est lié à la nature de l'organisation et du fonctionnement de la SNCB telle qu'elle existait à l'époque. C'est la raison pour laquelle j'ai émis une réserve par rapport à ce qu'elle a pu devenir, avec un facteur aggravant de complexité puisqu'il y a trois entités, mais où chacun est censé être un peu plus au fait de son domaine.

Un conseil d'administration peut demander des informations à tout moment mais il ne peut pas le faire à tout bout de champ sur tous les sujets.

Indépendamment de ce délai qui a dérapé en mai 2004 quand on a analysé le rapport de 2003, on aurait dû demander qu'on vienne nous expliquer plus souvent, deux fois par an par exemple, ce qu'il en était de ce développement. Nous avons été pris dans le maelström incroyable de l'affaire ABX. On a sauvé ABX les deux premiers mois, on a commencé à le restructurer. On en a fait une entité juridiquement indépendante et ensuite est arrivé Laurent Levaux

Nous avons dû résorber la question de ces normes comptables particulières de la SNCB, qui ne permettaient pas d'avoir une vue objective d'ensemble de sa situation financière. Il y a eu le plan Move, etc.

Nous étions arrivés fin 2003 et nous devions nous atteler à la scission de la SNCB, qui a été préparée sous ma présidence mais qui a été suivie d'effets en mai 2005.

À ce moment-là, vous n'avez pas la même tendance à la proactivité qui est de dire: "Que pourrions-nous faire avancer comme dossier en nous en saisissant nous-mêmes?".

Je vous ai dit que pour le premier rapport de 2002, analysé en 2003, on a fait revenir la direction pour nous détailler un certain nombre de points complémentaires. On ne l'a pas fait au rapport suivant, en 2004 pour le rapport de 2003. Je l'avoue bien volontiers.

Charles de Foucauld, à Anne d'Autriche qui lui demandait: "qu'auriez-vous pu faire de plus, monsieur?", répondait "davantage, madame".

Linda Musin (PS): Je vous remercie pour votre réponse. Le but de ma question n'était évidemment pas de faire de la critique hermétique, mais simplement de comprendre le fonctionnement. Et il est vrai que tout cela est très complexe.

De **voorzitter**: Mijnheer Deneef, ik wil zelf ook nog een aantal vragen stellen.

Over ABX zegt u duidelijk dat het veel tijd en energie heeft gekost, zowel van de afgevaardigd bestuurder als van uzelf. Ik veronderstel dat ook de opstart en de hele historiek van ABX veel tijd en energie van uw voorgangers en de afgevaardigd bestuurder hebben opgeslorpt. Die was misschien beter naar de essentie van het bedrijf gegaan.

De heer Vinck spreekt op de slides over het NIH-systeem, Not Invented Here. U zegt vanuit uw ervaring bij ACEC dat buitenlandse systemen perfect inzetbaar waren op ons netwerk, maar dat de NMBS steeds eigen eisen heeft gesteld.

Op het moment van de audit die in 2003 is besteld en in 2004 is besproken hebt u die kennis waarschijnlijk ook. Wat was uw reactie in de raad van bestuur op een aantal voorstellen die in de audit werden gedaan, want achteraf blijkt dat men toch voor een eigen systeem gaat. Dat lijkt mij paradoxaal. De heer Vinck spreekt over het Not Invented Here-system. U zei “I don’t buy it”. Hebt u dat ook gezegd als u in de raad van bestuur zat?

Alain Deneef: Wat ik niet koop is de uitleg van een intrinsieke ingewikkeldheid van het Belgisch netwerk dat zou leiden tot de onvermijdelijke conclusie dat de systemen nationaal en Belgisch moeten worden ontwikkeld. Daar ging het om.

U hebt gelijk, maar ik heb daarstraks op een andere vraag ook geantwoord dat voor mij, vanaf het moment dat men voor een nationaal systeem had gekozen – eigenlijk vanaf 1987, dus veel vroeger – de aaneenschakeling van daaropvolgende beslissingen, ik zal niet zeggen onvermijdelijk was, maar toch zeer *probable*. Er moeten dan namelijk dingen ontwikkeld worden om toch even coherent te blijven met de bestaande uitrusting, en met wat er al geïnvesteerd werd in ontwikkelingskosten enzovoort. Dan gaat men voor Euro-TBL en een beetje later voor TBL1+. Men zit dan in een logica

waaruit men niet meer kan ontsnappen.

Daarom dateer ik het begin daarvan veel vroeger. Ik weet dat dit gemakkelijk lijkt, maar de mogelijkheid bestond, zeker toen, om misschien hetzelfde systeem te kopen als de mensen van de NS en de BR aan een goedkopere prijs. Een systeem dat toen wel al ontwikkeld was. Op zich zou dat geld helpen besparen en tijd helpen besparen.

De **voorzitter**: Is dat debat ten gronde gevoerd binnen de raad van bestuur,

Alain Deneef: In 2004?

De **voorzitter**: Bij de bespreking van de audit.

Alain Deneef: Nee, want voor ons was het … Het is zes of zeven jaar geleden. Het is natuurlijk moeilijk om zich de debatten als dusdanig te herinneren. Ik weet dat er sprake is geweest van de intellectuele rechten en de bevoorrechte samenwerking die wij hadden met onze leveranciers. Op korte termijn waren zij de enigen die dat konden leveren. Enzovoort.

Wij zaten eigenlijk vast in een stroming waaraan wij niet meer konden ontsnappen. Trouwens, die richting werd bevestigd door de beslissing van 2006 om TBL1+ te installeren.

De **voorzitter**: Ik kijk rond. Geen vragen meer?

Mijnheer Deneef, ik dank u namens de commissie van harte voor de tijd die u vrijgemaakt hebt om naar hier te komen, en voor uw duidelijke mening inzake de vragen die u gesteld werden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.14 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.14 heures.

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 15 DECEMBRE 2010

Matin

_____

De vergadering wordt geopend om 10.52 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.52 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Jean-Claude Fontinoy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding van 2005 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Jean-Claude Fontinoy, président du conseil d'administration de la SNCB-Holding de 2005 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Beste collega's, mijn excuses voor het kleine oponthoud. Hoe technischer men is geëquipeerd, hoe moeilijker het blijkbaar soms is.

Je propose de commencer directement par l'exposé de M. Fontinoy. Les documents de sa présentation seront distribués aux membres.

Er is een kleine presentatie die wij ook ter beschikking van de leden zullen stellen.

Jean-Claude Fontinoy: Monsieur le président, mesdames et messiers, mon intervention en qualité de président du conseil d'administration de la SNCB Holding couvre la période du 1er février 2005 à ce jour. Je ne peux que, comme nous tous, déplorer les accidents survenus ces trente dernières années et les pertes humaines qu'ils ont entraînées.

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 15 DECEMBER 2010

Voormiddag

_____

Les rapports de la Cour des comptes et des experts de la commission retracent longuement l'évolution de l'installation des systèmes de sécurité permettant la protection de la marche des trains. Dans ces rapports, il est fait état d'une multitude de systèmes de sécurité qui ont été étudiés, prototypés et réalisés: brosse crocodile, MEMOR Stop, TBN, TBL, TBL1+, ETCS, ERTMS. Le but de mon intervention ce jour n'est pas de refaire l'historique de ces systèmes. Selon moi, il est important de remettre ces systèmes de sécurité et de la protection de la marche des trains dans le contexte global qu'est la sécurité au sein du groupe SNCB.

Alors que les conclusions de l'enquête sur l'accident de Buizingen ne sont pas encore connues, les rapports des experts se focalisent exclusivement sur les dispositifs d'aide à la conduite des trains en relation avec la signalisation et leur rôle dans la circulation ferroviaire. De plus, dans leurs conclusions, ils incluent l'ensemble des membres du personnel de la SNCB dans le manque de culture de la sécurité.

Ces deux conclusions me semblent restrictives et je voudrais reprendre par la base tous les niveaux où, dans le chemin de fer, la sécurité règle le travail quotidien des cheminots. Ils sont des milliers à y travailler tous les jours. Une ligne de chemin de fer, c'est d'abord la voie, une assiette, la couche de ballast qui n'est pas un élément décoratif, les traverses et les fixations des rails. La sécurité de roulement des trains sur cette voie est garantie par la continuité du chemin de roulement avec le bon état des rails et des appareils de voie tels que les aiguillages.

Tous les services de la voie intervenant en tout

temps et à toute heure veillent à ce que la voie joue son rôle dans la sécurité de la circulation des convois en maintenant sa stabilité et sa sécurité. Sur ces voies roulent des trains dont les roues doivent avoir un profil spécifique assurant le guidage, la stabilité de ce guidage et donc la sécurité du roulement. Ces roues font partie d'un ensemble plus complexe appelé bogie comportant les systèmes de freinage et la suspension. Ces ensembles, roues, essieux, suspensions, sont soumis à des contrôles et à des entretiens réguliers, toujours dans cette culture de la sécurité.

Quant aux systèmes de protection de la marche des trains, ils ne sont efficaces que si le système de freinage des trains est totalement opérationnel.

Toutes ces composantes font l'objet de contrôles attentifs au départ et en cours de route. En outre, ils font l'objet de soins particuliers dans les services spécialisés des ateliers. Ces contrôles font également partie de la culture de sécurité.

Conduire un train, ce n'est pas conduire une voiture ou un tram. Leur métier met les conducteurs au cœur de la chaîne de la sécurité. Les formations qu'ils suivent les y préparent.

Mais les conditions climatiques jouent évidemment aussi un rôle dans la conduite d'un train. La distance de freinage prévue par le conducteur peut s'avérer insuffisante s'il est confronté à un phénomène de manque d'adhérence provoqué par des feuilles mortes, du givre ou de la neige. C'est la raison pour laquelle tous les chemins de fer cherchent des solutions pour que ces perturbations soient éliminées ou réduites avant que la sécurité en matière de circulation ne soit compromise.

Les conducteurs sont formés afin d'acquérir une conduite et un comportement adaptés aux situations auxquelles ils sont confrontés.

Un dernier élément technique fondamental est la transmission d'informations entre l'installation fixe et le train en mouvement. Cet élément est traité dans le rapport des experts.

Je suis convaincu que les agents des services de signalisation, des services de l'électricité en ligne, des ateliers et des services qui y sont liés travaillent tous dans la culture de la sécurité.

Outre les aspects techniques que je viens d'évoquer, les gares, les accès aux trains et les trains sont conçus, entretenus et surveillés pour que la clientèle puisse évoluer avec un maximum de sécurité. Les postes de travail des agents sont également organisés dans l'optique de leur sécurité.

Le suivi médical des agents – c'est très important – occupant des postes dits de sécurité au sens de la législation est assuré par CPS *(Corporate Prevention Services)*, services externes de prévention de la SNCB Holding, dans le respect des dispositions légales sur les conditions de travail.

La chaîne de la sécurité dans les chemins de fer n'est pas formée uniquement sur le contrôle de la marche des trains, mais sur l'ensemble des activités du groupe SNCB.

Comme l'ont déjà exposé les trois administrateurs délégués, de nombreux agents mettent leur motivation quotidienne au service de cette chaîne de la sécurité.

Quel est le rôle de la SNCB Holding?

Monsieur le président, mesdames, messieurs, permettez-moi, en tant que président du conseil d'administration de la SNCB Holding et de la commission paritaire nationale de la SNCB, de revenir sur le rôle de la SNCB Holding dans le groupe SNCB depuis 2005.

Depuis la scission de la SNCB en 2005, la SNCB Holding est propriété à 99,99 % de l'État fédéral belge. Vous devez savoir que c'est l'État qui définit directement le contrat de gestion, les dotations d'investissement et d'exploitation avec chacune des trois sociétés (SNCB Holding, SNCB et Infrabel). La SNCB Holding chapeaute le groupe SNCB. Elle veille à la cohérence des stratégies des filiales et à l'équilibre financier du groupe, via la coordination et le soutien aux activités de ses filiales: la SNCB qui est l'exploitant ferroviaire et Infrabel qui est le gestionnaire de l'infrastructure.

La SNCB Holding est l'employeur unique de tout le personnel du groupe SNCB, garantissant ainsi l'unicité du statut et du dialogue social, notamment au travers de la commission paritaire nationale.

La SNCB Holding est propriétaire des bâtiments, des gares et de leurs infrastructures d'accueil des voyageurs (parkings, installations pour vélos par exemple), ainsi que des terrains autour des gares.

À côté de ces responsabilités, la SNCB Holding exerce certaines activités opérationnelles propres comme la sécurité et la sécurisation du domaine

ferroviaire avec Securail, la création, l'entretien, la gestion et l'exploitation des gares et de leurs dépendances, ainsi que la gestion du réseau IT de tout le groupe SNCB. Elle s'occupe de l'entretien du patrimoine historique et de la promotion du transport sur le réseau ferroviaire belge, l'un des plus denses du monde.

Du point de vue de la sécurité opérationnelle du chemin de fer, les aspects relatifs à la sécurité de la directive européenne 2004/49 ont été transposés en droit belge par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'application. En exécution des dispositions européennes, la Belgique a créé une agence nationale de sécurité, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire (en abrégé SSICF) et a créé également un organisme d'enquête indépendant au sein du SPF Mobilité et Transports. Il y a donc des modifications.

Selon la loi du 26 janvier 2010 portant modification de la loi du 19 décembre 2006, dont je viens de parler, toutes les missions en matière de sécurité d'exploitation sont transférées progressivement de la SNCB Holding vers le SPF Mobilité et Transport. À l'issue de ce processus, la SNCB Holding n'aura plus de mission en matière de sécurité d'exploitation.

Je tiens maintenant à revenir sur le rapport de la Cour des comptes. Je souhaiterais vous informer des principales conclusions de celle-ci.
- "Il n'existe aucune indication qui laisserait à penser qu'un manque de moyens financiers serait à l'origine du faible taux d'exécution du projet ETCS." C'est lourd!
- "La sécurité ferroviaire n'a pas fait l'objet d'objectifs en termes de résultats dans les contrats de gestion conclus entre l'État et les sociétés du groupe SNCB. Lors de l'élaboration des contrats de gestion 2008-2012, la plupart des dispositions concernant la sécurité ferroviaire n'ont plus été reproduites au motif que celle-ci fait l'objet de dispositions légales et réglementaires spécifiques depuis la loi du 19 décembre 2006", que je viens de vous rappeler.
- "L'État a privilégié le contrôle du respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité et n'a pas utilisé en parallèle les contrats de gestion comme instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire."

Vous me demanderez pourquoi je vous rappelle les points importants mis en avant par la Cour des comptes. C'est parce que je vais vous parler du budget des gares. Permettez-moi de revenir sur les critiques émises il y a peu à l'encontre des investissements réalisés par la SNCB Holding dans l'aménagement ou le renouvellement des gares, dans le contexte de la problématique des investissements dans les systèmes TBL, TBL1+ et ETCS. Au travers des grands investissements réalisés dans la gare, notamment internationale, c'est l'accueil, mais également la sécurité des voyageurs qui sont portés en avant.

Les commentaires qui émanaient notamment des membres de votre commission ou de la commission précédente ont trouvé leur origine dans les inaugurations de la gare de Liège et de la gare d'Anvers en 2009. Pour information, la dotation d'investissement de l'État au groupe SNCB s'élève pour 2010 à 1,37 milliard d'euros et pour 2011 à 1,349 milliard d'euros. Si l'on parle de la dotation d'exploitation de l'État au groupe, pour 2010 elle s'élève à 1,321 milliard d'euros et pour 2011 à 1,35 milliard d'euros. Les montants des dotations d'investissement et d'exploitation sont sensiblement les mêmes.

Faisant référence au rapport annuel de 2009 de la SNCB Holding, celle-ci a investi 227 millions d'euros pour l'accueil des voyageurs dans les gares et parkings, notamment 97,8 millions dans les gares, 29,5 millions pour les parkings et 90 millions dans les systèmes ICT, gestion et surveillance.

Proportionnellement, comme c'est indiqué dans le tableau que j'ai remis, les investissements des gares représentent 5,3 % du montant total des investissements du groupe qui s'élevaient à un peu plus de 1,84 milliard d'euros en 2009, y compris les fonds propres.

En conclusion, monsieur le président, mesdames et messieurs, la sécurité au sein des chemins de fer est une préoccupation quotidienne de tous les cheminots, à tous les niveaux, et fait l'objet d'une attention particulière. C'est une chaîne de la sécurité!

Au départ de la nouvelle structure en 2005, les projets ETCS se sont poursuivis, à l'occasion de la décision du conseil d'administration de la SNCB unitaire le 1er octobre 2004. Conformément à la conclusion de la Cour des comptes, les budgets ETCS étaient normalement prévus au plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB et d'Infrabel et sont totalement indépendants des budgets de la SNCB Holding.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Fontinoy, je souhaiterais vous

poser une question par rapport à l'élément que vous avez soulevé concernant les missions de la SNCB Holding.

La SNCB Holding chapeaute le groupe SNCB. Elle veille à la cohérence des stratégies des filiales. Pouvez-vous nous dire comment, dans votre mandat de président du conseil d'administration, vous avez veillé à la cohérence des stratégies des filiales, en termes de systèmes de sécurité? Le point a-t-il été régulièrement abordé au conseil d'administration de la SNCB Holding? Était-ce le lieu où ce point devait être abordé? Des décisions ont-elles été prises au niveau du conseil d'administration de la SNCB Holding?

La problématique du dépassement des feux rouges, par exemple, qui occupe tant Infrabel que la SNCB, remonte-t-elle au niveau du conseil d'administration de la SNCB Holding? Ou bien, avez-vous pris vous-même des initiatives pour que ce point, bien connu dans la maison depuis de nombreuses années, soit évoqué au niveau de la SNCB Holding?

Par ailleurs, vous avez insisté sur le fait qu'il existait une culture de la sécurité à tous les niveaux du groupe SNCB. Comment se fait-il que des cheminots, des représentants des travailleurs aient évoqué, ici, toute une série de problèmes en termes de choix de systèmes de sécurité ou de définition des séries et des cadences? Pourquoi nous ont-ils fait part des difficultés auxquelles sont confrontés les conducteurs de trains? Estimez-vous que leurs affirmations sont dénuées de tout fondement?

Jean-Claude Fontinoy: À votre première question qui consiste à savoir si la SNCB Holding se préoccupe de la sécurité, y compris de la marche des trains et du dépassement des feux rouges, je réponds positivement.

Cette question a été évoquée à de nombreuses reprises au sein du conseil d'administration de la SNCB-Holding. Nous avons insisté – nous ne pouvons qu'insister – auprès de nos filiales, à savoir la SNCB et Infrabel pour que soit mis en place, le plus rapidement possible, le système que vous venez de décrire.

En outre, je dois vous dire que nous avons voulu intervenir – il n'est pas question ici d'influencer – du mieux possible auprès des filiales. Vous devez savoir que si la SNCB Holding est actionnaire d'Infrabel et que si les deux administrateurs sont désignés par l'assemblée générale, depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne, Infrabel évolue de manière indépendante. Elle souhaite donc avancer et évoluer seule, de façon indépendante. Je rappelle qu'elle est chargée de la gestion du réseau, de l'accès au réseau, des tarifications, etc. C'est là une première difficulté.

Il existe une deuxième difficulté. La SNCB Holding est actionnaire à 100 % de la SNCB. Elle désigne ses administrateurs en assemblée générale. Mais le président de la SNCB opérateur ainsi que l'administrateur délégué sont nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres tout comme, d'ailleurs, le commissaire du gouvernement, ce en totale indépendance avec la Holding. En outre, les dotations d'investissement et d'exploitation sont attribuées directement à la SNCB et non à la maison-mère qui pourrait éventuellement procéder à une répartition.

Pour chacune des 3 sociétés (SNCB-Holding, SNCB Opérateur et Infrabel) le contrat de gestion est négocié directement entre le comité de direction, le Conseil d'Administration de la société et l'Etat fédéral. Et que, bien sûr, nous avons la loi de 2006 sur la sécurité. Je viens de vous en parler.

Oui, monsieur, nous intervenons; oui, nous attirons l'attention, comme nous attirons l'attention sur toute la problématique des retards des trains, sur la façon dont nous pourrions peut-être l'appréhender différemment et nous intervenons auprès de nos deux sociétés. C'est très clair!

Votre deuxième question se rapporte à la culture de la sécurité.
Je suis président de la SNCB Holding et de la commission paritaire nationale; je puis donc vous dire que les débats à la commission paritaire nationale ne se passent pas simplement. Parce que la commission paritaire nationale est constituée de dix membres représentant la société et de dix membres représentant les organisations syndicales reconnues.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Nous avons eu l'occasion d'entendre, notamment durant la première commission mais aussi durant la seconde en cours actuellement, à la fois des conducteurs de train, mais aussi des représentants des organisations évoquer une série de problèmes en matière de sécurité, dont notamment la mise au point des cadences, etc.

Ils ont aussi mis en évidence la complexité de la structure SNCB et la difficulté de faire remonter des problématiques concernant la signalisation,

etc. et la difficulté à mettre en œuvre des décisions à ce niveau. Voilà un exemple concret.

Jean-Claude Fontinoy: Oui, l'exemple est concret; je vous réponds qu'en tant que président de la commission paritaire nationale, ce sont des problèmes qui sont évoqués tant en sous-commission paritaire nationale qu'en commission paritaire. Le problème des roulements nous préoccupe à la SNCB. Nous sommes d'ailleurs en train d'examiner la meilleure manière qui soit pour alléger, assouplir ou moderniser le système des roulements.

J'aurais dû venir avec une brouette, vous montrer ce qu'était le statut du personnel et la réglementation, avec les pauses: quand les agents font plus de dix heures, les repos compensatoires ou que sais-je. Vous devriez peut-être demander qu'on vous explique. C'est incroyable!

Modifier d'un rien cette réglementation-là, d'abord, les organisations syndicales s'y opposent; c'est clair. Elles réclament peut-être, mais la réglementation est d'une telle complexité que son adaptation ne va pas de soi. Parce que tout ce qui modifie les conditions de travail doit passer en commission paritaire, avec une majorité des deux côtés, ce qui n'est pas toujours évident.

Le dialogue social existe. Il date de 1926. La commission paritaire date de 1926 et le statut du personnel aussi. C'est un statut très compliqué. C'est un peu comme une pile de dossiers: si vous en tirez un, tout tombe! Tout est imbriqué!

Comme vous l'imaginez, cela fait l'objet de concertations sociales, de dialogues. Je dois dire que cela ne se passe pas si mal même si, de temps en temps, les syndicats claquent la porte. Mais toute modification implique inévitablement des conséquences en cascade.

Monsieur le président, si vous ne l'avez pas encore fait, vous devriez vous faire expliquer par les représentants du personnel et peut-être les syndicats, la complexité de toute cette réglementation qui s'imbrique dans tout le statut du personnel. C'est peut-être la force de la SNCB depuis 1926 mais c'est aussi la complication du statut social qui est sa faiblesse. Mais ce que je dis ici, je le dis à la commission paritaire, aux organisations reconnues. Il faut pouvoir s'inscrire dans la modernité et c'est assez difficile.

Voilà, je vous ai répondu

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat wij vraag per vraag zouden stellen, zodat andere leden eventueel op de vragen zouden kunnen inpikken.

Zijn er nog leden die willen inpikken op het thema van de verhouding van de NMBS-Holding ten opzichte van de NMBS en Infrabel, wat een belangrijk element is?

Je vais tout d'abord autoriser d'autres questions sur ce thème-ci. Alors, on examinera la relation avec le comité paritaire. On examinera donc d'abord la relation entre SNCB Holding, Infrabel et la SNCB.

Valérie De Bue (MR): M. Fontinoy, je vous remercie pour votre exposé.

Durant les auditions, nous n'avons pas toujours eu le sentiment qu'il y avait une bonne coordination entre les différentes entités du groupe SNCB, tant sur le plan stratégique pour la planification des investissements que sur le plan opérationnel. Vous avez répondu à mon collègue M. Balcaen au sujet des liens qui existent sur papier entre les différentes sociétés.

Je souhaiterais plutôt avoir votre sentiment sur ce qui se passe vraiment dans la réalité. Cette collaboration est-elle optimale pour vous, compte tenu des législations européennes que vous avez rappelées? Que pourrait-on mettre en œuvre pour améliorer la coordination et la planification des investissements? J'en veux pour preuve la question sur l'application du TBL1+. Cette décision, qui a été importante en 2006, a-t-elle fait l'objet de débats au niveau de la SNCB Holding avant que ce système soit mis en place?

Jean-Claude Fontinoy: Je vais commencer par la fin de votre question: c'est non. Ce sont des débats qui ont lieu entre Infrabel et la SNCB. Nous sommes informés de l'évolution mais les sociétés filiales agissent dans leur domaine de compétence compte tenu de leurs obligations de mission de service public et de ce qui se trouve dans le contrat de gestion. La SNCB Holding peut intervenir et peut-être aider mais elle ne participe pas à la décision ni de la SNCB, ni d'Infrabel, cela c'est très clair.

Valérie De Bue (MR): Quel est votre sentiment par rapport à la collaboration concrète entre les trois entités ?

Jean-Claude Fontinoy: Mon sentiment est que l'on peut mieux faire. Mais ce n'est pas simple

parce que chacun a ses responsabilités. Infrabel notamment possède un statut de très grande indépendance, compte tenu de la législation européenne, vis-à-vis de la SNCB Holding et de la SNCB. C'est comme cela puisque ce sont des réglementations européennes. Ce n'est peut-être pas la meilleure façon de communiquer entre les deux sociétés.

Le **président**: Quelles sont vos suggestions lorsque vous dites "mieux faire"?

Jean-Claude Fontinoy: Il existe au sein du groupe SNCB, la réunion des trois CEO et un certain nombre de groupes qui se réunissent et qui pourraient peut-être arriver plus vite à un consensus dans certains dossiers.

Je n'y participe pas mais j'ai les procès-verbaux et je trouve que, de temps en temps, il devrait y avoir une meilleure concertation ou une meilleure collaboration.

Ce sont trois sociétés qui ont d'énormes responsabilités, surtout Infrabel et la SNCB. Je ne dis pas que c'est le jardin secret de l'un ou de l'autre mais chacun essaie de faire au mieux dans le domaine de la sécurité.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Fontinoy, dank u voor uw bijdrage vandaag. Uit uw uiteenzetting maak ik op dat inzake het belang dat u de Holding en de NMBS-Groep toedicht wat de veiligheid betreft – specifiek inzake start-stopsystemen en seinoverschrijdingen – uw taak minimaal is. Uit uw uiteenzetting blijkt dat de grote bestaansreden van de Holding enerzijds het waarborgen is van het samenlopen van de strategieën, en anderzijds grote HR-manager zijn voor de verschillende entiteiten van de Groep en tot slot grote IT-coördinator zijn voor de mensen. Op het vlak van de coherentie van die strategieën begrijp ik dat u daar als Holding niet echt in slaagt. Ik wil u niet met de vinger wijzen, maar u stelt duidelijk dat Infrabel en de NMBS in deze liever hun eigen weg zouden gaan. Wat uw HR-functie voor de entiteiten binnen de Groep betreft, zou ik willen verwijzen naar een vraag die ik de minister daarover een tijdje geleden heb gesteld en naar het antwoord van uw CEO Haek in deze commissie. Een groot probleem bij het versneld implementeren van die veiligheidssystemen is het bekomen van bekwaam personeel. In het rapport van het Rekenhof staat een duidelijke tabel met de aantallen inzake gekwalificeerd personeel, de gevraagde en uiteindelijk door de Holding aan de verschillende entiteiten geleverde aantallen. Als ik mij niet vergis, werd in de laatste vijf jaar slechts een derde van het gevraagde aantal geleverd. Ook op dat vlak blijft de NMBS-Holding dus achter. Ik heb er geen zicht op hoe dat op het vlak van IT werkt. Dat heeft hier nog geen deel uitgemaakt van de discussie. Misschien is de Holding daarbij betrokken, ik weet het niet.

Ik heb enkele concrete vragen ter zake. Maakt dit soort problemen effectief deel uit van de zaken die u bespreekt op het niveau van de raad van bestuur? Worden daarover beslissingen genomen? Wordt daarover gerapporteerd aan de voogdijminister? Hoe gaat u concreet om met die drie punten, waar er klaarblijkelijk effectief problemen zijn in functie van de werking van de NMBS-Holding?

Jean-Claude Fontinoy: La mission la plus importante de la SNCB Holding, c'est la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel, et la maîtrise de l'endettement du groupe. La mission de la Holding, aujourd'hui, c'est de maîtriser l'endettement du groupe SNCB qui se situe, tout confondu, à 2,8 milliards d'euros au 31 décembre 2009. Quant à la gestion des participations dans le capital, la Holding s'implique, au travers de capitaux qu'elle peut apporter, dans la création de la filiale "cargo" qui est créée et pour laquelle nous avons eu un accord de la commission paritaire nationale.

C'est le rôle essentiel de la Holding. Elle peut donner des conseils, mais elle n'intervient pas directement, ou au travers des organes de gestion, que ce soit d'Infrabel ou de la SNCB.

Vous posez la question du problème des recrutements. Si j'avais su que vous poseriez cette question, je vous aurais remis les relevés. Je peux vous les transmettre par après. C'est bien sûr la Holding qui est chargée des recrutements au travers des services des ressources humaines. Depuis plusieurs années, nous n'arrivons pas à recruter des techniciens électromécaniciens et des ingénieurs. Nous avons même dû, comme certaines sociétés privées le font, proposer 500 euros à tout agent qui pourrait nous renseigner ou faire en sorte que nous prenions en compte une candidature d'un technicien électromécanicien ou d'un ingénieur spécialisé.

Il est certain qu'il y a un retard dans les recrutements. Si vous interrogez les autres sociétés, elles vous diront la même chose que moi: il n'y a rien à faire, nous ne savons pas fabriquer les techniciens électromécaniciens. Que ce soit dans les ateliers pour l'installation du

matériel de détection TBL1+, que ce soit à Infrabel, ou même à la Holding pour des tâches plus limitées, nous manquons de techniciens électromécaniciens. Cela a été débattu à de nombreuses reprises à la commission paritaire nationale. Les organisations syndicales étaient d'ailleurs très mécontentes de notre offre de 500 euros pour obtenir des techniciens.

En tant que président, j'ai même proposé à l'ensemble de la commission paritaire de revoir à la hausse des barèmes spécifiques pour que les personnes possédant ces qualifications très particulières viennent travailler dans le groupe SNCB. Je peux vous transmettre un rapport à ce sujet. J'ai aussi essayé, en tant que président de la commission paritaire nationale, de voir avec les deux sociétés, Infrabel et la SNCB, comment on pouvait retirer des techniciens électromécaniciens de certaines fonctions pour qu'ils se consacrent en priorité à l'installation des balises.

On a crié "au secours", évidemment. Il est vrai que dégarnir un front pour en garnir un autre, c'est un problème. C'est un problème très important que nous essayons de régler. Mais, même avec les appâts, cela ne vas pas si bien que ça. Les grandes sociétés privées, notamment en Flandre, pratiquent exactement le même système des 500 euros. Les grandes sociétés essaient d'attirer de la même façon les mêmes cadres ou les mêmes spécialités techniques.

Monsieur le député, je pense vous avoir répondu; je ne puis aller au-delà: nous avons un manque clair de certaines catégories très spécifiques, notamment les techniciens électromécaniciens.

Steven Vandeput (N-VA): De NMBS als groep heeft een heel aantal werknemers. Een privé-onderneming met zoveel mensen zoekt, in het geval ze er niet in slaagt om de juiste mensen op de markt aan te trekken, intern of er mogelijkheden zijn tot bijscholing. Dat is de specifieke taak van een HR-dienst in een privébedrijf. Ik weet niet of dat mogelijk is.

Is zoiets ooit besproken binnen de raad van bestuur?

Jean-Claude Fontinoy: Cela a été discuté en conseil d'administration, en sous-commission paritaire et en commission paritaire nationale. Mais c'est plus vite dit que fait! On ne forme pas des techniciens électromécaniciens spécialisés, qui ont fait leurs études techniques et parfois même le graduat, par des cours spéciaux à la SNCB. C'est plus vite dit que fait! Mais tout a été envisagé et nous essayons d'évoluer.

Pour le problème de la sécurité, notamment au travers de l'accident de Buizingen, c'est préoccupant. Vous pensez bien qu'avec M. Haek et les autres administrateurs délégués, nous essayons de régler le problème du mieux que nous pouvons mais ce n'est pas simple!

Éric Thiébaut (PS): Monsieur le président, je voudrais revenir sur ce que mon collègue Balcaen a dit tout à l'heure sur les conditions de travail des conducteurs.

Monsieur Fontinoy, je vous remercie pour votre exposé. Nous avons effectivement reçu pas mal de témoignages de conducteurs de trains, et pas seulement des syndicats, qui se plaignaient des cadences, des successions des horaires de travail. Vous nous parlez des statuts, vous avez parlé d'une brouette pour les transporter. C'est certainement d'une très grosse lourdeur.

Avez-vous eu vent de ces témoignages au sein de votre conseil d'administration? Si c'est le cas, comment les avez-vous traités?

Quand il y a des problèmes de personnel, vous avez la possibilité de demander des enquêtes ou des sondages sur les conditions de travail en faisant appel au CPS, le service de prévention externe de la SNCB Holding. C'est un outil qui peut être intéressant pour détecter des conditions de travail inadéquates. Avez-vous fait appel à ce service de prévention externe? Si c'est le cas, avez-vous obtenu des rapports? Pouvez-vous nous parler de cet aspect des choses?

Ce problème de fiabilité de la formation et des horaires de travail des conducteurs de trains est un élément clé de la sécurité du rail.

Jean-Claude Fontinoy: En ce qui concerne la première partie de votre intervention, je vous dirais que les roulements sont organisés avec beaucoup d'habitude depuis des années. Nous en avons conscience. C'est à la SNCB d'essayer d'organiser au mieux les roulements. Je peux comprendre que certains conducteurs se soient plaints car ils ne sont pas toujours en bonne place dans les roulements. Je vous assure que nous essayons de régler le problème. Mais ce rôle revient plus à la SNCB et moins à la Holding. Nous n'avons pas à nous substituer à la gestion journalière de la SNCB.

Je vous rassure, vous pouvez interroger la SNCB, elle en est consciente.

Vous avez parlé des conditions de travail. CPS – qui est donc la médecine du travail - est un organisme indépendant qui fait bien son travail. Suite à vos interventions, j'ai ici un document relatif à la responsabilité en matière de sécurité d'exploitation, notamment pour le problème de l'endormissement. C'est la Holding qui demande à CPS de s'impliquer mais il s'agit d'un service médical.

Vous devriez peut-être le convoquer à huis clos, en raison du respect de la vie privée et de la procédure des médecins. C'est un conseil que j'allais vous donner: les rencontrer et examiner comment, sur le plan de la médecine du travail, ils appréhendent un certain nombre de choses. Je ne suis pas médecin et CPS est un organisme indépendant.

Éric Thiébaut (PS): Avez-vous déjà reçu des recommandations du CPS à la suite d'enquêtes qu'il aurait menées?

Jean-Claude Fontinoy: Oui, il y en a eu, nous en avons. En général, elles sont confidentielles et on n'ose pas trop les distribuer.

Éric Thiébaut (PS): Et qu'en faites-vous, pratiquement?

Jean-Claude Fontinoy: Nous en tenons compte, bien sûr. Écoutez, ceci porte sur les troubles du sommeil, dont je viens de parler. La question a été posée à travers votre commission, il y a quelque temps. J'ai demandé au CPS leur manière de voir sur la question. Dans le cadre de la formation des conducteurs à une bonne hygiène de vie, le CPS s'y applique, s'en occupe. Mais il s'agit d'un examen médical, de questions générales qui portent sur des matières personnelles. Je vois ici par exemple la détection de l'obésité par la mesure du poids et de la taille, la détection du diabète par la mesure de la glycémie, la détection de l'hypertension artérielle, la détection des troubles cardiaques, …, la détection de prise de drogue, les avis spécialisés de cardiologie, endocrinologie, ORL et labo sommeil.

"À l'issue de l'examen médical, un écartement temporaire ou définitif est prononcé lors d'un impact délétère sur la sécurité ferroviaire." Cela, nous l'avons demandé. La preuve: ils le font. Le reste, c'est le secret médical. C'est à vous de voir, monsieur le président. La question a beaucoup d'implications sur la sécurité ferroviaire. Aujourd'hui, le dépistage porte sur les troubles du sommeil mais demain, ce sera sur autre chose, l'alcool ou la drogue, que sais-je! C'est très important, monsieur le président et je vous invite à convoquer le CPS à huis clos.

De **voorzitter**: Wij zullen deze aanbeveling meenemen.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur Fontinoy, merci pour votre exposé et surtout pour votre grande franchise. Quand vous dites qu'on peut mieux faire, nous pouvons tous toujours mieux faire dans nos différentes fonctions. Mais je suis un peu interpellé quand on parle de la coordination entre les différents groupes. Vous dites qu'elle devrait être meilleure et que les consensus devraient être noués plus vite. Il est vrai que le but de cette commission est de travailler principalement sur la sécurité du rail.

Je voulais avoir votre avis: que doit-on faire pour améliorer cette collaboration? Faut-il nommer un grand chef ou une institution devrait-elle être améliorée pour essayer de rendre cette coopération plus fructueuse principalement en termes sécuritaires?

Jean-Claude Fontinoy: Je pense que c'est dans le document que je vous ai fait distribuer où j'expose toute la complication des relations des trois sociétés entre elles, mais aussi avec l'État. La SNCB Holding nomme les actionnaires de la SNCB. Pour le reste, le président du CA et l'administrateur délégué sont nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Le commissaire du gouvernement aussi, ce n'est pas le même que celui de la Holding. Les dotations d'investissement et d'exploitation, c'est également le gouvernement. Le contrat de gestion, surtout, c'est une négociation entre le gouvernement et le comité de direction de la SNCB, suivant la loi. Alors, vous me dites: "Il faudrait peut-être un grand chef pour tout ça". Je suis parfaitement d'accord avec vous.

Sous les gouvernements précédents, nous avons essayé – et je pense que c'était M. Vande Lanotte qui était ministre – que ce soit la SNCB Holding qui négocie les contrats de gestion, qui les signe et qui les transmette à l'État. Cela n'a pas été fait. Il y a quand même trois sociétés qui sont ensemble, parce que l'unicité de l'entreprise a été souhaitée, notamment par les organisations syndicales reconnues. Il y a sans doute des conseils et de l'argent que l'on peut donner. Je vous l'ai dit tout à l'heure, notamment pour la création de la filiale Cargo.

Pour le reste, je m'excuse. Quand la SNCB ou

Infrabel négocient directement leur contrat de gestion avec l'État, nous devons en prendre connaissance.

Votre commentaire est pertinent. Il faudrait peut-être, comme dans une vraie holding, que ses pouvoirs soient vraiment la stratégie et les finances, quitte à ce que la Holding négocie également, mais soit à la table des négociations quand on négocie les contrats de gestion des deux autres filiales. Il y a une fragmentation qui n'est pas des plus optimales. Mais cela ne veut pas dire que cela ne va pas; nous fonctionnons comme cela. Tout peut toujours aller mieux, vous l'avez dit, et ce n'est pas compliqué. Mais la fragmentation, telle qu'elle a été construite, est un handicap.

Vous verrez, je vous ai distribué un document confectionné par mon secrétariat et moi-même sur la façon dont on a découpé la nomination, les contrats de gestion, les commissaires. On se retrouve tous à la commission paritaire, ça oui, on y est!

De **voorzitter**: U kunt straks dezelfde vragen stellen aan andere voorzitters van de raad van bestuur.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Fontinoy, bedankt voor uw interessante bedenkingen.

Ik wil graag ingaan op de rol van de Holding ten opzichte van de NMBS en Infrabel. U spreekt over de rol van de Holding om de strategie uit te tekenen. U spreekt over dochterondernemingen, terwijl de andere twee eerder zeggen dat de drie ondernemingen naast elkaar staan en er geen hiërarchische structuur is.

Dan komen wij natuurlijk tot het punt van de coördinatie met betrekking tot de spoorveiligheid. Dat komt in de rapporten meermaals ter sprake. Er is een goede coördinatie nodig tussen Infrabel en de NMBS. Dat is evident. Ik denk dat dit punt niet alleen voor de spoorveiligheid geldt, maar ook voor de stiptheidsproblematiek en andere.

Die goede coördinatie kwam ook ter sprake toen de drie gedelegeerde bestuurders hier waren. De heer Haek, uw gedelegeerd bestuurder, gaf toen aan dat de Holding hiervoor weinig instrumenten, weinig middelen, in handen heeft en dat ook niet kan volgens de Europese richtlijnen.

Bent u van mening dat de coördinatie met betrekking tot spoorveiligheid en andere punten, zoals bijvoorbeeld de stiptheidsproblematiek, binnen de Holding moet gebeuren? Kan dat dan volgens de Europese structuren? Of zou dit gewoon tussen de NMBS en Infrabel moeten gebeuren in bepaalde coördinatieorganen, los van de Holding? Tot daar mijn meer algemene vragen.

Meer specifiek wil ik ook ingaan op de seinvoorbijrijdingen. Ik voel mij een beetje ongemakkelijk, omdat ik dit na negen maanden bijzondere commissie nog moet vragen. Gebeurt de analyse en de opvolging van het fenomeen van de toenemende seinvoorbijrijdingen door de Holding? Het gaat uiteraard over de bestuurders van de NMBS-vervoersmaatschappij, maar het gaat ook over de seinen van Infrabel. Ik weet niet goed waar de analyse vandaag gebeurt.

Wij hebben de indruk dat de seinvoorbijrijdingen wel op individuele basis worden bekeken en geanalyseerd en dat de chauffeur die de seinvoorbijrijding heeft begaan, wordt opgevolgd in opleidingen en begeleiding. Veel minder wordt onderzocht of er structurele verbeteringen kunnen worden aangebracht. Gebeurt dit binnen de Holding? Heeft dit al tot een aantal verbeteringspistes geleid?

Jean-Claude Fontinoy: Vous posez des questions au sujet des franchissements de signaux depuis neuf mois. C’est tout simple: c’est la responsabilité d’Infrabel et de la SNCB. C’est évoqué dans les statistiques envoyées à la holding mais ce sont eux qui mesurent, qui constatent et qui contrôlent quand un machiniste a franchi le signal. Cela, c’est de la responsabilité de l’opérateur et, en tout cas, du gestionnaire de l’infrastructure.

Au sujet de la coordination sur la sécurité et la ponctualité, je vais prendre un exemple pour la ponctualité. Un marché public de consultance a été lancé par la SNCB et Infrabel – ce fut relayé dans la presse -, pour essayer d’examiner la meilleure façon d’améliorer la ponctualité. La SNCB Holding n’y a guère été associée. Voilà ce que je peux vous répondre. Ils essaient, et je pense qu’ils vont bien le faire. Je n’ai pas de souci là-dessus parce que critiquer est trop facile. J’ai oublié le nom du consultant mais peu importe, ils vous le diront.

Donc, la coordination, oui. La vigilance, nous en avons et nous écrivons régulièrement pour attirer l’attention. Mais la gestion journalière, comme je vous l’ai dit tout à l’heure, ressort de la SNCB et d’Infrabel pour ce qui les concernent, cela il ne faut pas l’oublier.

La coordination, je vous en ai déjà parlé tout à l'heure et je n'ai rien d'autre à ajouter. Je pense avoir répondu à peu près à toutes vos questions. Si vous voulez avoir d'autres informations plus claires…

Je peux vous dire et ils vous le diront aussi que les statistiques de franchissement de signal à l'arrêt ont l'air d'augmenter. Je crois que le comptage est plus précis qu'avant. Il ne faut pas non plus dramatiser et dire que tout va mal ou plus mal qu'avant. Je connais le chemin de fer depuis longtemps. Quand un conducteur dépassait un signal à l'arrêt dans une formation, il reculait et on n'en parlait pas. Maintenant, on le note.

Il faut donc être très prudent en comparant les statistiques ou les relevés actuels ou durant les années qui nous précèdent avec les statistiques plus anciennes qui n'étaient pas contrôlées d'une manière aussi précise. Il ne faut pas non plus tout trop noircir et dire que, depuis 2005, c'est la catastrophe! Ce n'est pas la catastrophe. Nous n'avons pas eu de chance et il y a eu probablement des manquements.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous avez dit dans votre présentation que "La SNCB Holding veille à la cohérence des stratégies des filiales". D'après ce que j'ai entendu dans vos réponses, il s'agit d'une intention qui ne se vérifie pas en matière de sécurité, dans les faits. Vous avez dit, dans l'une de vos réponses: "Nous ne savons qu'insister".

Jean-Claude Fontinoy: Insister et quelque fois participer à des groupes de travail. C'est la responsabilité journalière de la SNCB et d'Infrabel. Dans le système de la ponctualité qui nous préoccupe, ils ont décidé de prendre un consultant pour examiner la manière d'évoluer.

La SNCB Holding, au travers de la commission paritaire nationale et de toute la réglementation - vous connaissez aussi bien que moi les missions de service public et les missions de la SNCB Holding -, a également la tâche très délicate de maîtriser l'endettement et de regarder l'évolution financière des filiales. L'endettement s'élève à 2,8 milliards d'euros. C'est le rôle de la holding de s'en préoccuper. Ce sont nos obligations vis-à-vis de notre actionnaire, l'État. Après nous, c'est le gouvernement.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je voudrais prendre un exemple, toujours par rapport à cette idée, que vous avez vous-même évoquée, de veiller à la cohérence des stratégies des filiales. En matière de sécurité, est-ce que la SNCB Holding pourrait à un moment ou à un autre être amenée à prendre position, à décider, s'il s'avérait qu'entre Infrabel et la SNCB opérateur il y ait des tensions quant au choix à faire à l'avenir d'un système ETCS niveau 1 ou niveau 2, par exemple, sur telle ou telle partie du réseau? La SNCB holding serait-elle habilitée, théoriquement, à prendre des décisions et, pratiquement, pourrait-elle le faire?

Jean-Claude Fontinoy: On peut tout faire, on peut écrire, on peut donner des injonctions… Mais la responsabilité du choix incombe à l'opérateur et au propriétaire de l'infrastructure. Nous leur laissons la décision. En 2005-2006, c'est Infrabel qui a décidé, sur base des décisions de 2004, de la réduction de 190 millions à 90 millions d'investissements pour TBL1+.

Ce sont eux les techniciens. Ils ont la responsabilité technique des filiales. Je suis plus nuancé. Nous n'allons pas intervenir dans toute la chaîne technique des ingénieurs et sur la façon dont ils vont organiser leur marché public. Nous pouvons avoir un avis, mais nous n'intervenons pas. Nous laissons aux professionnels le soin de décider et de voir comment ils peuvent évoluer.

De **voorzitter**: Dat was een zeer duidelijke visie.

Ine Somers (Open Vld): Na het ongeval in Buizingen is er een document opgesteld dat door de drie CEO's, de vakbonden en de minister is ondertekend. Het gaat onder andere over de versnelde invoering van TBL1+, werkdruk, opleidingen en dergelijke meer.

Is er vanuit de raad van bestuur voldoende toezicht op de opvolging en uitvoering van wat daar is beslist, uitgestippeld en ondertekend? Zo ja, zit men op schema? Zo neen, waarom niet?

We hebben al heel wat getuigenissen gehoord. De minister zegt dat veiligheidssystemen onder de bevoegdheid vallen van de operationele verantwoordelijken van de NMBS. Vanuit de raad van bestuur komt een gelijkaardig geluid. De gedelegeerde bestuurders zeggen dat het voornamelijk de taak is van de ingenieurs.

Kunnen wij dan concluderen dat veiligheid hoog genoeg is ingeschat op de prioriteitenlijst? Vindt u als voorzitter van de raad van bestuur dat er bijvoorbeeld meer sturing moet zijn vanuit die raad van bestuur?

Jean-Claude Fontinoy: En ce qui concerne la pression du travail et du programme, la SNCB Holding est informée de l'évolution de la modernisation du matériel roulant et des investissements d'Infrabel. Point! Cela dépend directement de leur gestion journalière.

Nous n'avons pas à intervenir dans la responsabilité opérationnelle de la SNCB. La présidente de la SNCB va me succéder, vous lui poserez la question. Le programme qui a été établi depuis Buizingen tient la route et est respecté. C'est un travail énorme, il faut presque tout faire en même temps. Vous savez comme moi qu'il faut parfois mettre des voies hors service pour les équiper, ce qui provoque des perturbations.

En ce qui concerne le fait que la sécurité soit la priorité, je puis vous dire que oui, connaissant les cheminots depuis longtemps! La sécurité est une priorité, avec la régularité.

Je répète qu'en ce qui concerne la gestion journalière, la responsabilité des décisions, les ingénieurs de la SNCB, qui sont sans doute les mêmes que ceux de l'ancienne SNCB, ce sont la SNCB et Infrabel qui décident et qui conduisent leurs programmes techniques. Nous n'avons pas à nous mêler des modifications des cabines de signalisation ou que sais-je. Chacun a ses responsabilités.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb gevraagd of er op basis van het tripartitedocument een min of meer officieel opvolgingsrapport van de stand van zaken is.

Jean-Claude Fontinoy: Oui, il y a un rapport de suivi. Si vous le désirez, on peut vous le transmettre. Je n'ai pas de problème. À chaque conseil d'administration, nous avons le suivi et l'évolution.

De **voorzitter**: Collega's, ik dien hier af te ronden.

Je vous remercie, monsieur Fontinoy.

S'il y a encore des questions, celles-ci peuvent être posées via le secrétariat.

Ik stel voor om onmiddellijk voort te gaan met onze volgende genodigde.

Hoorzitting met de heer Antoine Colpaert, voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel van 2005 tot 2009 en mevrouw Christine Vanderveeren, voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel van 2009 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Antoine Colpaert, président du conseil d'administration d'Infrabel de 2005 à 2009 et Mme Christine Vanderveeren, présidente du conseil d'administration d'Infrabel de 2009 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat mevrouw Vanderveeren eerst een algemene uiteenzetting zal geven en dat het daarna de beurt is aan de heer Colpaert. Klopt dat of ben ik verkeerd ingelicht?

(…): Gecombineerd.

De **voorzitter**: Het gebeurt gecombineerd.

Collega's, na de gezamenlijke uiteenzetting die nu zal volgen, geef ik u het woord.

Christine Vanderveeren: Mijnheer de voorzitter, dames en heren commissieleden, ik dank u voor uw uitnodiging om voor deze commissie het woord te nemen.

Ik wil eerst en vooral het kader schetsen waarin een raad van bestuur zijn taken uitvoert in het domein dat ons hier vandaag bezighoudt. Een raad van bestuur is bevoegd voor alle bedrijfsbeslissingen met betrekking tot de strategische, economische, financiële en technologische beleidslijnen. De raad van bestuur waakt ook over de uitvoering van deze beslissingen en voert de controles uit die hij nuttig acht. Tot slot evalueert de raad van bestuur de interne controleprocedures.

De rol van de raad van bestuur situeert zich dus op een strategisch niveau. U zult begrijpen dat wij onze uiteenzetting tot dat niveau zullen beperken. Het staat in ieder geval buiten kijf dat de veiligheid voor de raad van bestuur altijd een belangrijke prioriteit is geweest en ook zal blijven.

Sinds de oprichting van Infrabel en diens raad van bestuur in november 2004 werd de veiligheid 42 keer behandeld door de raad van bestuur op een totaal van 86 zittingen. De raad van bestuur vraagt ook regelmatig een gedetailleerde rapportering op over veiligheidsgebonden materies. Zo onderzoekt

de raad van bestuur van Infrabel jaarlijks de jaarverslagen over de exploitatieveiligheid met het oog op hun verzending naar de veiligheidsautoriteit. Bij ieder ongeval vraagt de raad van bestuur ook systematisch een gedetailleerde rapportering op.

Al deze elementen stellen de raad van bestuur in staat om tot een zo goed mogelijk begrip van de veiligheidsbelangen te komen teneinde de strategische opties vast te leggen.

Ik geef nu graag het woord aan mijn collega, de heer Antoine Colpaert, die voorzitter was op het moment dat deze strategie werd vastgelegd.

Antoine Colpaert: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van de commissie, in de eerste jaren van Infrabel en de nieuw uitgetekende structuur van de NMBS-Groep werd op alle niveaus vrij hard gewerkt.

Dat werd natuurlijk overschaduwd door het menselijk leed dat het ongeval in Buizingen met zich meebracht. Als mens grijpt u dat aan, als bestuurder wordt men onmiddellijk op zijn verantwoordelijkheid aangesproken.

Comme Christine Vanderveeren vient de le rappeler, cette responsabilité se situe essentiellement au niveau de la stratégie. Je vais essayer de faire une synthèse concise des principales décisions que le conseil d'administration a prises pendant les premières années d'Infrabel.

D'entrée de jeu, la situation au niveau de la sécurité ferroviaire telle qu'elle est décrite dans le deuxième rapport des experts est évaluée par le conseil d'administration d'Infrabel de manière réaliste. il existe nettement un retard en matière de protection des trains.

Het is vanuit dat besef dat de prioriteiten van ons strategisch plan met focus op de veiligheid werden vastgelegd. De medewerkers werden bevraagd, er werd naar buitenlandse voorbeelden gekeken, er werden workshops georganiseerd, er werd gebrainstormd met de directie en de raad van bestuur. Het is dan ook in 2005 dat die basisstrategie werd ontwikkeld en in februari 2006 definitief werd vastgelegd, met als eerste absolute prioriteit de veiligheid, naast vijf andere prioriteiten die in het strategisch plan – het BRIO-plan (Belgian Railway Infrastructure Objectives) – werden vastgelegd. Het is daarop dat onze hele veiligheidsaanpak is gebaseerd met inderdaad ook de middelen die ter beschikking werden gesteld en de drie pijlers van onze aanpak, die ook reeds door de gedelegeerd bestuurders hier werden toegelicht. Zij zitten zeer expliciet verweven in dat strategisch plan.

De uitbouw van de culturele pijler: vanuit een visie vertrekken, de waarden vastleggen, voor inspiratie zorgen vanuit de top naar de rest van het bedrijf. Uiteindelijk moet dat tot uiting komen in de motivatie, de competenties, het dagelijks gedrag, het alert zijn, het attent zijn op het terrein, op alle niveaus. Dat is eigenlijk wel de essentie van een veiligheidscultuur.

De tweede pijler is de beheerspijler met de ontwikkeling van het veiligheidsbeheersplan waarover ondertussen gelukkig met de Europese richtlijnen, en met de oprichting van het ERA, duidelijkheid werd geschapen.

Een derde element is de technische pijler met investeringen in infrastructuur en de even noodzakelijke aanwerving en opleiding van onze medewerkers.

La mise en oeuvre de ces projets demande encore plus d'efforts que leur conception. Aux niveaux du comité de direction et du conseil d'administration, ces efforts se situent surtout sur cinq domaines.

En premier lieu, l'organisation de l'entreprise doit être adéquate. Le premier pas consistait à créer, moyennant la décision du conseil d'administration de juillet 2005, un service Sécurité et Réglementation. En novembre 2006, il a également été décidé d'adapter l'organigramme d'Infrabel en vue du « renforcement et de la réorganisation de la priorité stratégique sécurité ».

Ten tweede, de wettelijke en reglementaire basis moet er zijn.

In februari 2006 werd de overeenkomst tussen de NMBS-Holding en Infrabel over de omzetting van het tweede spoorpakket bekrachtigd. In november 2006 werden ook op het niveau van de raad van bestuur de eerste beslissingen voor de uitrol van het veiligheidsbeheerssysteem of Safety Management System genomen. Dit omvat de doelstellingen voor het handhaven en vergroten van de veiligheid, een betere opleiding van de mensen, en uiteraard ook de invoering van een gestructureerde manier van incidentenonderzoek en het organiseren van feedback ter zake.

Het was duidelijk dat we, precies door de proactieve aanpak van Infrabel, een van de eerste

infrastructuurbeheerders in Europa waren met een eigen veiligheidsbeheersysteem. Dit systeem werd in 2007 ontwikkeld. In datzelfde jaar is ook de basis gelegd voor het systeem en voor de veiligheidsvergunning, die in mei 2008 door DVIS aan Infrabel werd afgeleverd.

Troisièmement, il faut assurer aux personnes sur le terrain l'appui et l'encadrement nécessaires. Dès lors, le conseil d'administration a approuvé différentes mesures en matière de recrutement, d'accueil, de formation permanente, de qualification des collaborateurs chargés des tâches de sécurité critique, de communication vers le terrain, de communication de sécurité critique entre les cabines de signalisation d'Infrabel et les conducteurs de la SNCB, etc.

Ten vierde, de situatie op het terrein wordt nauwgezet door het operationeel management opgevolgd met rapportering naar de raad van bestuur dat op zijn niveau de nodige beslissingen moet nemen. Ik herinner mij de meest recente raad van bestuur waar volledig verslag werd uitgebracht van het trilateraal veiligheidsplan dat nu heel systematisch op onze raad van bestuur aan bod komt.

Ik keer terug naar de periode onder mijn verantwoordelijkheid als voorzitter. Zo werd de problematiek van de seinvoorbijrijdingen al op de agenda van de raad van bestuur van januari 2005 geplaatst. Het zijn die regelmatige besprekingen van dat dossier die tot de strategische beslissingen van februari 2006 hebben geleid. Ik lijst nog eens de beslissingen op.

Het opstellen van de planning van de uitrol van ETCS. ETCS wordt wel degelijk uitgerold en toegepast op ons net: met lijn 3 en lijn 4 van het hogesnelheidsnet, lijn 36N tussen Schaarbeek en Leuven, de Diabolo, de Liefkenshoekspoorverbinding, de as Antwerpen-Montzen in het kader van corridor C voor het goederenvervoer. Daarop wordt ETCS toegepast.

Uiteraard was er ook de discussie over de invoering van TBL1+ op het Belgische netwerk om het veiligheidsniveau snel te kunnen verhogen en niet te wachten tot er een optimaal systeem zou zijn. Het is ook altijd duidelijk geweest dat TBL1+ vanuit het standpunt van de infrastructuurbeheerder altijd gezien is en omschreven is als een eerste stap in de realisatie naar ETCS. In die beslissing van februari 2006 werd ook gesteld dat de nodige stappen moesten worden gezet om TBL1+ te laten erkennen als een systeem van klasse B in de technische specificaties inzake interoperabiliteit, dat er snel overleg moest komen met de Europese Commissie, ERA en de FOD Mobiliteit en Vervoer, dat er informele contacten nodig waren met DVIS en de minister om een principeakkoord te bereiken over de uitwerking van het nationaal plan. Uiteraard werd toen ook nog gehoopt dat we de nodige subsidies zouden kunnen krijgen en dat daarover ook overleg met de Europese Commissie nodig was.

In mei 2006 wordt na raadpleging van de markt aan Siemens de opdracht gegund voor de levering, installatie en het onderhoud van een ETCS-uitrusting voor meer dan 4 000 seinen, waarmee zowel ETCS- als TBL1+-signalen kunnen worden uitgezonden. Ik herinner eraan dat er vijf kandidaten waren. Na raadpleging van de markt heeft men het contract aan Siemens toegewezen.

Ten slotte, het vijfde pakket. De plannen moeten opgevolgd, geëvalueerd en bijgestuurd worden. Zo werd ons strategisch plan BRIO, met de veiligheid als eerste prioriteit, periodiek opgevolgd door de raad van bestuur. Bij het actualiseren van dit plan, bijvoorbeeld in december 2007, werd de veiligheid herbevestigd als eerste prioriteit op het niveau van de ganse onderneming. De evolutie van de cultuur van de onderneming werd specifiek toegewezen aan onze CEO met zijn algemene diensten.

Het tweede element is het jaarlijks verslag over de exploitatieveiligheid dat telkens uitvoerig wordt besproken in de raad van bestuur vooraleer het aan de betrokken ministers, staatssecretarissen en DVIS wordt overgemaakt. Bij de jaarlijkse opstelling van het budget, de investeringsplannen en de opvolging ervan, zit uiteraard ook steeds een luik van investeringen in TBL1+ en ETCS. Dat geldt ten andere ook voor de andere investeringen in de veiligheid van ons net, denk bijvoorbeeld aan de overwegen. Dat wordt ook semestrieel opgevolgd door de raad van bestuur.

Er zijn dus in de periode met die vijf pakketten heel wat essentiële beslissingen genomen. Er zijn structuren opgezet en controlesystemen verfijnd. Er is veel en hard gewerkt. De mensen die zich dagelijks voor de veiligheid op het spoor inzetten, verdienen al onze steun en al ons respect. Samen met u moeten we ons echter steeds de vraag stellen hoe we de veiligheid stapsgewijs verder kunnen verbeteren en hoe we onze plannen verder kunnen bijsturen. Uit elk jaarverslag over de exploitatieveiligheid en uit elk opvolgingsverslag over het trilateraal

veiligheidsplan, blijkt dat verbetering van de spoorveiligheid een permanente opdracht is en een essentieel onderdeel van een veiligheidbeheersingssysteem. Dat is trouwens de essentie van een goede, mature veiligheidscultuur.

Il est clair que la sécurité est et reste partout et toujours la priorité absolue d'Infrabel et de son conseil d'administration. La sécurité sera toujours, et à tous les niveaux de notre entreprise, la motivation principale des actions quotidiennes de tous nos collaborateurs.

Over de techniciteit van die dossiers zal ik niet verder uitweiden, want daarover is er al uitgebreid gedetailleerde informatie verschaft.

Ik geef dan ook het woord graag terug aan Christine Vanderveeren, die zal uitleggen welke beslissingen er genomen werden na de treinramp in Buizingen.

Christine Vanderveeren: Het hoeft geen betoog dat de raad van bestuur van Infrabel diep geraakt was door de treinramp in Buizingen. De leden van de raad van bestuur, onze familie, onze vrienden, onze kennissen en ook onze collega's reizen heel regelmatig met de trein. De hele raad is dan uiteraard ook enorm begaan met de toestand van het spoorwezen.

De raad van bestuur heeft nadrukkelijk uiting willen geven van zijn medeleven met de slachtoffers en het spoorwegpersoneel.

In die bewogen dagen heeft de raad van bestuur echter ook geprobeerd om het hoofd koel te houden, om grondig te kunnen nagaan wat er gedaan kon worden om de beveiliging van het Belgisch spoorwegnet te versnellen.

Er is inderdaad nooit sprake van geweest om terug te komen op onze strategie. Eerst en vooral omdat niets erop wees dat onze strategie in vraag moest worden gesteld. Dat is ook vandaag nog steeds het geval. De implementatiestrategie voor ETCS met, in een eerste fase, de uitrol van TBL1+, is de enige mogelijke strategie met het oog op een snelle verbetering van de veiligheid op het Belgisch spoorwegnet. Men mag ook niet vergeten dat een ommekeer van de strategie, indien die al mogelijk geweest was – wat niet het geval is – zonder twijfel een vertraging van meerdere jaren veroorzaakt zou hebben in die beveiliging van het netwerk, die meer dan ooit prioritair was.

Wij hebben ons dan ook resoluut ingeschreven in een logica om de aangehouden strategie te versnellen. Zo heeft de raad van bestuur zich erg gedetailleerd geïnformeerd over het ongeval en op 25 februari van dit jaar reeds gevraagd om de implementatie van TBL1+ te versnellen. Een maand later, op 25 maart, heeft de raad van bestuur zich akkoord verklaard met het principe om de implementatie van TBL1+ te versnellen, om zo tijd te winnen en de efficiëntiedekking op het Belgisch spoorwegennet te verhogen.

Op 29 april, tijdens een bijzondere raad van bestuur, gewijd aan de veiligheid, behandelde de raad van bestuur een volledig overzicht van alle belangrijke veiligheidsdossiers.

Op 24 juni heeft de raad van bestuur het trilateraal veiligheidsplan besproken en gevraagd naar een strikte opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en van de acties uit het trilateraal plan.

De raad van bestuur vraagt ook om ten minste driemaandelijks een regelmatige rapportering van de uitvoering en van de aanpassing van de veiligheidsaanbevelingen te krijgen, met onder meer de naleving van de implementatieplanning voor TBL1+, de opvolging van het aantal seinvoorbijrijdingen en de opvolging van het overlegplatform met de actoren op het terrein.

Dames en heren, tot slot zou ik u willen zeggen dat het voor ons niet eenvoudig was om in enkele minuten de tientallen uren besprekingen van de veiligheidsdossiers op de bijeenkomsten van de raad van bestuur samen te vatten.

Ik kan de aanpak van Infrabel inzake veiligheid nog het beste samenvatten door de nadruk te leggen op de grote samenhang, samenhang binnen het bedrijf, maar ook binnen de raad van bestuur. Van bij de oprichting van Infrabel was de raad van bestuur zich bewust van het enorme belang van de veiligheid. Er werd een strategie uitgetekend en die werd nauwgezet opgevolgd. Veiligheid was bovenal een permanente zorg op alle niveaus van de onderneming, van de spoorwerkers die dag in dag uit in de weer zijn om veilig treinverkeer te garanderen tot de raad van bestuur die zich van meet af aan op dit dossier heeft gestort om het bedrijf op dit vlak zijn volle ondersteuning te bieden.

Ik dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter**: Ik dank u voor uw uiteenzetting.

Thans nodig ik de commissieleden uit om hun

vragen te stellen, vraag per vraag.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je teins à remercier Mme Vanderveeren et M. Colpaert pour leur exposé. Je voudrais poser deux questions.

M. Fontinoy a fait état "d'une collaboration" entre les trois institutions qui n'était pas des plus fructueuses. Pourriez-vous me donner votre avis sur cette collaboration?

Lundi, nous avons reçu M. Vinck qui a dit que le plan relatif à la mise en place de l'ETCS pour 2030 n'était pas très ambitieux. Pourriez-vous également me donner votre point de vue à ce sujet?

Christine Vanderveeren: Wat de samenwerking binnen de NMBS-Groep betreft, kan ik met een boutade zeggen dat elke samenwerking beter kan.

Men kan ook stellen dat het bereiken van een unaniem akkoord sneller zou moeten kunnen. Ik denk dat men daarin realistisch moet zijn. Wij werken met autonome bedrijven die elk hun belangrijke objectieven moeten realiseren, die zij elk vanuit hun eigen invalshoek bekijken. Zoals dat in elke menselijke relatie het geval is, vergt een goed akkoord soms wat tijd.

Ik durf in het algemeen zeggen dat de samenwerking zeker niet zo slecht is als men soms beweert. Zij kan uiteraard beter, maar dat is iets wat men van alles kan zeggen.

Antoine Colpaert: Ik denk dat de teneur hier goed wordt gezet.

Ik wil er nogmaals op wijzen dat de beslissingen die in februari 2006 uit de discussie over het tweede spoorpakket zijn voortgevloeid, in consensus zijn genomen tussen de Holding en Infrabel. Zo heeft men duidelijk afgesproken welk personeel zou worden overgenomen en dergelijke. Er zijn op het terrein wel degelijk duidelijke signalen gegeven dat die samenwerking mogelijk is.

De samenwerking speelt zich wel in sterke mate af tussen Infrabel, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen. Ik wil u erop wijzen dat er vandaag op ons spoor acht spoorwegondernemingen actief zijn. De NMBS is uiteraard nog altijd “onze grootste klant”, maar de andere rukken op. Dat betekent dat in al het overleg dat wij hebben georganiseerd, er rigoureus over wordt gewaakt dat het overleg gebeurt met alle spoorwegondernemingen. Het *safety platform* is met alle spoorwegondernemingen. Om het delicate onderwerp van de seinvoorbijrijdingen aan te raken, er zijn ook seinvoorbijrijdingen door andere operatoren dan de NMBS. Uiteraard moet men ook daarover met hen overleggen.

Dat wordt heel systematisch opgevolgd. Het overleg gebeurt in eerste instantie met de NMBS, maar uiteraard ook met de andere spoorwegondernemingen.

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw Vanderveeren en mijnheer Colpaert, ik dank u voor uw bijdrage.

Wat betreft de samenwerking, er zijn intussen een aantal werkgroepen opgestart. De experts hebben in hun rapport de indruk weergegeven dat het dikwijls blijft bij een papieren werking en dat er weinig impact is op de effectieve uitwerking en verbetering van de veiligheid. Die werkgroepen zijn nog jong, dus dat is misschien een beetje een verschoning.

Hoe gaat dat nu precies procesmatig in zijn werk? Hoe worden die werkgroepen die – althans op papier – actief zijn, procesmatig begeleid met het oog op de verbetering van de werking, een betere samenwerking en een snellere uitvoering van de genomen beslissingen en maatregelen op het terrein?

Is het vandaag een zorg van de raad van bestuur om die werkgroep die op papier actief blijkt te zijn, ook effectief op heel korte termijn over te laten gaan naar daden? Het is altijd fijn om grote strategieën te ontwikkelen, maar er worden geen prijzen uitgedeeld op het niveau van de inspanning, maar alleen op het niveau van het resultaat dat wordt behaald.

Christine Vanderveeren: De raad van bestuur vraagt regelmatig zeer gedetailleerde rapporten op over de uitvoering van het veiligheidsbeleid. Wij vragen die ten minste driemaandelijks op, maar de voorbije maanden is het eigenlijk een maandelijkse rapportering die zeer tot in de details gaat. Ik kan u verzekeren dat de leden van de raad van bestuur daar zeer nauwgezet op toezien en zeer kritische vragen stellen, niet alleen over het feit of die werkgroepen werken maar ook over de resultaten ervan. Wij zien sterk toe op de snelheid van de resultaten en de redenen waarom een bepaalde maatregel soms niet onmiddellijk wordt genomen. Met onze bevoegdheden werken wij er zwaar aan, opdat dit effectief sneller zou

gebeuren dan nu al het geval is.

Steven Vandeput (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog een vraag over de perceptie. Uit uw uiteenzetting en uw antwoord van daarnet leid ik af dat, om dat overleg goed te laten plaatsvinden, de besprekingen kunnen verlopen zonder dat de Holding er absoluut bij moet zitten, en dat in tegenstelling tot wat de heer Fontinoy heeft gezegd.

Christine Vanderveeren: Men moet gewoon kijken naar de bevoegdheden van de drie entiteiten van de NMBS-Groep. Wanneer wij over veiligheid spreken, vindt men de hoofdcomponent bij de NMBS en bij Infrabel, eventueel met uitzondering van het personeelsbeleid, waarover het daarstraks een hele tijd ging. Wat dat betreft, hebben wij uiteraard wel contacten met de NMBS-Holding. Op puur technisch vlak, en minder op het vlak van personeel en cultuur, is het overleg in de hele NMBS-Groep geconcentreerd tussen de NMBS en Infrabel.

Antoine Colpaert: Ik herhaal dat ook de andere spoorwegondernemingen een steeds groter deel van de markt voor hun rekening nemen. In die zin werken wij heel nauw samen met de NMBS, maar uiteraard ook met de andere spoorwegondernemingen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Toujours sur ce même sujet, M. Fontinoy a évoqué le débat qu'il y a eu sur la possibilité que ce soit la SNCB Holding qui négocie les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB opérateur avec le gouvernement. Quel est votre avis à ce sujet? Visiblement, d'après ce que M. Fontinoy a dit, il y a dû y avoir des tensions. Pensez-vous que ce soit une piste intéressante, afin d'améliorer la collaboration entre les différentes entités.

Christine Vanderveeren: Eerst en vooral stel ik mij de vraag of de idee van de heer Fontinoy juridisch mogelijk is, gelet op de Europese reglementering en de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Ten tweede kan ik begrijpen dat de heer Fontinoy vraagt om een coördinerende rol te spelen. Het is normaal dat men kijkt vanuit de positie waar men zit en dat men ideeën heeft over een verbetering vanuit de positie waar men zit. Dit geldt uiteraard ook voor mij. Ik zit in een bepaalde positie en ik heb van daaruit mijn visie op de zaak. Ik zal u die geven.

Ik denk niet dat het nodig is dat men nog in een extra laag voorziet om te komen tot de beheerscontracten. Ik denk dat het wenselijk is dat men zo dicht mogelijk bij de bron de beheerscontracten bepaalt, samen met de regering. Als je met een holding gaat werken, zit je met een tussenlaag. De holding zal de informatie moeten verzamelen bij de filialen, de entiteiten, en zal dan moeten negotiëren. Ik denk dat dit het besluitvormingsproces zal bemoeilijken, complexer maken, vertragen. Ik wens er ook op te wijzen dat wij, wat de liberalisering van het spoor betreft, toch niet alleen mogen denken aan de NMBS – mijn collega, de heer Colpaert, heeft dit al meermaals herhaald – maar dat er ook andere spooroperatoren actief zijn. Dit zal de coördinerende rol door de Holding – want de NMBS-Holding is toch de Holding van een van de spooroperatoren – bemoeilijken.

Antoine Colpaert: Ik denk dat die krachtlijnen hier zeer goed werden geschetst. In de praktijk wordt er uiteraard zeer nauw samengewerkt tussen die drie entiteiten bij de voorbereiding van de beheerscontracten omdat dit nu eenmaal nodig is. Twee essentiële punten uit de beheerscontracten zijn de verdeling van de dotaties en het opstellen van het meerjareninvesteringsplan. Ik denk niet dat u daarover al zeer veel externe discussies hebt gehoord. Dit wordt onder de drie entiteiten zeer duidelijk en goed afgesproken.

Daar waar het direct praktisch nut heeft, wordt zeer nauw samengewerkt.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voulais poser des questions sur les choix stratégiques en matière de sécurité. Au moment où on a opté pour le TBL1+, a-t-on envisagé des alternatives? Le conseil d'administration a-t-il été informé d'études internationales complémentaires? Le système retenu est-il compatible avec la mise en place de l'ETCS, notamment en matière de délais? Y a-t-il des risques de retard pour l'ETCS?

Je voulais revenir sur la question de mon collègue M. Bastin. Lundi, en commission, Karel Vinck a souligné que le délai de 2030 était peu ambitieux. Quel est votre avis? Ce délai qui nous semble long n'est-il pas dû au fait qu'on veut réaliser beaucoup de choses en interne alors que certains gestionnaires de réseaux ont plutôt tendance à sous-traiter l'implantation de ce système à des opérateurs étrangers?

Antoine Colpaert: Misschien heel kort een viertal punten. Ten eerste, bij de start van Infrabel in 2005 was men het er unaniem over eens dat er een achterstand was qua treinbeveiliging die

dringend moest geremedieerd worden. In 2006 hebben de mensen daar keihard aan gewerkt. Zij hebben voortgebouwd op de bestaande analyses die al door de NMBS waren gemaakt, met onder andere de vergelijkingen met buitenlandse systemen die voorhanden waren. In 2006 zelf is er geen uitgebreide analyse meer gemaakt van nationale systemen die elders voorhanden waren om twee eenvoudige redenen. Ten eerste, de nationale systemen die beschikbaar waren in het buitenland, waren niet compatibel met ETCS. Ten tweede, voor de omschakeling naar om het even welk systeem dat compatibel moest zijn met onze seininstallaties, waren er geen buitenlandse systemen voorhanden waarbij men op een snelle manier de interfaces met onze seininstallaties kon waarmaken. Vanuit die twee kernachtig samengevatte overwegingen hebben we besloten dat als we niet nog eens een aantal jaren wilden verliezen voor het optrekken van de veiligheid op het net, we moesten kiezen voor TBL1+. Daarbij kon men vrij snel de interfaces met onze seininrichting tot stand brengen en dit kon dus vrij snel geïmplementeerd worden.

Ik wil er ook op wijzen dat er bij de beslissing van 2006 niet alleen over TBL1+ beslist is, maar ook over een aantal investeringen in ETCS: op de hogesnelheidslijnen, de lijn Schaarbeel-Leuven, de Diabolo en de Liefkenshoekspoorverbinding. We wisten ook dat we op internationale vrachtcorridors ETCS moesten toepassen. We wisten ondertussen ook welke problemen er met de toepassing van ETCS gepaard gingen. Deze problemen zijn intussen op dat vlak grotendeels overwonnen. Dat heeft echter tijd gevergd. Daarom hebben we ook gezegd dat we heel duidelijk zouden kiezen voor TBL1+, het systeem dat onder andere qua hardware en bakens een eerste stap naar ETCS vormt. Die onderdelen zijn herbruikbaar in de context van ETCS, dus die investering was geen verloren kost vanuit het standpunt van de infrastructuurbeheerder. Geeft dat een vertraging van ETCS? Neen, dat hoeft absoluut geen vertraging van ETCS te geven. De ETCS-investeringen waartoe werd beslist, worden uitgevoerd. En de TBL1+-bakens kunnen hergebruikt worden als wij op het nationale net overgaan tot de ontplooiing van ETCS.

Laat ons een goede afspraak maken over de toekomst en de timing. Er wordt daar heel grondig aan gewerkt. De experts hebben terecht aangestipt dat plannen niet in een paniekreactie of snel mogen worden opgesteld. Er wordt nu keihard gewerkt aan de onderbouwing van die plannen zodanig dat wij in de loop van volgend jaar met een realistisch voorstel kunnen komen. Het is nogal logisch dat die plannen over de uitrol van ETCS zonder problemen aan u zullen worden overgemaakt.

Le **président**: Monsieur Bastin, je vous donne la parole pour votre deuxième question. Ensuite, ce sera au tour de M. Van den Bergh.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, j'ai dû m'absenter quelques instants. Ma collaboratrice m'a annoncé que Mme De Bue avait posé le même style de questions et je viens d'en entendre la réponse.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik wil even inpikken op die beslissing in 2006. Infrabel heeft toen inderdaad de stap gezet om TBL1 of TBL1+ uit te rollen, zelfs voor de goedkeuring. De indruk bestaat dat Infrabel die beslissing – achteraf gezien een heel goede beslissing, maar dat is wat de geschiedenis herschrijven – heeft doorgedrukt en dat de NMBS is moeten volgen. Kunt u daar wat meer duiding bij geven? Als we het rapport van de experts lezen, dan lijkt het alsof vooral Infrabel het gaspedaal heeft ingeduwd, niet onterecht natuurlijk, en dat de rest heeft moeten volgen. Waarom ging men daar zo fors op door? Wat was daartoe de specifieke aanleiding? We hebben moeten vaststellen dat het in het verleden jaren duurde alvorens men tot een dergelijke beslissing kon komen.

Ik koppel daaraan de volgende vraag. TBL1+ is een veiligheidssysteem, dat snel kan ingevoerd worden en een aantal voordelen heeft in verband met de latere omschakeling naar ETCS. Is er ook gekeken naar alternatieve veiligheidssystemen op dat moment of was het van bij het begin duidelijk dat het dit veiligheidssysteem zou worden?

Antoine Colpaert: Uw eerste vraag: hebben wij dat vanuit Infrabel doorgedrukt? Ik zal niet zeggen “door de strot geduwd”, want dat waren niet uw woorden.

Uiteraard zijn het het management en de technici die dergelijke onderhandelingen met de NMBS hebben gevoerd. De rapportering aan de raad van bestuur is altijd vrij duidelijk geweest, dat er zeker voor Infrabel maar eigenlijk eerlijk gezegd ook wel voor de mensen van de NMBS, geen tijd meer te verliezen was. Ik denk dat het zeer duidelijk is dat het grote voordeel van 2006 is geweest dat na een lange periode van aarzelen, van vallen en opstaan, er een beslissing is genomen.

Die “beslissing” voor Infrabel was iets gemakkelijker. Met andere woorden, de hardware,

de bakens en dergelijke meer waarover door Infrabel moet beslist en gefinancierd worden, kunnen hergebruikt worden in een ETCS-systeem. Voor ons was die lijn zeer duidelijk, en ook economisch en financieel onderbouwd. Voor de NMBS was dat een stuk moeilijker. Anderzijds – u kunt straks de vraag stellen aan hen – blijkt toch ook dat de installatie van ETCS in hun voertuigen extreem duur en in een aantal oude voertuigen zelfs niet eens mogelijk was. Voor zover wij verslag gekregen hebben vanuit het management, was het duidelijk dat de lead een stuk in handen was van Infrabel, maar dat heeft niet lang geduurd. NMBS zat zeer snel op dezelfde golflengte en was er ook van overtuigd dat er in 2006 eindelijk een positieve beslissing moest genomen worden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Is er ook gekeken naar alternatieven voor TBL1+?

Antoine Colpaert: Neen, zoals ik zopas heb opgemerkt, hebben onze technici gewoon voortgebouwd op de analyses die in de jaren daarvoor waren gemaakt. Men wist zeer goed wat er toen voorhanden was. Het doorslaggevend argument was dat er geen nationale systemen bestonden die compatibel waren met ETCS, en we zouden enorme problemen gehad hebben met de nodige investeringen in de interfaces met de seininstallaties. Uiteraard hadden wij de expertise zelf in huis van TBL1, TBL1+ en de seininstallaties. Dat heeft de doorslag gegeven.

Jef Van den Bergh (CD&V): Nog een bijkomende vraag. In het rapport van de experts wordt gesuggereerd dat de beslissing genomen is om dan maar snel, in de plaats van naar ETCS, zoals het in 1999 was beslist, naar TBL1+ over te stappen omwille van kostprijsredenen. Speelde de kostprijs daarin een rol of was het eerder de urgentie, de nood om snel iets te kunnen uitrollen, omdat men ondertussen moest vaststellen dat ETCS toch nog een aantal jaren, zo niet decennia op zich zou laten wachten?

Antoine Colpaert: De hoofdbekommernis was de volgende. Hoe kunnen wij binnen een redelijke termijn het veiligheidsniveau qua treinbeveiliging verhogen, zonder nog een aantal jaren te wachten tot het een aanvaardbaar peil zou bereiken? Dat was echt onze hoofdbekommernis.

Uiteraard hebben we dat ook economisch onderbouwd. Dat heeft natuurlijk in de marge meegespeeld: het feit dat we de bakens kunnen hergebruiken. De berekening is gemaakt wat het zou betekenen als we na de de invoering van TBL1+-bakens ETCS verder op die basis zouden uitbouwen, dan wel of we rechtstreeks zouden overstappen op ETCS, maar dan wel veel later. We hebben het wel over het nationaal net. Dat was een economisch verantwoorde keuze. De verschillen waren beperkt. Als ik het mij goed herinner, bedroegen de verschillen rond de 4 %. Vanuit kostprijsniveau was dat dus aanvaardbaar.

Voor de NMBS waren de kostprijsverschillen natuurlijk veel groter dan voor Infrabel. Maar ook daar was het duidelijk dat de drive om op korte termijn het veiligheidsniveau te verhogen, dominant was.

Tanguy Veys (VB): Ik wil nog even voortgaan op hetgeen u net zei. U hebt daarstraks gesteld dat TBL1+ de eerste stap is in de realisatie van ETCS. Nochtans, als wij kijken naar de verslagen van de experts, zij stellen zeer duidelijk dat TBL1+ en ETCS zeer weinig met mekaar te maken hebben.

Antoine Colpaert: Ik ben nog eens het voorbereidend document en het verslag van de raad van bestuur van februari 2006 gaan nakijken. Daarin wordt duidelijk gesteld dat de bakens van TBL1+ en ETCS identiek dezelfde zijn. Dat men naar een herprogrammering moet gaan, ja, maar dat is niet de immens grote kostprijs.

Zeker vanuit de infrastructuurbeheerder is een belangrijk deel van de investeringen die nu gebeuren, en dat zijn die bakens, perfect bruikbaar in een ETCS-systeem. Voor de rijtuigen, maar dat is voor de collega's van de NMBS, beperkt zich dat bij wijze van spreken tot de antennes. Dat is natuurlijk van een veel beperktere omvang.

Dat betekent echter ook dat de ervaring die men nu opdoet, met de introductie van TBL1+, naar inzet van mensen, proces- en projectbegeleiding en dergelijke meer, perfect bruikbaar is in de verdere uitrol van ETCS.

Wij kunnen u ook nog eens de cijfermatige analyse geven, met een duidelijk overzicht. Wij hebben een volledige tabel, met een overzicht van wat herbruikbaar is, zowel op technisch vlak, hardware en software, alsook de financiële aspecten.

Eerlijk gezegd, op dat vlak kan ik niet volledig akkoord gaan met wat in dat deel van het rapport van de experts staat.

Christine Vanderveeren: Ik wil daar nog even iets aan toevoegen in verband met de overstap

naar ETCS. De bakens van TBL1+ zijn perfect bruikbaar, de hardware is perfect bruikbaar om over te stappen naar ETCS. Het is echter niet zo dat wanneer wij overstappen naar ETCS, die bakens geen TBL1+-signalen meer gaan uitsturen. Dat betekent dat het rollend materieel dat op dat moment, dus bij de overschakeling naar ETCS, nog alleen TBL1+-technologie in zich geïnstalleerd heeft, nog steeds zal kunnen werken en in communicatie zal kunnen gaan met de bakens van TBL1+, die wij nu zetten.

Dat is ook een voordeel van de beslissing die genomen werd. Het gaat geen breuk zijn met het verleden, als wij overstappen naar ETCS. Nee, wij gaan gelijktijdig voor de oude locomotieven die nog geen ETCS hebben, nog steeds kunnen communiceren vertrekkende vanuit de bakens die wij nu installeren in termen van TBL1+.

Daardoor zullen wij het veiligheidsniveau dat wij met de installatie van TBL1+ zullen bereiken, ten minste behouden, zodra naar ETCS wordt overgeschakeld. Bij de overschakeling naar ETCS zal uiteraard de kwaliteit van het veiligheidssysteem nog meer verhogen.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag betreft de keuze tussen ETCS2 en ETCS1.

Via informatie vanuit Infrabel is ons meegedeeld dat voor het GEN-netwerk uiteindelijk is beslist ETCS niveau 1 te installeren. De eerste nieuwe treinstellen zouden in de loop van 2011 worden geleverd.

Komen op de raad van bestuur, wanneer de keuze tussen ETCS1 of ETCS2 wordt gemaakt, alle aspecten van beide systemen aan bod, dus ook inzake capaciteit en stiptheid?

In Denemarken bijvoorbeeld, is in 2008 beslist om volledig voor ETCS2 te gaan.

Wij denken in voornoemd verband ook aan het GEN-netwerk, waar er nu al capaciteitsproblemen zijn. Tijdens de commissie hebben wij voldoende gehoord. Ook tijdens ons bezoek aan het bedrijf Alstom is duidelijk gesteld dat in vergelijking met andere systemen bij ETCS1 de capaciteit naar beneden gaat. Er is een verbetering kenbaar, nadat het ETCS2-systeem is geïnstalleerd.

Daarom kreeg ik graag enige verduidelijking.

Christine Vanderveeren: Bij de keuze tussen de diverse versies van ETCS worden uiteraard door Infrabel alle relevante aspecten, dus ook de aspecten die u hebt vermeld, in aanmerking genomen. Uiteraard gaat het ook om aspecten inzake robuustheid van de betrokken versies. Uiteraard houden wij ook rekening met de mogelijkheden van communicatie met de spoorwegoperatoren in het algemeen en met de NMBS in het bijzonder.

Antoine Colpaert: Uw opmerking over de capaciteit is terecht. Wij zullen goed moeten uitkijken om in de toekomst onze capaciteit optimaal te gebruiken.

Het is duidelijk dat er voor ETCS1 niet te veel verwachtingen op het vlak van uitbreiding van de capaciteit zijn. Er is nog steeds een heel kritische discussie aan de gang over de vraag of ETCS 2 wel voldoende zal zijn om de verwachte capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken. ETCS 2 op zich zou onvoldoende zijn. Er zouden ook nog heel veel bijkomende maatregelen nodig zijn om dat te kunnen realiseren.

Eerlijk gezegd, toen ik een jaar of twee geleden deze zaken van nabij begon te bekijken, had ik zelf de hoop dat ETCS2 een stevige verbetering van de capaciteit van de bestaande netten mogelijk zou maken. Ik moet in alle deemoed bekennen dat ik vandaag wat minder optimistisch ben op dat vlak.

Ine Somers (Open Vld): Hoe moeten wij dan reageren op het feit dat, als wij op het GEN-netwerk een ETCS1-systeem implementeren, wij constateren dat de capaciteit naar beneden gaat? Op het GEN-netwerk hebben wij al enorme capaciteitsproblemen. Gisteren werd dat in de commissie voor de Infrastructuur nogmaals gesteld. Volgens een studie van consultant Arthur D. Little zitten daar onze knelpunten. Ik denk dat wij daarmee zeer nauwlettend moeten omspringen. Wanneer wij een systeem implementeren op een netwerk waar nu al capaciteitsproblemen zijn, mogen wij de problemen niet versterken.

Christine Vanderveeren: Ik kan u alleen maar gelijk geven,mevrouw. De raad van bestuur kijkt niet alleen naar de veiligheid. Wij kijken ook naar de stiptheid. Wij volgen maandelijks de veiligheid en de stiptheid. Wij kijken of de investeringen juist worden geprogrammeerd en uitgevoerd. Dit is een heel moeilijke oefening waarop wij voort zullen werken.

Het invoeren van ETCS kan inderdaad een impact hebben op de capaciteit. Momenteel bekijken wij

dit nauwlettend, om ervoor te zorgen dat wij de verschillende doelstellingen kunnen halen. Veiligheid is een prioriteit, maar stiptheid is ook onze prioriteit. Stiptheid hangt uiteraard ook af van capaciteit.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je remercie les deux intervenants. Madame Vanderveeren, vous avez parlé de la stratégie qui n'avait pas été remise en question, mais accélérée, après Buizingen. Il semble logique que la mise en œuvre du TBL1+ soit l'objectif principal.

Vous dites qu'un rapport relatif à l'application de ce plan est produit tous les trois mois. D'autres mesures sont-elles analysées par le conseil d'administration? Nous savons que les franchissements de signaux ont toujours lieu. Nous comprenons bien l'accélération du système de couverture. Mais, en dehors de cela, l'attention se porte-t-elle sur l'analyse du facteur humain?

Ensuite, que pouvons-nous imposer en termes de sécurité aux autres entreprises ferroviaires qui traversent le pays?

Christine Vanderveeren: Het klopt dat wij niet alleen kijken naar de versnelde uitvoering op het technisch niveau van het plaatsen van de TBL1+-bakens. Wij kijken uiteraard ook naar alle andere maatregelen om het veiligheidsbeleid verder te blijven verbeteren en te optimaliseren. Zo kijken wij ook naar aspecten van vorming. Wij kijken ook zeer grondig naar de problematiek van de seinvoorbijrijdingen, niet alleen naar de statistieken, maar ook naar de manier waarop dat opgevolgd wordt, waardoor ernaar gestreefd kan worden om het aantal seinvoorbijrijdingen, en dan vooral voorbijrijdingen tot aan het gevaarlijk punt, verder onder controle te houden en te minimaliseren.

Vous aviez posé une autre question que j'ai oubliée, j'en suis désolée…

Linda Musin (PS): C'était à propos des entreprises ferroviaires dont les convois traversent notre pays.

Christine Vanderveeren: Wat TBL1+ betreft, laat Europese regelgeving het spijtig genoeg niet toe om TBL1+ verplichtend op te leggen. Wij kunnen alleen de betrokken spoorwegoperatoren proberen te overtuigen, wat wij uiteraard ook doen. Bij de grootste hebben wij in elk geval een akkoord van bij het begin om hetzelfde pad te bewandelen. Met ETCS gaat het uiteraard om een Europees erkend systeem. Daar hebben wij veel meer mogelijkheden om op een verplichtende manier op te treden.

Antoine Colpaert: Nog een kleine aanvulling over TBL1+. Niet alleen de NMBS gaat die weg op, maar ondertussen gaan ook DB en SNCF voor hun internationale relaties ermee akkoord om TBL1+ op hun locomotieven te installeren. Dat is toch een hoopvol teken dat men beseft dat we daar op de goede weg zitten.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai encore une question concernant l'équipement en cours de TBL1+ et le lien avec les franchissements de signaux. On équipe les voies et le matériel roulant de TBL1+. On connaît le planning. On voit néanmoins que le nombre de franchissements de signaux continue à augmenter. Avez-vous étudié cette problématique?

Quand estimez-vous que le nombre de franchissements de signaux diminuera grâce à l'équipement TBL1+? Peut-être pouvez-vous établir la comparaison avec d'autres pays qui ont aussi équipé leur réseau avec un système de freinage automatique?

Christine Vanderveeren: Uw vraag is een moeilijke vraag om kort te beantwoorden. Wat kan TBL1+ ons bieden wat betreft de seinvoorbijrijdingen? Wat wij eigenlijk reeds in de statistieken zien, is dat het aantal seinvoorbijrijdingen tot aan het gevaarlijke punt vermindert. Dat is een effect van TBL1+: TBL1+ gaat de snelheid vertragen, waardoor men minder gemakkelijk tot aan het gevaarlijk punt komt. Dat is een eerste vaststelling.

Een tweede vaststelling ten gevolge van TBL1+ is dat wanneer men dan toch een sein voorbijrijdt, men dit gaat doen aan een lagere snelheid, waardoor de impact in geval van een incident ook veel kleiner zal zijn. Het gaat veel minder ernstige schade opleveren. Dit is wat wij al weten, wat wij nu al zien.

Wat de prognoses zijn, is zeer moeilijk te voorspellen. Feit is dat wij uiteraard vertrekken met een spoorwegnet in een zeer dichtbebouwd land, waardoor het complex is om heel snel, op korte termijn – ik spreek dan niet over TBL1+, maar over andere vormen van signalisatie – daar verbetering in te brengen. Onze afstanden zijn altijd vrij klein, waardoor bijvoorbeeld het verplaatsen van een baken een beetje naar voor, bepaalde effecten heeft. Dat is misschien wel goed voor de veiligheid, maar dat heeft dan weer

andere effecten. Nu beginnen we echt heel technisch te worden en daar ga ik mij niet aan wagen: ik vind dat mijn taak niet en heb daar de nodige competenties niet voor. Op dergelijke vragen kan het management perfect antwoorden. Dergelijke studies gebeuren momenteel: kunnen wij de signalisatie verder optimaliseren, door bepaalde zaken te verplaatsen of bepaalde zaken te herhalen? Dat zijn oefeningen die bezig zijn, maar in een klein land als het onze dat zo dichtbebouwd is, zijn dat zeer complexe oefeningen. Van zodra je één ding verplaatst, heeft dat eigenlijk een multiplicatoreffect op wat er allemaal voorligt.

Antoine Colpaert: Het is inderdaad zeer delicaat om prognoses te maken. Zelfs het aantal seinvoorbijrijdingen van gevaarlijke punten kent eerder nog een golfbeweging. Op dat vlak zijn wij zeer voorzichtig om grote beloftes te doen. Ons management en onze raad van bestuur volgen dat op de voet op. Vanaf het ogenblik dat wij een redelijke graad van zekerheid hebben, zullen wij ons duidelijk uitspreken.

De **voorzitter**: U zegt dat maandelijks gerapporteerd wordt over de vooruitgang, bijvoorbeeld van de installatie van veiligheidssystemen. Wij hebben in februari-maart een planning gekregen over de uitrol van het TBL1+ systeem. Zit die uitrol nog op schema of is daar een vertraging te merken?

Christine Vanderveeren: Ik ben zeer blij dat u de vraag stelt, want ik kan hier eigenlijk goed nieuws brengen. Wij zitten volledig binnen de planning. Tot in de details zitten wij goed. Wij moesten zelfs bijkomend personeel aanwerven. De heer Fontinoy heeft over de problematiek van het aanwerven van technici u de nodige uitleg gegeven. Zelfs op dat punt zijn wij erin geslaagd om ook die planning qua aanwervingen, mede dankzij de NMBS-Holding, volledig binnen de tijd uit te voeren.

De **voorzitter**: Collega's, ik kijk rond. Il n'y a plus de questions?

Dan kan ik u van harte danken voor uw bijdrage aan de werkzaamheden van onze commissie.

Ik richt mij tot de mensen van de NMBS of van de verschillende bedrijven die hier aanwezig zijn. Ik heb gehoord dat het zeer belangrijk is voor de veiligheid dat de mensen zich ook goed in hun sas voelen. Ik wil niet dat u hier met honger zou zitten. Tast zeker en vast toe!

Ik stel wel voor dat wij onmiddellijk verdergaan met onze volgende spreker, zodat wij deze commissie zeker kunnen afronden om 13 u 45, omdat het om 14 u 00 commissie voor de Infrastructuur is.

Hoorzitting met mevrouw Edmée Degroeve, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2005 tot 2009 en mevrouw Laurence Bovy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2009 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de Mme Edmée Degroeve, présidente du conseil d'administration de la SNCB de 2005 à 2009 et Mme Laurence Bovy, présidente du conseil d'administration de la SNCB de 2009 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Collega's, wij zetten onze werkzaamheden onmiddellijk voort. Mevrouw Degroeve zal haar uiteenzetting beginnen over de periode waarvoor zij verantwoordelijkheid droeg in de raad van bestuur. Dan kunnen er vragen worden gesteld over die periode.

Edmée Degroeve: Mesdames et messieurs, je voudrais commencer cette audition, à titre personnel, en ayant une pensée pour les victimes de Buizingen. Ma fille a perdu un ami dans l'accident. Donc, cela me touche particulièrement de venir en parler.

Il est clair que, chaque fois qu'on prend une nouvelle fonction, on hérite d'une situation. Quand je suis entrée en fonction à la SNCB en octobre 2004, on n'avait pas pris de décision pendant longtemps. Prendre des décisions au sujet des systèmes de sécurité: il y a toutes sortes d'arguments pour expliquer pourquoi elles n'ont pas été prises assez tôt, pourquoi on a fait un tel choix. Le fait de poser des choix est extrêmement important. Au moins, on a mis fin à une période d'hésitation.

Dans l'intérêt de la commission, je me tiens bien évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions. Après, je conclurai.

Steven Vandeput (N-VA): Dank u wel voor uw bijdrage, mevrouw.

De CEO die na uw CEO kwam, heeft hier destijds ook al verteld dat er na een lange periode van

ontbreken van enige beslissing en stilstand, zo niet achteruitgang met betrekking tot de investeringen in automatische stopsystemen, uiteindelijk een beslissing genomen werd. In het licht van de grote veranderingen die de groep destijds ondergaan heeft, met de opsplitsing in de drie entiteiten, hebt u de indruk dat op het ogenblik dat de beslissing genomen werd om effectief TBL1+ versneld uit te rollen, die beslissing in overleg en in overeenstemming genomen is door de verschillende entiteiten?

Edmée Degroeve: Ik denk dat de beslissing om over te schakelen en te beginnen met de TBL1+, wel degelijk een gevolg was van verschillende stellingen die werden ingenomen en die er ons toe leidden om wel degelijk de beslissing te nemen, omdat de factor tijd enorm belangrijk is, was en altijd zal zijn, en omdat wij wel degelijk een beslissing moesten nemen. Het is geen nieuwe beslissing uit 2004. Het is wel degelijk een gevolg van verschillende studies. Maar het was vooral een beslissing die genomen werd in het kader van de tijd die aan het dringen was en in het kader van de veiligheid die moest gehandhaafd worden, blijven en die elke dag zowel voor onze klanten als voor onze mensen belangrijk is.

Steven Vandeput (N-VA): Bij die uiteindelijke beslissing om te gaan voor TBL1+, naast ETCS, is er een nogal voluntaristische planning opgesteld. Ik weet niet of men geleerd heeft van het verleden, maar die initiële planning was om tegen 2010 dat systeem nagenoeg volledig uitgerold te hebben. Achteraf is dat verhuisd naar eind 2013 om dan na het accident en na overleg te worden teruggeschroefd. De initiële planning leek weer niet haalbaar.

Had u op het ogenblik dat die planning werd opgesteld, het gevoel dat het een realistische planning was? Had u de indruk dat er bij de entiteiten de wil was om die planning te halen? Waar is het dan op uw niveau bekeken foutgelopen in die periode, waarbij de initiële planning niet werd gehaald en er tussen de marges vooruitgeschoven werd?

Edmée Degroeve: Mijn niveau, het niveau van een voorzitter van de raad van bestuur, is niet het niveau voor een operationele beslissing. De voorzitter van de raad van bestuur heeft onder andere de taak om een heel belangrijk element als veiligheid zo vlug mogelijk aan de kaak te stellen. Voor zover ik mij herinner, waren wij in 2004 wel degelijk, zoals collega Colpaert heeft gezegd, een beetje te optimistisch over de timing. Daarna moesten wij toegeven dat het wel degelijk meer tijd vroeg om allerhande redenen, zoals toestemming of technische redenen. De wil was er wel degelijk, maar het optimisme was naar mijn bescheiden mening een klein beetje te hoog op dat ogenblik. Dat heeft zich wel degelijk in de volgende jaren bevestigd.

Steven Vandeput (N-VA): In het eerste rapport van de experts – en in het tweede wordt het een beetje herhaald – wordt nogal de nadruk gelegd op het vermoeden dat de veiligheidscultuur als dusdanig niet voldoende aanwezig is en was in de NMBS-Groep.

Was de opvolging van de beslissing met betrekking tot de stopbeveiliging aan de seinen een wederkerende bezorgdheid op de vergaderingen van de raden van bestuur? Of werd de beslissing genomen met een jaarlijkse rapportage? Met welke frequentie werd het probleem in de vergaderingen van de raden van bestuur aangehaald?

Edmée Degroeve: Het gaat hier wel degelijk om een heel dynamisch element, dat regelmatig werd aangehaald en dat ook dieper werd bekeken in het kader van het creëren van een veiligheidssysteem. Vanaf 2007 heeft men klaar en duidelijk een veiligheidssysteem geïnstalleerd. Een veiligheidssysteem is parallel met een kwaliteitssysteem. Van daaruit is men in de diepte beginnen te werken.

Het is wel degelijk zo dat de veiligheidscultuur zelf in een onderneming een drijvende kracht is om bepaalde dingen waar te maken. Een van de experts zegt: *la culture est un moteur.* In het kader van de NMBS zou ik eerder zeggen dat een veiligheidscultuur een locomotief moet zijn om de dingen te sturen, te trekken en te duwen. Het is zo dat er vanaf 2007 meer werk van gemaakt is. Ik ben er zeker van dat de veiligheid en een veiligheidssysteem vandaag wel degelijk de nodige aandacht en de nodige middelen krijgen.

Valérie De Bue (MR): Durant certaines auditions, nous nous sommes rendu compte que la SNCB ne respectait pas ses délais, qu'il y avait un trop grand optimisme par rapport au déploiement de systèmes de sécurité et que le Groupe s'était obstiné à vouloir développer un système propre plutôt que de s'inspirer d'expériences étrangères ou de travailler avec des capacités extérieures.

N'avez-vous pas le sentiment que la SNCB est un peu trop fermée et qu'elle aurait dû s'orienter vers plus de capacités extérieures?

Edmée Degroeve: Je ne suis pas tout à fait de votre avis lorsque vous et certains experts parlez d'une culture fermée, d'un manque d'ouverture par rapport à ce qui existait à l'extérieur. Nos gens, ingénieurs, techniciens, sont parfaitement au courant de ce qui se passe ailleurs; ils s'informent; ils participent à des groupes de travail.

Quand on parle d'une culture fermée, cela signifie qu'on vit vraiment à l'intérieur de la SNCB. Pas mal de contacts dans le monde industriel ont prouvé que nous étions vraiment ouverts. Mais il ne suffit pas d'être ouvert pour pouvoir changer les choses. Je ne peux par conséquent pas être tout à fait de votre avis ou de celui des experts quand on dit que la SNCB est fermée.

Valérie De Bue (MR): Ce n'est pas uniquement un constat d'experts. D'autres orateurs ont souligné le fait que c'était un élément qui caractérisait d'autres systèmes ferroviaires européens. Ce n'est pas propre à la Belgique.

Je voulais seulement avoir votre sentiment par rapport au déploiement du système de sécurité.

Le **président**: Voulez-vous encore réagir?

Edmée Degroeve: Non, je respecte évidemment l'avis des uns et des autres mais je maintiens mon opinion.

Linda Musin (PS): Madame Degroeve, par rapport au système de sécurité implémenté, nous savons qu'il y a eu des retards dans les plannings. Au niveau du CA, étiez-vous informée de ces retards? Étiez-vous vraiment au courant de l'évolution de ces retards? Y avait-il une liaison entre le terrain et le CA? Saviez-vous comment réagir?

Edmée Degroeve: Il est clair qu'au niveau du conseil d'administration, pas mal de sujets sont traités.

La sécurité est un des sujets régulièrement traités. Nous étions tenus au courant particulièrement par la direction matérielle et technique, c'est-à-dire à l'intérieur du Groupe, de toutes les démarches entreprises ainsi que des propositions qui étaient discutées au niveau des comités de direction.

Au niveau du conseil d'administration, la sécurité était un élément très important, suivi très régulièrement. À chaque conseil, c'était un élément qui entrait en ligne de compte, notamment pour le recrutement des conducteurs.

Il y a eu une période où forcément toute une partie des conducteurs sont partis en retraite. Il a fallu prévoir clairement et ce, depuis 2005, un programme de recrutement pour les conducteurs. Je peux vous dire qu'au bout de cinq ans, nous sommes parfaitement en accord avec les demandes qui ont été formulées. Elles ont été remplies à travers le recrutement.

En ce qui concerne les aspects techniques, on ne fait pas d'un CA un conseil technique ou un groupe de travail technique. Mais il est clair que toute l'information était disponible et régulièrement abordée.

De **voorzitter**: Ik heb daarbij nog een bijkomende vraag.

Wij hebben de effectieve investeringskredieten bekeken. Ik zie in de verschillende jaargangen een aantal vastgelegde kredieten voor veiligheid voor de verschillende systemen.

Als ik in werkelijkheid zie wat er van die vastgelegde kredieten effectief aanbesteed geweest is, dan zie ik dat in sommige jaren maar 30 % tot 40 % van de vaste kredieten effectief benut wordt.

Worden die gegevens dan niet besproken in de raad van bestuur?

Edmée Degroeve: Wij hebben klaar en duidelijk vastgesteld: wat het gedeelte veiligheid aangaat, voor de NMBS, voor het rollend materieel, gaat het vooral over de aankoop van aangepast materieel. De beslissing die genomen werd in 2004 geeft klaar en duidelijk aan dat bestellingen die geplaatst werden, vanaf 2005 het nieuw materiaal moesten bevatten. Tot nu toe is dat nog altijd het geval, dus vooral wat het rollend materieel aangaat.

U haalt het verschil aan tussen de gebudgetteerde bedragen en de gehaalde bedragen. We moeten inderdaad constateren dat in bepaalde jaren dat bedrag niet volledig gehaald werd. In de jaren daarna stellen we dan wel vast dat er een bijkomende inspanning geleverd werd om dat inhaalmanoeuvre te maken.

De **voorzitter**: U zegt dat u vastgesteld hebt dat die bedragen niet gehaald werden. Werd met de directie een debat ten gronde gevoerd over de redenen waarom die objectieven niet gehaald werden?

Edmée Degroeve: Er werden inderdaad debatten

gevoerd over de vraag waarom we niet aan dat bedrag kwamen inzake de investeringen. Er werden verschillende redenen opgegeven. Die redenen gaan van technische vertragingen tot vertragingen aangaande de toestemmingen. In de raden van bestuur werd daar niet elke keer over gesproken. Er werd inderdaad een opvolging gedaan, globaal bekeken, van de budgetten. Daar maken de veiligheidsinvesteringen deel van uit, wat het rollend materieel betreft, maar als een gedeelte, niet in zijn geheel.

De **voorzitter**: Dank u wel voor die verduidelijking.

Ine Somers (Open Vld): Met betrekking tot de keuze voor TBL1+ werd al meerdere keren gezegd dat die keuze ook mee bepaald zou zijn door het feit dat men af wou van de intellectuele rechten, waardoor men eigenlijk te veel aan het bedrijf Alstom gebonden zou zijn. Dat zou mee een invloed hebben gehad op de beslissing voor TBL1+. Is dat besproken op een raad van bestuur? Kunt u mij daarover iets meer vertellen?

Edmée Degroeve: U spreekt over te veel aandacht… Men spreekt bijvoorbeeld ook over documenten die men gevonden heeft bij de NMBS en waarin sprake was van het toestaan van bepaalde voordelen aan de leverancier Alstom. Ik kan u zeggen dat alle bestellingen die geplaatst werden, volledig overeenkwamen met de *exigences des marchés publics*. Ik kan u voorbeelden geven. In 2006 en 2008 werden bijvoorbeeld grote bestellingen geplaatst bij de leverancier Siemens, en niet bij Alstom. Het is klaar en duidelijk dat inzake wat men naar voren laat komen, een bepaalde grotere aandacht en grotere voordelen voor Alstom, het tegendeel bewezen is. Het geven van bepaalde markten aan de concurrent van Alstom, in dit geval Siemens, bewijst dat.

Christophe Bastin (cdH): Madame Degroeve, j'aurais voulu un éclaircissement concernant le personnel et la difficulté de trouver certaines compétences, certains techniciens. Qu'en est-il réellement? Qu'en est-il aussi du roulement? On semble dire que le personnel va et vient. Pourquoi la SNCB garde-t-elle difficilement son personnel?

Edmée Degroeve: Durant les 5 années où j'ai eu l'honneur de présider la SNCB, on a souvent été victime d'un problème de luxe. Combien d'entreprises dans notre pays peuvent se vanter d'avoir un besoin de quelques centaines de nouveaux collaborateurs chaque année? Il est clair – nous l'avons constaté et nous le constatons encore aujourd'hui – que nous avons du mal à remplir le cadre des métiers techniques.

Un certain nombre d'initiatives ont été prises en concertation entre les trois sociétés de la SNCB, dont bien évidemment la Holding qui est en charge du recrutement. Le problème était identique au sein d'Infrabel. C'était d'ailleurs un point fixe à l'ordre du jour du conseil d'administration: suivre l'état d'avancement des recrutements, en parler avec nos collègues de la Holding, prendre des initiatives comme ils l'ont fait par le biais de campagnes de recrutement. Néanmoins, force est de constater que la difficulté persiste.

Lorsqu'on parle des métiers techniques, en ce qui nous concerne, il s'agit principalement des métiers de conducteur. Entre 2005 et 2009, on a engagé environ 1 400 conducteurs sur un nombre total aujourd'hui de 4 700. Nous avons effectivement insisté et la Holding a pris un grand nombre d'initiatives à travers des contacts avec des écoles et toutes sortes d'organisations car la difficulté de recrutement dans les métiers techniques était un réel problème.

Je pense que cela va mieux mais cela reste, pour autant que je puisse m'en faire une idée aujourd'hui, un réel souci.

Christophe Bastin (cdH): Si je comprends bien ce n'est pas uniquement à cause du salaire. Il y a quelques semaines, nous sommes allés chez Alstom pour qui c'est un peu plus facile; ils recrutent directement les ingénieurs en dernière année. Pensez-vous qu'on pourrait également accélérer ou anticiper l'examen pour "pouvoir concurrencer" le privé?

Edmée Degroeve: Je pense que cela ne se fait pas directement à la SNCB, mais les responsables du recrutement des ressources humaines de la holding ont déjà pris pas mal d'initiatives.

Monsieur Bastin, je vous donne raison: dans le secteur privé, quand on met une annonce pour engager quelqu'un, le laps de temps entre le premier entretien et les tests est plus court que dans le secteur public. Je pense que nous pouvons encore nous améliorer. Les meilleurs éléments, on a vite compris où ils se trouvent. On va même les chercher en dernière année d'études d'ingénieur. Donc, évidemment, le premier qui met la main dessus, il l'a! Nous devons faire preuve de dynamisme.

Toute une politique est en cours pour augmenter

les possibilités d'avoir les bonnes personnes d'un bon niveau au bon moment.

Christophe Bastin (cdH): Je vous remercie.

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw Degroeve, begrijp ik het goed dat indien u vrijer zou zijn in het zoeken en aanwerven van mensen, het vinden van technisch gespecialiseerde medewerkers eenvoudiger zou zijn?

Edmée Degroeve: Vrijheid, mijnheer Vandeput, wat wil dat zeggen? Wij werken in het kader van een grote onderneming, in het kader van akkoorden, in het kader van verantwoordelijkheden die toegewezen zijn aan bepaalde ondernemingen. Ik heb vertrouwen in het dynamisme van die ondernemingen. Ik denk dat iedereen, in elke onderneming, als objectief moet hebben om zichzelf en de structuren te verbeteren en soms, in bepaalde gevallen, af te stoffen. Maar ik denk niet dat dat een kwestie van vrijheid is. Ik denk dat er al veel vooruitgang geboekt is en dat wij wat dat betreft op de goede weg zijn. Dat is mijn mening.

Steven Vandeput (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord. De cijfers bewijzen echter dat het huidige beleid dat gevoerd wordt om mensen aan te trekken, niet voldoet. Als men het aantal mensen dat gevraagd wordt, zowel door de NMBS als door Infrabel, naast het aantal uiteindelijk aangeworven personen legt, is het resultaat beschamend laag. Een op drie wordt aangeworven meen ik, de jongste vijf jaar. Het cijfer is zeer laag.

Met deze commissie willen wij naar de grond van de zaak gaan. Ik meen dat het de bedoeling moet zijn de procedures te vergemakkelijken in de toekomst. Dat is wat u ook zegt. Vandaar mijn vraag in die richting.

Het gaat inderdaad om de interpretatie van het woord “vrijheid”. Hebt u de indruk dat wat men vandaag doet, voor de nabije toekomst een versnelling zal betekenen wat het aanwerven van de nodige mensen betreft?

Edmée Degroeve: Ik ben de mening toegedaan dat er wel degelijk vooruitgang geboekt is de laatste jaren. Er is de verplichting. Het is niet moeilijker dan dat. Wij moeten mensen vinden. Wij moeten mensen vinden, want het grote apparaat van de Belgische spoorwegen heeft personeel nodig. Wij moeten dus initiatieven nemen, misschien nieuwe initiatieven. Ik heb vertrouwen in de methode van aanwerven van mensen voor de Belgische spoorwegen door de NMBS-Holding. Ik ben ervan overtuigd dat men zich daarvoor zeker en vast gaat inspannen.

Het is geen kwestie van zich inspannen alleen; het is een absolute noodzakelijkheid, om het apparaat te laten draaien.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Degroeve, sans entrer dans la technique, je voudrais vous poser une question sur la migration de la TBL1+ vers l'ETCS. Le système TBL1+ est présenté par Infrabel comme étant une première étape vers l'installation de l'ETCS. Le représentant de l'autorité nationale de sécurité nous a dit qu'il ne pouvait affirmer que la TBL1+ constituait effectivement une étape logique vers l'ETCS.

Le raisonnement précité est compréhensible pour Infrabel dans la mesure où il est possible de récupérer toute une série d'éléments de la TBL1+ lors du passage à l'ETCS. Cela est beaucoup plus difficile pour l'opérateur SNCB. Lors de notre visite chez Alstom, nous avons pu voir la différence fondamentale qui existe, ne fût-ce qu'au niveau du *hardware*, entre la TBL1+ qui nécessite vraiment peu de place puisqu'il s'agit d'une petite boîte alors que l'ETCS prend beaucoup de place.

Un débat au sujet du choix de la TBL1+ a-t-il eu lieu au sein du conseil d'administration? Ce dernier a-t-il considéré que l'on s'inscrivait dans la logique du passage à l'ETCS via la TBL1+? Ou, au contraire, le coût beaucoup plus important lié à l'installation de ETCS a-t-il fait que la SNCB soit restée en retrait? Cette dernière s'est peut-être dit qu'elle allait faire procéder à l'installation de la TBL1+ et qu'elle verrait, par la suite, pour le reste.

Edmée Degroeve: Monsieur Balcaen, des débats ont bien eu lieu et ce, pas uniquement dans le cadre du conseil d'administration, mais aussi et surtout au niveau de l'armée d'ingénieurs que compte la SNCB. Il y a eu pas mal d'échanges et de réunions. Des propositions ont été faites au comité de direction. Par la suite, la question a été examinée au niveau du conseil d'administration.

Il est clair – et vous l'avez dit vous-même – que l'aspect *business economic* entre en considération. Cela dit, il est sûr qu'il existe quasiment un facteur 10 entre la TBL1+ et l'ETCS. J'ajoute que l'aspect économique n'a pas du tout été prépondérant dans le choix ou l'état d'avancement.

Le conseil d'administration en a discuté à plusieurs reprises. Nous avons suivi l'avis et la

proposition de nos experts que sont nos ingénieurs.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Pour préciser ma question: dans les décisions du conseil d'administration de l'époque, prend-on nettement la décision d'équiper en TBL1+ mais en tant qu'étape vers l'ETCS? Est-ce clairement décidé par le conseil d'administration?

Edmée Degroeve: Il a été nettement expliqué au niveau des conseils d'administration que la TBL1+ était un point de départ. Je ne sais plus qui a dit: "Il y a une différence forcément entre l'ETCS et la TBL1+". Nous avons attiré l'attention sur ce point. Cependant, le temps pressait. Nous avons attiré l'attention sur le fait qu'en prenant la décision de l'installer, nous ne voulions plus tergiverser. Nous avons décidé d'y aller.

Évidemment, par après, il est toujours possible de dire que ce n'était pas la meilleure solution. Néanmoins, je suis toujours intimement convaincue que ce l'était.

L'attention a été clairement attirée sur le fait qu'en installant la TBL1+, un jour, quand l'ETCS arriverait, une partie seulement pourrait être réutilisée. Ce n'était pas la partie dans le matériel roulant. Vous l'avez vu chez Alstom et vous l'avez dit vous-même: la partie *hardware* est clairement adaptée dans le cas d'un passage à l'ETCS. Il n'y a que le côté rail-chemin (?) qui peut être réutilisé. Néanmoins, je pense que la sécurité de nos rails, de notre personnel et de nos clients était vraiment trop importante.

C'est dans ce sens que nous avons pris la décision, mais nous avons été dûment informés à plusieurs reprises par nos techniciens, par nos ingénieurs et par des membres du comité de direction, qui en étaient en charge.

Tanguy Veys (VB): Er werd daarnet al verwezen naar het trilateraal veiligheidsplan. Ik vraag mij af in hoeverre die vergaderingen en opvolgingen niet meer dan een soort papieren structuur zijn, die men op poten stelt zonder een aantal problemen op te lossen.

Ik verwijs naar een belangrijk element dat hier al aan bod is gekomen, zijnde de link tussen seinoverschrijdingen en slaapstoornissen. Onderzoekt men of slaapstoornissen aan de basis liggen van het hoge aantal seinoverschrijdingen?

Wat zijn de afspraken daaromtrent met de treinbestuurders? Het is geweten dat treinbestuurders naast hun job bij de spoorwegen soms nog ander werk leveren en dat dit mogelijk problemen in de hand kan werken. Hoe gaat de NMBS daarmee om? Bestaan er daaromtrent al conclusies en afspraken?

Edmée Degroeve: Uw vraag is tweeledig. Eerst hebt u het over het installeren van een veiligheidsdienstsysteem en de opvolging ervan.

U zegt dat dit een papierwinkel zou kunnen zijn. Wat de dynamiek daarvan betreft, heb ik een drietal jaar geleden, toen men daarmee is begonnen, kunnen constateren dat niet alleen de wil bestond, maar dat er ook daadwerkelijke resultaten uit die veiligheidsdienst voortkwamen.

Het houden van vergaderingen, het opstellen van rapporten, het in het kader van dat veiligheidssysteem op punt stellen van bijvoorbeeld procedures – dat is ook een van de redenen voor de oprichting van die veiligheidsraad –zorgt voor veel papierwerk.

Het meten van zaken gaat doorheen het opstellen van procedures. Wie procedures zegt, zegt een pak papier. Ik denk echter niet dat dit het dynamisme van de dienst in gevaar heeft gebracht of brengt. Er zijn daadwerkelijke beslissingen en richtlijnen uit voortgekomen waarmee wij een modernere aanpak van de veiligheidsproblematiek kunnen garanderen.

Een tweede gedeelte van uw vraag betreft de eventuele slaapstoornissen van de treinbestuurders.

Ik heb die vraag gelezen en ik moet u eerlijk zeggen dat dat mij een beetje verwonderd heeft. De hygiëne waaraan iedereen moet deelnemen… Ik heb geconstateerd dat we dat op het niveau van de NMBS op een veel bredere lijn aangepakt hebben, niet alleen slaapstoornissen of eventuele zorgen daarover. Het moet breder bekeken worden. Daarover is er wel degelijk gesproken en vergaderd. Bijvoorbeeld tijdens de opleidingsdagen is daar met de treinbestuurders over gesproken. Het is verbreed naar een gezonder leven. Gezonder leven houdt natuurlijk ook aspecten zoals voeding, rust en slapen in. Ik denk echter niet dat dit moet uitgetrokken worden als een daadwerkelijke problematiek. We hebben dat veel breder aangepakt. Ik zou dat niet als een geïsoleerd element willen beschouwen. Het is een kwestie voor iedereen, voor treinbegeleiders, treinbestuurders en zelfs voor u en mij. Het is een kwestie van gezond leven, vooral als men een heel gevaarlijke taak heeft, zoals een

treinbestuurder. Dan moet er een bepaalde levenswijze gehandhaafd worden. Het aantal uren slaap maakt daar natuurlijk deel van uit.

Tanguy Veys (VB): Er is dus geen specifiek onderzoek gedaan of dat ten grondslag ligt aan de seinoverschrijdingen?

Edmée Degroeve: Neen.

Tanguy Veys (VB): Het is uit onderzoek ook niet naar voren gekomen als een van de mogelijke problemen?

Edmée Degroeve: Neen, helemaal niet.

De **voorzitter**: Ik meen dat iedereen de gewenste vragen heeft kunnen stellen? Mevrouw Degroeve, dan dank ik u voor uw bijdrage aan de werkzaamheden van onze commissie. Ik geef onmiddellijk het woord aan mevrouw Bovy voor de laatste toelichting.

Laurence Bovy: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, als voorzitster van de raad van bestuur van de NMBS sinds oktober 2009 heb ik met veel aandacht de werkzaamheden van uw commissie gevolgd. Ik heb een compilatie gevraagd van de beslissingen in verband met het thema van de veiligheid die door de raad van bestuur tussen 1 oktober 2009 en 3 december 2010 zijn genomen. De documenten zijn beschikbaar in het Frans en het Nederlands bij het secretariaat van de commissie.

Depuis que j'ai pris mes fonctions, le groupe SNCB a vécu des heures noires qui ont mis sur le devant de la scène la question de la sécurité. Le 20 novembre 2009, soit moins de deux mois après mon entrée en fonction, Mlle Vanessa Lapierre, accompagnatrice de train, perdait tragiquement la vie à proximité de la gare de Mons dans des circonstances que la justice doit encore clarifier. Je reste marquée par l'image de cet amas de métal que j'ai découvert sur place et qui laissait aisément deviner la violence du choc, mais plus encore, par la douleur de ses proches que j'ai rencontrés le jour même et puis, à nouveau, quelques mois plus tard.

Mais le pire était à venir. Je l'ai découvert avec stupeur, comme nous tous, le long des rails à Buizingen le 15 février 2010. Pour ce qui me concerne, j'ai donc surtout connu la gestion de la sécurité en période de crise. Je tiens d'ailleurs à vous exprimer combien j'ai été impressionnée par la capacité du personnel de terrain du groupe SNCB à réagir face à un tel drame. Que ce soit les accompagnateurs des deux trains qui sont entrés en collision ce jour-là ou le personnel d'intervention appelé à dégager les voies, pour ne citer que ces exemples, même s'il y en a beaucoup d'autres.

Vu mon historique récent à la présidence de la SNCB, je ne vais pas m'exprimer, vous le comprendrez aisément, sur des décisions d'investissements notamment qui ont été prises plusieurs années avant mon arrivée mais, davantage sur le suivi qui a été celui du conseil d'administration après la catastrophe de Buizingen.

Le lendemain après-midi, soit le 16 février, après avoir assisté le matin en observateur au comité de direction, je réunis en urgence un conseil d'administration afin de prendre connaissance des éléments connus des circonstances de l'accident et de recevoir une information sur les systèmes de sécurité mais aussi, d'enclencher sans tarder les procédures d'indemnisation des victimes, d'assurer aux membres du personnel concernés par l'accident, tout le soutien nécessaire, et enfin, de vérifier que tout est mis en œuvre pour garantir la continuité du service. Par ailleurs, le conseil demande à recevoir, à bref délai, des informations complètes sur divers aspects et, en particulier, à propos de la formation et du régime de travail des conducteurs de trains.

Le conseil se réunit à nouveau une semaine plus tard, le 23 février, afin d'entendre les premiers éléments de réponse. Il s'agit notamment d'un historique des différentes décisions prises dans le passé pour commander les différents systèmes de sécurité. Il nous est aussi confirmé, par la même occasion, que tout est mis en œuvre pour que 100 % du matériel roulant soit équipé du système de communication GSM-R d'ici à fin 2010. Cet engagement sera respecté.

À l'occasion de cette réunion, de nouveaux points importants sont également abordés. Les dépassements de signaux : une information de type statistique nous est donnée. La productivité des conducteurs de trains : le conseil reçoit une information détaillée sur la formation mais demande des informations complémentaires sur le régime de travail des conducteurs et aussi la réalisation effective des recrutements nécessaires dans les ateliers, en particulier pour les postes liés à l'installation des équipements de sécurité.

En outre, et c'est probablement un point important, le conseil charge le comité de direction d'étudier les possibilités d'accélérer l'équipement

en TBL1+ du matériel roulant. Enfin, le conseil d'administration marque son accord sur ma proposition de débuter chacune de nos réunions par un état des lieux en matière de sécurité. Le 5 mars, le conseil décide que la plus grande transparence doit être observée en ce qui concerne la communication des informations demandées par la commission spéciale de la Chambre. Le conseil se penche cette fois sur les dossiers d'acquisition, en particulier ceux portant sur les locomotives de type 13 et de type 18 en ce qui concerne les aspects liés à la sécurité.

La semaine suivante, le 10 mars, nouvelle réunion de suivi. Le conseil prend acte de l'état d'avancement de l'équipement du matériel roulant en TBL1+ et des conditions de faisabilité requises pour l'accélérer. Un deuxième temps de la réunion est consacré à une présentation détaillée de l'activité relative à la conduite des trains: organisation des dépôts, analyse des prestations effectives des conducteurs au regard de la réglementation, éléments de pénibilité, recrutement, formation de base, formation permanente, etc. L'étude réalisée par le service CPS de la Holding sur la charge psychosociale et le vécu des conducteurs nous est également présentée.

Un troisième temps de la réunion est dédié aux dépassements de signaux. Il en ressort que leur nombre est en augmentation depuis 2005. Si la cause principale en est la distraction des conducteurs, l'augmentation du nombre de dépassements semble influencée par d'autres paramètres, comme notamment l'augmentation du nombre de trains, la densité particulière du réseau belge – c'est d'ailleurs ce qu'a souligné l'expert de l'ERA que vous avez entendu – et aussi l'amélioration de la technique pour la récolte désormais systématique et plus précise des données. Une corrélation claire semble, en outre, exister entre l'ancienneté du conducteur et le nombre de dépassements de signaux. Par ailleurs, certains signaux sont dépassés plus fréquemment que d'autres, d'où des discussions – en cours – avec Infrabel.

Les actions entreprises pour tenter d'améliorer la situation nous sont également présentées, que ce soit en matière de formation permanente, études de lignes, coaching, ou tout récemment par l'ajout d'un jour de formation spécifique dans la formation de base et par un accompagnement renforcé des jeunes conducteurs.

Le 16 mars, le conseil marque son accord sur l'accélération du programme d'équipement TBL1+.

Le conseil prend également acte des conditions de faisabilité: taux d'immobilisation du matériel, ce qui a un lien, comme vous l'a dit Mme Vanderveeren, avec la ponctualité, transfert de charges de travail d'entretien entre ateliers pour libérer de la capacité à Stokkem, Malines et Salzinnes, adaptation du règlement des congés en juillet et août, non-pertinence du recours à la sous-traitance, etc.

Le conseil charge également la direction compétente d'entreprendre toutes les démarches nécessaires pour ajouter un dispositif Memor à ceux des anciens véhicules toujours en service et seulement équipés du système gong-sifflet. L'objectif est de relever leur niveau de sécurité, même si leur mise hors service est prévue au plus tard en 2013.

Lors de sa réunion du 12 avril, le conseil estime, sur proposition du management, que le projet d'équipement ETCS pour les locomotives de type 13 et les voitures-pilotes 1-11 doit être revu afin de prévoir d'emblée, et non plus en phase 2, l'activation de l'ETCS, y compris TBL1+, placé sur ce matériel. Le conseil d'administration mandate le management pour entamer les négociations avec le fournisseur Alstom pour ce faire.

Réuni le 7 mai, le conseil prend connaissance des informations relatives au suivi de l'indemnisation des victimes et à l'état d'avancement du programme d'équipement en TBL1+. Un tel monitoring sera présenté à chaque conseil.

Lors de ses réunions de juin et juillet, le conseil prend connaissance respectivement du système de gestion de la sécurité mis en place au sein de B-Cargo dans le cadre du processus de filialisation en cours et du rapport de la sécurité pour l'année 2009.

Le 3 septembre, le conseil approuve des *variations orders* au contrat passé avec Siemens, et ce pour un montant de plus de 16 millions d'euros afin, en particulier, d'anticiper l'activation de la fonctionnalité TBL1+ sur les locomotives de type 18.

Le 17 septembre, le Conseil décide d'écrire à Ethias afin de s'assurer que tout est mis en œuvre pour l'indemnisation des victimes et le versement à leurs ayants droit de l'avance prévue dans la réglementation européenne. Le conseil prend également connaissance des circonstances de l'accident d'Arlon.

Le 5 novembre, le conseil marque son accord sur

le lancement d'un marché d'acquisition de 5 000 appareils électroniques personnels pour les conducteurs de train dans le cadre du projet IDA (*Intelligent Driver Assistance*). Le coût du marché est estimé à 10 millions d'euros. Il s'agit, par la numérisation de tous les documents qu'un conducteur doit réglementairement avoir en sa possession – réglementation, livret de conduite et de dépannage, fiche de ligne, carte des marchandises dangereuses, etc., ce qui remplit un sac à dos aujourd'hui –, non seulement de réduire la charge physique et administrative des conducteurs de train, mais aussi d'améliorer la sécurité, puisque les documents de sécurité seront alors toujours actualisés, facilement et rapidement consultables partout, notamment en cas d'incident.

Enfin, le 3 décembre dernier: nouveau monitoring périodique en ce qui concerne l'indemnisation des victimes et l'équipement en TBL1+. J'ai pris bonne note que la nécessité de poursuivre l'installation de TBL1+ avait été soulignée par les experts. À cet égard, je peux vous indiquer qu'à la date du 10 décembre 2010, 314 engins sur les 319 prévus pour la fin 2010 sont aptes à circuler avec TBL1+ et 47 autres le seront avec l'ETCS sur les 60 prévus. Le planning accéléré que nous nous étions fixés pour 2010 devrait donc être respecté. En 2013, tout le parc sera équipé de TBL1+, et environ 30 % du matériel sera équipé de l'ETCS. En 2015, ce pourcentage sera porté à 36 %.

En ce qui concerne les 64 % restants, soit 1 020 engins environ, un premier inventaire a d'ores et déjà été fait. Il ressort de cet inventaire que pour environ 400 engins, l'installation de l'ETCS dans le poste de conduite est techniquement faisable. Pour les autres, dont la mise hors service est en principe programmée entre 2015 et 2020, elle s'avèrera probablement très compliquée techniquement, voire impossible (M. Balcaen y a fait allusion).

L'analyse doit évidemment être affinée et complétée, notamment en vue de l'élaboration du futur plan d'investissement à partir de 2013 et aussi en ce qui concerne la prévision des charges de travail, et donc des recrutements et de la formation, dans les ateliers. Par ailleurs, cette analyse devra évoluer en fonction du schéma de migration qui sera retenu par Infrabel, que ce soit du point de vue du timing ou de la version ETCS qui sera finalement retenue. Une concertation avec Infrabel est bien entendu indispensable; elle pourrait in fine prendre la forme de réunions de travail communes des deux conseils d'administration comme nous l'avons fait récemment sur l'audit conjoint initié en matière de ponctualité.

Mesdames et messieurs, cette ligne du temps était sans doute un peu fastidieuse mais elle vous aura montré, j'ai la faiblesse de le croire, que la sécurité a bien été au cœur des préoccupations des huit administrateurs de la SNCB au cours des mois écoulés.

Si vous m'y autorisez, je souhaiterais, pour conclure, vous livrer mes impressions après un peu plus d'un an en réponse à l'interrogation pertinente des experts et de certains membres de votre commission, par rapport à la culture de la sécurité au sein de la SNCB.

Existe-t-il une culture de la sécurité au sein de la SNCB? Pour peu que je puisse en juger après 14 mois, moi qui n'ai ni une fonction permanente ni un rôle opérationnel à la SNCB, je répondrais oui, sans hésitation.

J'en veux pour preuve:

- La priorité donnée dans le programme 2010 des audits internes à des sujets liés à la sécurité. Il devrait en être également le cas dans le programme 2011.

- La démarche participative, avec des accompagnateurs et des conducteurs de trains, qui est en cours pour améliorer et sécuriser la procédure de départ des trains. Nous en avons également débattu en conseil.

- Le caractère drastique de la sélection en matière de recrutement des conducteurs.

- L'accent qui est mis sur les modules sécurité en matière de formations, de base et permanente, tant en ce qui concerne les conducteurs que les accompagnateurs de trains.

- La méticulosité du personnel des ateliers affecté aux tâches d'entretien du matériel roulant, que j'ai eu l'occasion de constater lors de mes visites.
- Le fait que le projet de filialisation des activités cargo comporte un important volet visant à l'amélioration de la sécurité d'exploitation, souci qui reste prioritaire, même si d'autres volets mobilisent, comme vous le savez, beaucoup de temps et d'énergie.

Si une culture de la sécurité existe bel et bien au sein de la SNCB, n'y a-t-il pas des efforts à faire pour améliorer les choses? À cette question-là aussi, je répondrai oui, sans ambiguïté. Car, en

matière de culture de sécurité, on ne peut se reposer sur la seule technologie. Rien n'est jamais acquis; il faut sans cesse "retaper sur le clou".

Et ce, d'autant plus que l'année noire que nous venons de vivre et le climat difficile dans lequel les cheminots débutent chaque journée de travail pourraient entraîner une certaine démotivation et, partant, une moindre vigilance de certains si nous n'y prenons pas garde, à quelque niveau que ce soit.

Par ailleurs, une plus grande transversalité devrait peut-être être recherchée en matière de sécurité.
La *safety platform* qui regroupe, au niveau macro, Infrabel, le SSICF et tous les opérateurs ferroviaires est, me dit-on, un lieu d'échange très utile. Mais la dynamique y est lourde.
Des contacts bilatéraux plus réguliers encore, au niveau du terrain, entre Infrabel et la SNCB pourraient sans doute avoir leur utilité.

Enfin, comme vos experts et la Cour des comptes, je suis aussi d'avis que le prochain contrat de gestion devrait, en complément de la législation, comporter un volet sécurité.

Pour ce qui me concerne, je voudrais modestement vous confirmer que l'attention qui a été portée ces derniers mois par le conseil d'administration de la SNCB au volet sécurité dans ses différents aspects ne va pas se relâcher.

Het is mijn bedoeling om regelmatig het thema van de veiligheid op technisch en menselijk vlak op de dagorde van de raad van bestuur te zetten.

Je vous remercie pour votre attention et je suis bien entendu disponible pour répondre à vos questions.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bovy, dank u voor de toelichting. Ik ga dezelfde vraag herhalen van vanmorgen.

De NMBS en Infrabel hebben in onderling overleg momenteel beslist om ETCS level 1 op het GEN-netwerk te implementeren. Ik heb vanmorgen al de vraag gesteld of er voldoende afwegingen op het vlak van capaciteit, stiptheid en veiligheid zijn gemaakt tussen ETCS1 en ETCS2. Er werd geantwoord dat er niet voldoende bewijs was dat ETCS2 op het vlak van de capaciteit veel voordelen biedt. Bij ons bezoek aan het bedrijf Alstom heeft men ons echter heel duidelijk gemaakt dat ETCS2 enorme voordelen op het vlak van capaciteit biedt. Ook Denemarken en andere landen gaan over naar ETCS2. Kunt u hierover meer verduidelijking geven?

Laurence Bovy: La question de l'équipement ETCS niveau 1 contre ETCS niveau 2 pour le réseau RER a été évoquée très récemment dans une information à nuancer et qui a été publiée dans la presse. La réaction a été claire: et Infrabel et la SNCB ont réaffirmé dans un communiqué commun que ce qui avait été décidé, à savoir l'équipement en ETCS niveau 1, était toujours d'actualité. Bien entendu, si cette attitude devait évoluer et si Infrabel devait estimer qu'à terme, pour des raisons de sécurité renforcée ou d'interopérabilité, il convenait d'évoluer vers ETCS niveau 2, nous n'aurions d'autre choix que de suivre pour le matériel roulant. Mais pour aujourd'hui, les Desiro, puisque nous parlons de cela essentiellement, sont prévues pour être équipées au niveau 1 en ETCS.

Christophe Bastin (cdH): Madame Bovy, vous avez parlé d'améliorer la transversalité principalement avec le SSICF. Vous avez parlé d'une dynamique lourde. Que pensez-vous mettre en place pour éviter toute cette lourdeur?

Laurence Bovy: Ce que j'ai évoqué, c'est la nécessité d'une meilleure transversalité et d'une meilleure collaboration sur le plan local et sur le terrain entre Infrabel et la SNCB. D'après ce qu'on me dit, cette *safety platform* regroupant tous les intervenants est un lieu utile, mais à un niveau macro, précisément en fonction du nombre d'intervenants à réunir qui est assez lourd.

Par rapport au SSICF, je constate que – et je ne le regrette pas – pour une part, ce qui explique la longueur et le temps qui s'écoule entre le moment où une décision d'investissement est prise, et le moment où le matériel est mis en service commercial, c'est la lourdeur des procédures d'homologation qui sont, à mon avis, bien légitimes et normales puisqu'en matière de sécurité, il ne faut prendre aucun risque.

À ce point de vue, je pense peut-être avoir été imprécise. Je n'évoquais pas une plus grande transversalité nécessaire avec le SSICF. Il joue son rôle et doit le faire en toute indépendance. Nous devons nous plier à ses exigences. Il est exact que cela entraîne parfois, nous l'avons constaté, des retards dans la mise en service commerciale du matériel. Mais c'est pour la bonne cause puisqu'en matière de sécurité, l'à-peu-près ne peut pas être de mise.

Au niveau du conseil d'administration, puisque c'est là que je me situe, nous avons déjà pris

l'initiative une première fois d'avoir une réunion de travail commune avec le conseil d'administration d'Infrabel sur la ponctualité. Nous en avons une autre prévue en janvier et nous souhaitons qu'il en soit de même en matière de sécurité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Bovy, sans polémiquer outre mesure, je voudrais revenir sur la question ETCS 1 et ETCS 2 sur le RER et ce, afin d'obtenir la plus grande transparence possible.

Lorsque nous nous sommes rendus à Salzinnes, un représentant de la SNCB nous a fait un exposé sur l'équipement du matériel roulant en TBL1+, ETCS 1, ETCS 2. Il nous a confirmé qu'Infrabel avait indiqué la semaine précédente que le RER serait en tout cas partiellement équipé de l'ETCS 2. Il y a visiblement des décisions prises à un niveau différent du conseil d'administration aujourd'hui.

Qu'en est-il exactement?

Si vous le permettez, je voudrais également revenir sur le passage de votre exposé où vous avez évoqué les décisions prises à la suite de la catastrophe de Buizingen sur les locomotives de type 13 et 18. Je n'ai pas très bien compris. Pourriez-vous réexpliquer? L'équipement TBL1+ n'était pas prévu ou était-ce celui en ETCS?

Laurence Bovy: Monsieur Balcaen, on ne va effectivement pas continuer à parler de ce sujet. Vous savez peut-être des choses qu'à mon niveau, je ne sais pas!

En tout cas au niveau du conseil d'administration, nous sommes restés sur le schéma ETCS niveau 1 et Infrabel, par la voie officielle, c'est-à-dire son organe de communication – j'imagine avec l'aval du CEO –, a confirmé qu'ETCS niveau 1 était bien la décision en matière d'équipement RER. Je ne peux que me fier à ces informations officielles! Maintenant que certains aient une autre approche au niveau technique et qu'il y ait là une réflexion évolutive, je ne vais pas le nier. Simplement, je ne le sais pas.

En ce qui concerne les locomotives de type 13 et 18, c'est évidemment une question assez technique. Je me suis moi-même beaucoup interrogée et ai beaucoup harcelé la Direction Technics sur le sujet. Il m'a été répondu que tant pour les locomotives type 13 que pour les locomotives type 18, le cahier des charges prévoyait bien évidemment l'équipement en TBL1+ - ETCS. Mais ce qui était prévu, c'était une phase 1 où le hardware ETCS était installé mais non activé et puis une phase 2, où cet équipement de sécurité serait activé, étant entendu que c'est Alstom qui développe les deux concepts (en direct pour les locomotives de type 13, par le biais d'une sous-traitance avec Siemens pour les locomotives de type 18). C'est donc le même concept et le même problème.

Ce que nous avons décidé, pour toute une série de raisons, notamment les exigences du SSICF mais aussi le souci d'anticiper, c'est qu'il devrait y avoir une phase 1bis à l'occasion de laquelle le système *hardware* devrait être activé en TBL1+ de manière à ce qu'il n'y ait pas de mise en service des locomotives de type 18 par exemple – la mise en service commerciale est prévue en 2011 –, sans qu'au minimum la TBL1+ soit activée. Voilà la portée des décisions que nous avons prises.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Cela signifie qu'a priori, on pensait que les locomotives de type 18 n'allaient pas devoir voir leur système TBL1+ activé au moment où elles allaient être mises en service. On estimait donc qu'il n'y avait pas d'urgence ou alors, il n'y avait pas suffisamment d'équipements prévus au niveau des voies. Cette modification en termes d'approche ne constitue-t-elle pas l'élément essentiel qui explique le retard de la livraison des locomotives de type 18?

Laurence Bovy: C'est une discussion extrêmement technique. Vous faites une interprétation. Ce qui explique essentiellement le retard, c'est l'exigence du SSICF d'avoir un seul écran dans la cabine de pilotage avec affichage de la vitesse. Voilà ce qui m'a été expliqué. N'étant pas ingénieur de formation, je ne sais évidemment pas vous indiquer en quoi cela constitue une plus-value. Mais comme le SSICF l'avait estimé utile, nous n'avions pas d'autres choix que de nous conformer à sa décision. Cela a impliqué une révision de son concept par Alstom. Voilà notamment les raisons pour lesquelles un retard a été acté, de même d'ailleurs qu'un surcoût. En effet, pour ce qui concerne les locomotives de type 18, cette reconfiguration phase 1bis impose une dépense supplémentaire de l'ordre de 16 millions d'euros.

J'imagine que si vous voulez avoir une explication plus scientifique que la mienne et plus pertinente sur le sujet, vous interrogerez le management de la SNCB et, en particulier, sa direction Technics. Ils sont à votre disposition. Pour ma part, je ne veux pas m'improviser ingénieur.

De **voorzitter**: Ik wil nog een kleine toevoeging

doen met betrekking tot de moeilijkheid van de homologatie van het type 18. Met betrekking tot de ergonomie voor de bestuurder heeft DVIS bepaald dat twee schermen niet kunnen. Dat moet in één scherm worden geïntegreerd, zowel voor TBL2 als voor TBL1+, inderdaad door de snelheidsaanduiding.

Wanneer ik dezelfde vraag elders stel, zegt men dat het meer dan dat is. Men gaat niet alleen van twee schermen naar één omwille van de ergonomie, maar blijkbaar waren er volgens DVIS al meer dan honderd afwijkingen gevraagd bij het type 18.

Als er al meer dan honderd afwijkingen door de constructeur, in dit geval Siemens, zijn gevraagd, dan moet men bij het opstellen van het lastenboek toch ook al rekening hebben gehouden met de specificiteit van ons Belgisch systeem?

Laurence Bovy: Je ne veux pas avoir l'air de botter en touche, mais je n'étais pas au conseil d'administration au moment où le cahier des charges a été présenté pour approbation. Je ne peux que constater une chose, c'est que, d'une part, le système ETCS était bien prévu, et le contraire aurait été étonnant, et d'autre part, que nous n'avons pas eu d'autre choix que de procéder à ce que l'on appelle des variations orders avec un surcoût, au terme d'une négociation avec Siemens qui a été dure et qui a ramené les prétentions de cette dernière à 16 millions. Maintenant, il est vrai que nous devrons en tirer les enseignements pour l'avenir.

Mais je voudrais tout de même aussi, monsieur le Président, que l'on prenne garde à ne pas minimiser la complexité de tels marchés publics et la complexité technique que cela suppose. Effectivement, quand un cahier des charges est présenté à un conseil d'administration, quel qu'il soit, nous n'avons d'autre choix – et disant cela, je ne mets pas en doute la qualité du travail qui est fait au sein des équipes – que de nous en remettre à l'expertise des ingénieurs, sachant aussi que nous avons un deuxième filtre très important et très rassurant: à savoir la procédure d'homologation par le SSICF et le rôle que joue également le SPF Mobilité. N'importe qui dans un conseil d'administration, sauf à être un spécialiste en la matière, ne pourra faire autre chose que cela.

De **voorzitter**: Ik wil de techniciteit zeker en vast niet minimaliseren. Ik stel alleen vast dat het type 18 eigenlijk in februari of maart 2011 had moeten rijden. Door homologatieproblemen zal dat niet kunnen. Het gevolg is dat volgens het destijds voorziene of het nieuwe akkoord rond Logistics een deel van die locomotieven van type 13 aan Logistics moet worden overgedragen en dat dan het reizigersvervoer in de problemen komt omdat type 18 niet geleverd is.

Laurence Bovy: Pour les locomotives de type 13, en effet, il est prévu dans le programme de filialisation de l'activité marchandise de les transférer à la nouvelle filiale. La décision n'a pas encore été prise formellement, même si dans son principe, elle a été approuvée par tout le monde, y compris le gouvernement et la Commission européenne dans le cadre du dossier présenté en décembre de l'année passée. Pour le reste, le maximum est fait au sein de la SNCB pour respecter les délais de l'équipement en TBL1+, y compris et avant tout pour le trafic voyageurs.

Le **président**: Cela, tout le monde l'a constaté.

Laurence Bovy: Je partage votre constat et je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

Linda Musin (PS): Madame Bovy, je voudrais tout d'abord vous remercier pour votre exposé complet qui traduit la dynamique actuelle du CA. Monsieur le président, ma question venait à la suite de la première partie de l'intervention de M. Balcaen, à savoir la communication entre Infrabel et la SNCB. Dans le corps de votre exposé, vous nous avez dit que des contacts bilatéraux plus fréquents auront bien toute leur utilité. Comment pourriez-vous qualifier les contacts bilatéraux entre Infrabel et la SNCB aujourd'hui?

Laurence Bovy: Madame Musin, tout est toujours perfectible. Un exemple m'a frappé: c'est tout le travail en cours pour améliorer et sécuriser la procédure de départ des trains. Vous vous souviendrez qu'à la suite d'un accident à Dinant, il y a quelques mois, un accompagnateur de train qui était tombé entre le train et le quai a eu les deux jambes coupées et qu'un voyageur avait été blessé lui aussi. Ce travail est en cours; il est exemplaire de la collaboration en vigueur au sein du groupe SNCB (même si cela ne veut pas dire que toutes les collaborations sont aussi bonnes !) puisque la Holding est impliquée via ICTRA pour les aspects de transmission de l'information, GSM-R, Infrabel avec son personnel de terrain, tout comme la SNCB avec les conducteurs et accompagnateurs de train. C'est pour cela que je qualifie la démarche de participative. Elle l'est à double titre: elle associe le personnel de terrain qui a été vraiment impliqué dans les choix de la

nouvelle procédure qui va être lancée, et elle implique les trois piliers du groupe.

Toutes les collaborations se passent-elles aussi bien que celle-là? Je ne le sais pas. Je sais en tout cas, qu'à l'occasion d'une réunion commune des deux conseils d'administration, cette question sera posée aux deux CEO et à leurs équipes.

Tanguy Veys (VB): Ik wil nog even doorgaan op het punt van de samenwerking. Alles is voor verbetering vatbaar, zoals u zelf zegt, maar het is toch opvallend dat DVIS in oktober 2009 de vaststelling maakte dat er bakens van TBL1 werden gedemonteerd of gedeactiveerd bij de installatie van TBL1+. Op dat ogenblik waren er treinen die nog steeds enkel met TBL1 konden werken, maar men heeft alsnog die bakens verwijderd. Het Rekenhof heeft er verder onderzoek naar gedaan en Infrabel liet in een van haar reacties weten dat het in feite de NMBS was die haar uitrolplanning, waartoe zij zich had verbonden, niet naleefde. Infrabel ging er dus blijkbaar verkeerdelijk van uit dat jullie al veel verder stonden. Dat is een zeer pijnlijk voorbeeld, op het vlak van de veiligheid, van communicatie die niet verloopt zoals het moet.

Laurence Bovy: Je ne peux qu'être d'accord avec vous, le fait que vous mentionnez est bien réel. Je pense qu'Infrabel a corrigé la situation dans un délai relativement rapide. Je ne peux que regretter avec vous qu'il y ait eu là un manque de communication et de coordination. Il faut en tirer les enseignements pour l'avenir.

Je vous rappelle que j'ai pris mes fonctions le 1er octobre 2009. Je ne veux pas me dédouaner mais ce que vous dites a eu lieu. C'est regrettable et cela a été corrigé très rapidement par Infrabel. On ne peut que regretter ce manque de coordination. Je ne vais pas vous donner tort.

Tanguy Veys (VB): U zegt “très rapidement”, maar in het rapport van het Rekenhof staat dat alles opnieuw geïnstalleerd zou worden eind 2010. Op dit moment, vermoedelijk, is die operatie opnieuw rechtgezet. Ik vind dat toch niet “très rapide”.

Laurence Bovy : Vous avez raison, ce n’est pas très rapide mais je pense que votre interrogation devrait plutôt s’adresser à mes collègues d’Infrabel qu’à moi-même.

Valérie De Bue (MR): Madame Bovy, je vous remercie pour votre exposé.

Dans les différentes réunions de la commission, on a souvent mis en évidence, au niveau du déploiement du plan d’investissement, qu’il fallait qu’on investisse sur des systèmes de sécurité sur les voies et en même temps sur les locomotives. Donc, par exemple, il ne faudrait pas que des voies qui sont équipées en balises voient circuler des trains qui ne sont pas sécurisés et vice-versa, que l’on ait des trains avec des systèmes de sécurité qui roulent sur des voies non sécurisées.

Nous avons souvent posé cette question aux différents CEO, à savoir, quelle est la garantie que les investissements sur les locomotives et sur les voies coïncident pour améliorer progressivement le niveau de sécurité du réseau. A-t-on la garantie que ce déploiement soit bien conçu parallèlement?

Laurence Bovy: Votre préoccupation était aussi celle du conseil d'administration. En effet, quand on a évoqué l'accélération du planning TBL1+ notamment, chacun a bien sûr fait remarquer que ce serait presque, dans un premier temps, des investissements à "fonds perdus" si, dans le même temps, les engins en question fonctionnaient sur des voies qui n'étaient pas elles-mêmes équipées.

Je pense que la meilleure garantie à donner, c'est le dialogue permanent entre les équipes techniques d'Infrabel et de la SNCB et l'adaptation des plannings qui en résulte et dont, en conseil d'administration, nous prenons acte. À mon niveau, je ne peux donner d'autre garantie que celle-là.

Je pense que le secret, que la recette de la réussite est dans un dialogue permanent, qu'il faut d'autant plus entretenir que nous sommes désormais deux entités différentes. C'est précisément aussi le rôle de la *safety platform* d'évoquer ce genre de choses.

De **voorzitter**: Heeft iedereen de vragen kunnen stellen die hij wenste te stellen?

Linda Musin (PS): Madame Bovy, vous avez parlé du problème préoccupant des dépassements de signaux et du fait que leur augmentation était due bien sûr à l'augmentation du nombre de trains, à la densité du réseau et au fait qu'on ne récolte plus systématiquement les données.

Vous avez aussi dit que certains signaux pouvaient systématiquement poser problème. Vous avez indiqué que des discussions étaient en

cours avec Infrabel. Je voudrais donc en savoir plus sur les objectifs de ces discussions. Se dirige-t-on vers une cartographie des points noirs du rail?

Laurence Bovy: Je voudrais d'abord dire qu'après chaque incident, il y a des réunions REX (réunions retour d'expérience communes) entre Infrabel et la SNCB au sujet du personnel qui pourrait être concerné.

Ensuite, effectivement, dans les statistiques qui nous ont été présentées, on constate que certains signaux ont été franchis plus d'une fois au cours d'une année écoulée. Dans les facteurs évoqués, il y a notamment des problèmes de visibilité (éblouissement, signal insuffisamment visible, etc.). Chaque cas fait l'objet d'une analyse détaillée, l'objectif étant, le cas échéant, de déplacer les signaux en question et de les améliorer. Ce travail est en cours et j'espère qu'il pourra produire ses fruits.

En ce qui concerne la problématique des dépassements de signaux, je voudrais en profiter pour indiquer deux choses qui me paraissent importantes puisque plus de la moitié des signaux franchis le sont pour des raisons de manque de vigilance du conducteur.

On a évoqué tout à l'heure l'hygiène de vie. Vaste débat. Vous savez qu'un jour de formation (dans la formation permanente) est à présent spécifiquement dédié aux attitudes. Mme Degroeve y a fait allusion. Mais je voudrais aussi insister sur le fait que, dans le cadre des audits qui ont été menés au cours de l'année 2010, une des premières choses qui a été étudiée, c'est la pertinence de la formation de base en matière de dépassements de signaux. C'est donc un sujet constant d'interrogations non seulement d'un point de vue technique qu'on vient d'évoquer (des signaux éventuellement mal placés) mais également d'un point de vue des comportements puisque plus de 52 % des franchissements de signaux au cours de la dernière année étaient dus à la distraction du conducteur.

Par ailleurs, on constate que le taux "moyen" de franchissements de signaux est de plus du double chez un jeune conducteur que chez un conducteur expérimenté. Raison pour laquelle depuis cette année, dans le cadre de la formation permanente, l'accompagnement d'un jeune conducteur par un conducteur expérimenté se fait non plus deux fois par an mais trois fois par an. On essaie par toute une série de mesures de maîtriser le phénomène et de le diminuer, au-delà des causes structurelles évoquées (nombre de trains et densité du réseau) qui, elles, sont probablement plus difficiles à appréhender.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Bovy, en évoquant l'accident de Mons et celui de Buizingen, vous avez parlé d'une période noire, d'une année noire pour la SNCB. Par contre, vous n'avez pas mentionné l'accident en gare d'Arlon au mois de septembre. Cela m'étonne quelque peu. En effet, j'ai eu l'impression qu'au niveau des structures du groupe, voire au niveau du gouvernement, après avoir interrogé M. Schouppe à ce sujet, cet accident n'avait pas été pris sérieusement en compte. Il a suscité peu de réactions. Peut-être allez-vous me contredire.

À la suite de cet accident, en tant que présidente du conseil d'administration, avez-vous pris des initiatives pour que la question soit mise à l'ordre du jour? Je ne vous interroge pas tellement sur les circonstances de l'accident, étant donné que ce n'est pas l'objet de notre commission. N'y avait-il pas là motif à inquiétude? Après la catastrophe de Buizingen et l'accident de Mons, des mesures sont prises mais on s'aperçoit qu'on a encore affaire à des événements assez inquiétants, notamment à des collisions de trains en gare. Je ne me prononcerai pas sur les circonstances qui ont fait pas mal de blessés légers. Il me semble pourtant que l'impact était assez important.

Laurence Bovy: Peut-être ma présentation était-elle trop touffue en informations en ce qui concerne les dates. J'ai bien indiqué que lors de notre conseil d'administration qui a suivi l'accident en gare d'Arlon qui a eu lieu le 15 septembre si ma mémoire est exacte, nous avions eu un *debriefing* précis des circonstances de l'accident.

J'ai insisté à cet égard pour que, vu la proximité entre l'incident d'Arlon et la catastrophe de Buizingen et une forme de similitude apparente des circonstances, le personnel fasse l'objet d'un suivi psychologique renforcé, ce qui a été fait.

Nous en avons bien discuté en conseil d'administration. Je l'ai dit et vous le retrouverez dans les extraits de procès-verbaux de nos décisions que j'ai déposés au secrétariat. J'ai peut-être été rapide sur ce point, mais tel a bien été le cas. Je pensais l'avoir dit.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Peut-être n'ai-je pas été suffisamment attentif, je m'en excuse.

De **voorzitter**: Deze ochtend zei de heer Fontinoy dat NMBS-Holding niet betrokken is bij de uitrol

van TBL1+ op het niveau van Infrabel of NMBS.

Mevrouw Vanderveeren heeft gezegd dat de wetgever een opsplitsing heeft gewild en dat ieder zijn structuur had. Zij zei dat Infrabel naast de NMBS nog andere klanten heeft.

De heer Fontinoy zit toch ook in uw raad van bestuur? Ik neem toch aan dat de informatie binnen de raad van bestuur wordt meegenomen naar de raad van bestuur van de Holding, waarvan hij voorzitter is. Ik vond het een vrij rare situatie toen hij zei dat de raad van bestuur van NMBS-Holding te weinig invloed heeft. Hij zou de beheerscontracten moeten onderhandelen voor de NMBS en Infrabel. Ieder zijn visie, maar ik stel vast dat de heer Fontinoy in uw raad van bestuur zit.

Hoe verloopt de samenwerking tussen de verschillende raden van bestuur?

Laurence Bovy: Je ne vais évidemment pas répondre à la place de M. Fontinoy. Je peux simplement dire que, sur 8 administrateurs du conseil d'administration de la SNCB, 2 sont aussi membres du conseil d'administration de la Holding. Je veux parler de M. Fontinoy, mais il y a également un autre membre.

Pour ce qui me concerne, je trouve que c'est plus un atout qu'un obstacle. Selon moi, on gagne à avoir des administrateurs qui ont un pied d'un côté et un autre de l'autre.

Pour terminer, sans entrer dans des problèmes de personnes, je crois que la Holding a, bien sûr, un rôle très important à jouer, même en matière d'équipements, par le biais des recrutements. Une des conditions de faisabilité pour pouvoir implémenter dans les délais, et a fortiori quand on veut accélérer le planning, tout cet équipement de sécurité, c'est d'avoir du personnel qualifié en suffisance dans les ateliers. De ce point de vue, la holding est, bien sûr, partie prenante en termes de choix qui peuvent être faits en matières d'investissements. Si vous le permettez, je me contenterai de cela.

Le **président**: Madame Bovy, je tiens à vous remercier pour votre contribution à nos travaux

La réunion publique de commission est levée à 14.14 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.14 uur.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 20 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 20 DECEMBER 2010

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Didier Reynders, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 1986 tot 1991 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Didier Reynders, président du conseil d'administration de la SNCB de 1986 à 1991 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Didier Reynders: Monsieur le président, mesdames et messieurs, mon intervention en qualité de président du conseil d'administration de la SNCB, puisque c'est à ce titre que vous avez souhaité me recevoir, couvre la période du 13 octobre 1986 au 22 juillet 1991. Permettez-moi, comme je l'ai fait à l'époque chaque fois que des accidents graves se sont déroulés, d'avoir d'abord une pensée pour l'ensemble des victimes des accidents - vous travaillez sur l'un ou l'autre épisode récent, mais il y en a eu à d'autres époques – et d'avoir une pensée pour les victimes et leurs familles, qu'il s'agisse de membres de l'entreprise ferroviaire, de voyageurs ou de tiers. Différents types d'accidents ont pu se produire au fil du temps.

Je voudrais d'ailleurs dire à ce sujet qu'en lisant les conclusions des experts, je comprends l'ensemble des réactions, mais je voudrais rappeler que, pour tous les travailleurs du rail, la sécurité est une vraie préoccupation, une préoccupation au jour le jour. C'est une chaîne qui assure la sécurité, depuis la construction des voies, la mise en œuvre du matériel, les liaisons entre le sol et le train. Mais c'est une préoccupation que j'ai toujours trouvée au cœur de l'activité de l'ensemble des cheminots. Donc, on peut porter beaucoup d'évaluations en la matière, mais je tenais aussi à le rappeler.

Je suis arrivé à la présidence du conseil d'administration de la SNCB alors que M. Herman De Croo était ministre de tutelle. La structure mise en place introduisait une nouvelle fonction: l'administrateur délégué. Cette fonction fut assurée par M. Honoré Paelinck jusqu'au 24 avril 1987. Par un arrêté royal du 19 novembre 1986, M. Etienne Schouppe fut désigné directeur général de la SNCB. Enfin, le 9 mai 1988, M. Jean-Luc Dehaene remplaçait M. De Croo comme ministre de tutelle. Je crois que vous avez eu l'occasion d'entendre l'ensemble de ces personnes au sujet du rôle qu'elles jouaient à la SNCB pendant la période où j'ai exercé la présidence du conseil d'administration.

Le premier rapport des experts retrace longuement l'évolution historique de la politique de sécurité de la SNCB durant la période 1982 à 2002. C'est dans cette période que s'inscrit mon mandat. Je souhaiterais faire un bref état de la situation des systèmes de sécurité en vigueur au moment de mon entrée en fonction. À la suite de l'accident d'Aalter le 13 juillet 1982, une priorité absolue a été accordée à la poursuite du développement et à l'achèvement du système de sécurité réalisé en collaboration avec les ACEC

depuis la fin des années '70. Cette décision constitue la base de la mise en œuvre du système TBL. Ainsi, pendant la période allant de 1983 à 1986, des prototypes sont développés par les ACEC et largement testés sur le réseau ferroviaire. Le développement de ces systèmes de sécurité est en partie financé par la SNCB et en partie par l'État via le Fonds d'investissement stratégique dans l'industrie de pointe belge.

En d'autres mots, il convenait de continuer l'étude avec les ACEC.

Début 1987, peu après le début de mon mandat, l'État a imposé de lourdes économies à la SNCB et a revu à la baisse les budgets alloués aux programmes d'investissement dans l'industrie de pointe. Je renvoie au rapport sur le sujet. Il s'ensuit une période de disette budgétaire, notamment dans les investissements. C'est dans ce contexte budgétaire de la fin des années 1980 que le comité de direction de la SNCB décide le 4 mai 1987 de créer un groupe de travail TBL chargé de dresser un inventaire du matériel déjà livré, de procéder à une évaluation du système TBL, d'étudier les possibilités de poursuivre la mise en œuvre du système malgré les restrictions budgétaires, d'évaluer l'utilité économique des investissements.

Les principales conclusions de ce groupe de travail – je ne les reprendrai pas dans leur ensemble car elles sont développées dans le rapport – sont: le système TBL répond aux attentes de la SNCB et il est suffisamment fiable, le système TBL est comparable à celui de la plupart des réseaux ferroviaires étrangers (à la fin des années 1980), le système TBL ne permet pas d'éviter un franchissement de signal mais permet d'en limiter les conséquences. Le rapport du groupe de travail TBL daté du 22 juin 1987 se conclut par un avis qui préconise une période de cinq ans pour l'évaluation du système en cas de poursuite du projet.

Sur la base de ce rapport et en raison des restrictions budgétaires que j'ai évoquées et imposées par l'État, le comité de direction de la SNCB a examiné trois scénarios – arrêter, freiner ou continuer – et a évalué leur contexte et leur coût. Il a été contraint de ralentir la réalisation du contrat en cours avec les ACEC, de l'étaler dans le temps. On notera que le groupe de travail TBL souligne dans son rapport du 22 juin 1987 (en page 30) que le projet TBL est nécessaire au constructeur.

Le comité de direction du 16 juillet 1987 a opté pour le scénario du ralentissement du programme TBL qui s'est étalé jusqu'aux années 1990. Le système TBL1 a été mis en place dans les années 1987 à 1993 à la satisfaction de la SNCB. En 1991, 13 % des signaux et 6 % des engins de traction étaient équipés de la TBL1. Je sais que le contrôle de la vitesse était une préoccupation des services concernés et qu'une version TBL2-3 développée pour ajouter le contrôle de vitesse à la TBL1 a été étudiée à partir du début des années 1990. Pour autant que je me souvienne, le sujet n'est pas revenu au conseil d'administration avant la fin de mon mandat.

Je voudrais maintenant parcourir les questions abordées par les experts de manière plus systématique.

Existe-t-il une vision commune de la sécurité au sein du conseil d'administration et de la direction? Y a-t-il eu une évolution au fil des années?

Chaque dossier soumis au conseil d'administration concernant les éléments essentiels d'un chemin de fer contient intrinsèquement la notion de sécurité: approbation d'investissements, renouvellement d'équipements d'entretien, rénovation et révision de matériel roulant, etc. C'est tellement évident que cela ne revient pas nécessairement dans chaque débat. À cette époque, les débats principaux en matière de sécurité portaient sur la suppression des passages à niveau – on a peut-être perdu cela de vue aujourd'hui – qui provoquaient de nombreux accidents, avec de lourdes conséquences. Les programmes d'investissement prévoyaient des suppressions de passages à niveaux pour les remplacer par d'autres types de croisements.

Comment les contacts avec l'industrie se sont-ils déroulés?

À l'occasion d'autres auditions, il est apparu que les contacts étaient étroits. Pendant mon mandat, nous étions en pleine phase d'installation de la TBL de première génération. Je rappelle que cette installation résulte d'une décision du CMCES (Comité ministériel de coordination économique et sociale) de décembre 1982, après l'accident d'Aalter. Je suppose que dans ces décisions, tant le ministre des Transports et des Communications à l'époque que le ministre des Affaires économiques étaient intéressés puisqu'une tranche de l'investissement était financée par des crédits de l'État mis à disposition pour soutenir des industries de pointe, dans une négociation, comme dans d'autres domaines, avec les entreprises. La SNCB appliquait cette décision

prise en CMCES.

À quel point la problématique a-t-elle été ressentie comme urgente, notamment après l'accident d'Aalter?

La TBL et les autres dispositifs de protection de la marche des trains ne s'achètent pas de manière simple dans un magasin. Ce sont des produits à développer en partenariat. Si je me reporte au début des années '80, tant l'industrie que la SNCB avaient besoin d'une période d'étude et de mise à l'essai pour définir et installer les premiers équipements à la suite de la décision de 1982. En 1986, les coupes sombres dans le budget ont obligé à faire des choix, "sauf nécessité impérieuse pour la sécurité" – je cite le procès-verbal du conseil d'administration du 9 juin 1987 –, dans l'optique de ralentir et d'étaler la mise en œuvre dans le temps.

C'est le rapport du groupe de travail qui a ensuite permis de prendre cette décision.

Comment la direction de la SNCB a-t-elle évalué les diverses propositions d'économies en 1987 et comment a-t-elle finalement opéré des choix?

Des éléments de réponse sont à trouver dans le PV du conseil d'administration du 9 juin 1987. En effet, la direction propose des mesures en vue de limiter les dépenses d'investissement. Suivant la première de ces mesures, aucun travail nouveau ne sera plus entamé au cours des prochaines années, sauf nécessité impérieuse pour la sécurité ou besoin urgent pour le maintien de la qualité du réseau. Une réserve est toutefois créée pour des besoins urgents qui n'ont pas encore été définis au moment de la décision. Elle propose encore de passer par des préfinancements pour ne pas stopper des travaux inévitables ou entamés, dans le passé, avec l'approbation de l'État. Les travaux sont d'ailleurs énumérés, travaux qui seront ralentis dans le cadre du programme d'austérité. Mais elle précise que des travaux du programme Memor Stop, en fait TBL, doivent être poursuivis.

Lors de ce conseil, j'ai attiré l'attention sur le fait que le budget d'investissement proposé pourrait encore être changé en fonction des décisions budgétaires prises au niveau gouvernemental. Et un vice-président du conseil a mis l'accent sur l'importance de la SNCB pour l'emploi dans certains secteurs ainsi que pour la politique industrielle du pays, notamment comme appui à la promotion des technologies de pointe et au développement de prototypes, cela pour rappeler la manière dont les liens avec l'industrie étaient réalisés.

Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle pu prendre, à l'époque, des décisions en toute indépendance? La question contient, d'une certaine façon, la réponse. À l'occasion du conseil d'administration, on a rappelé le lien avec l'industrie. Mais la décision de départ était prise en CMCES avec un financement partagé. Tous les dossiers de financement partagé ou de compensation étaient portés par le ministre en charge et le ministre des Affaires économiques de l'époque.

Pour ce qui concerne la comparaison avec l'étranger aux alentours des années '90, je n'ai pas d'éléments particuliers de réponse à vous donner à ce sujet.

Comment se fait-il que l'on ne soit plus revenu, après 1987, sur le plan de sécurisation, notamment en fonction des évolutions à l'étranger? Je l'ai rappelé: le groupe de travail que j'ai mentionné avait proposé une période de probation de cinq ans sur le matériel en cours d'installation avant de s'engager plus loin. Par ailleurs, les dotations n'offraient pas la possibilité de s'engager vers de nouveaux développements. Nous avons proposé ces derniers au gouvernement dans le projet Star 21, au début des années '90. Pour ce qui concerne l'exécution de ce projet, je ne peux vous donner d'éléments de réponse puisqu'elle n'a eu lieu qu'après mon départ de la SNCB, en 1991.

Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas suivi l'exemple de la France: achat d'un système étranger, adaptation, implémentation? Je renvoie ici à la décision gouvernementale du CMCES de décembre 1982 pour la TBL1. La TBL2-3 a été développée après mon mandat, mais nous exécutions, à l'époque, une décision gouvernementale sur le choix du partenaire et du produit.

Quelle priorité les dirigeants ont-ils accordé à la sécurisation du trafic ferroviaire? Comme je le disais, c'est une préoccupation dans tous les dossiers d'investissement, tant en infrastructure qu'en matériel de sécurisation du trafic. Simplement, je n'ai pas le souvenir que la ponctualité ait joué un rôle. Je veux dire par là que le souci de ponctualité ne devait et ne devrait jamais conduire à diminuer les dispositifs pris en matière de sécurité.

À la question de savoir comment il se peut qu'aussi peu d'attention ait été accordé à la

sécurité malgré ce qu'on savait sur le lien entre les franchissements de signaux et les accidents, c'est un peu répétitif. Ce lien avait d'ailleurs été signalé dans de nombreux documents au niveau de la direction.

Il est vrai que je n'ai pas retrouvé de trace de présentation de ce point au conseil d'administration. Je rappelle seulement qu'à l'époque, depuis l'accident d'Aalter jusqu'à la fin de mon mandat en 1991, nous n'avons pas connu d'accident certainement pas de cette ampleur, ni d'ampleur comparable lié à des franchissements de signaux. Par contre, nous mettions l'accent sur la suppression des passages à niveau.

Je pourrais d'ailleurs y ajouter la réflexion sur les malheureusement nombreux suicides qui se réalisent aussi sur les voies de chemins de fer et qui posent d'énormes problèmes avant tout pour les familles et les victimes, mais aussi pour les conducteurs et l'entreprise elle-même. Le choc est au moins aussi important chez les conducteurs.

Enfin, les cahiers des charges ont-ils été rédigés avec le partenaire industriel dans les années 80? Je pense que cela a été confirmé par d'autres devant votre commission. Bien entendu, la décision était prise au gouvernement suite à des négociations, je présume – sans disposer d'éléments concrets – entre les Affaires économiques et l'entreprise concernée. Bien entendu, l'entreprise était directement associée au développement du projet; probablement aussi en matière de cahier des charges.

Je sais qu'à l'époque, des choix imposés pour soutenir des activités économiques dans le pays entraînaient des prix plus élevés pour la SNCB et conduisaient à un transfert indirect, un subside indirect de l'État à une entreprise, en passant par la SNCB, mais en privant celle-ci dès lors d'un certain nombre de ses moyens d'action.

Monsieur le président, pour conclure et avant de répondre aux questions si vous le souhaitez, comme je le disais en commençant, la sécurité est une préoccupation constante et encore aujourd'hui, je l'espère et je l'ai toujours vécu ainsi, de tous les cheminots depuis celles et ceux qui travaillent sur la voie, ou qui accompagnent les trains, mais aussi de ceux qui prennent des décisions dans des bureaux ou dans des comités de direction ou des conseils d'administration. C'est une chaîne complète.

Il est vrai que, durant la période de la fin des années '80 où j'ai été président de conseil d'administration, nous mettions en œuvre les décisions prises à la suite de l'accident d'Aalter – et nous l'avons fait durant toute la période – sans être sous pression d'autres incidents ou accidents de même nature, alors que, en revanche, nous étions très préoccupés par d'autres types d'investissements de sécurité. Je cite à nouveau, pour terminer: la suppression des passages à niveau, une vraie préoccupation au quotidien.

Tout cela pour vous dire que je suis prêt à répondre à vos questions. J'ai une excellente mémoire, mais vous comprendrez qu'une vingtaine d'années ont passé depuis la fin de mon mandat à la SNCB. Et surtout que le contexte a complètement changé.

Je prendrai un seul exemple. Dans la sécurité automobile, en 1975, on a imposé la ceinture de sécurité à l'avant. Il a fallu attendre le début des années '90 pour imposer le port de la ceinture de sécurité à l'arrière et on commence maintenant à réfléchir à l'obligation d'imposer des airbags dans un certain nombre de véhicules. Je dis simplement cela pour resituer le cadre de la sécurité.

Je le répète: pendant toute la période où j'ai eu à présider le conseil d'administration, nous avons tenté de mettre en œuvre les décisions prises après l'accident d'Aalter et de réfléchir aux mesures à mettre en œuvre pour améliorer le système qui avait été retenu.

Il est vrai que nous n'avons pas été sous la pression – je m'en réjouis – d'accidents de même nature. Il a d'ailleurs fallu attendre près d'une dizaine d'années si je ne me trompe pour voir un accident – le drame de Pécrot – entraîner de fortes réactions.

Je n'ai donc pas de réponse à donner sur les raisons qui font – je vous ai cité les chiffres – que nous avions équipé une partie du réseau et des engins en 1991 et que, probablement en 2010, bientôt 2011, soit 20 ans plus tard, les proportions ne sont pas très différentes.

Mais je peux témoigner du fait qu'à l'époque en tout cas, la sécurité était au cœur des préoccupations de la SNCB.

De **voorzitter**: Bedankt voor de inleidende uiteenzetting. Wie vraagt als eerste het woord?

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, monsieur Reynders, en tant que président du comité de direction de l'époque, quelle a été votre

réaction à la suite de la décision de 1987 de ralentir la mise en œuvre du système TBL1? Avez-vous été alerté? Ou bien avez-vous, vous-même, alerté le ministre de tutelle ou l'administrateur délégué du risque évident de voir la sécurité du rail diminuer? Avec le recul, comment jugez-vous cette décision de 1987 d'abandonner la TBL1? Quel regard portez-vous aujourd'hui sur ce choix? Comme nous l'avons vu et compris au fil des auditions, cette décision influencera durablement et négativement la sécurité du rail belge.

Enfin, pourriez-vous nous éclairer sur la manière dont s'articulaient à l'époque les relations et la hiérarchie décisionnelle entre le ministre de tutelle, l'administrateur de la SNCB, le comité de direction et le conseil d'administration?

Didier Reynders: Monsieur Madrane, je tiens à apporter une correction à ce que vous venez de dire. Je n'ai jamais été président du comité de direction. J'ai d'abord été administrateur et j'ai ensuite présidé le conseil d'administration de 1986 à 1991, comme je l'ai dit au début de mon intervention. Je n'ai donc pas participé aux décisions qui ont été prises mais je peux vous en expliquer la genèse.

Quand les mesures d'économie budgétaire sont intervenues, il a été décidé de faire examiner par un groupe de techniciens internes à l'entreprise les raisons qui justifiaient de poursuivre, d'arrêter, de freiner ou de ralentir le programme mis en œuvre. Il y avait plusieurs raisons à cela: les économies budgétaires à réaliser et, à côté de cela, le débat sur la manière d'évaluer le système et cette idée de mettre le système qui était développé à l'épreuve pendant cinq ans. Pourquoi? D'autres l'ont certainement dit aussi devant votre commission. Le choix a été fait, pour partie, en fonction d'impératifs ferroviaires et, pour partie, en fonction d'impératifs de soutien à des entreprises du pays. C'est le choix du gouvernement! À l'époque, le ministère des Affaires économiques avait bien entendu un objectif de soutien des entreprises, en l'espèce, les ACEC. Les chemins de fer avaient une ambition de sécurité.

Financés par les deux, on a tenté de trouver un moyen terme, si j'ose dire, pour vérifier la fiabilité du système et pour voir sur quelle période on pouvait le mettre en œuvre.

Vous m'avez demandé ce que je pensais de l'abandon du système, mais nous ne l'avons jamais abandonné. La décision a été d'étaler les investissements. Je vous ai rappelé qu'en 1991, 13 % des signaux et 6 % des engins de traction étaient équipés de la TBL1. Je me pose toujours la question de savoir pourquoi, 20 ans plus tard, il est probable que les chiffres ne sont pas très différents. J'ai dû quitter, comme l'a dit un coureur cycliste dans un autre cas, "à l'insu de mon plein gré" le conseil d'administration. Je n'ai pas pris la décision de m'en aller mais le gouvernement l'a prise à ma place.

J'ai lu un extrait du conseil d'administration en 1987. J'ai attiré l'attention sur deux éléments: que les économies budgétaires entraîneraient peut-être encore certains efforts de l'entreprise et que si nous devions couper dans certains investissements (le comité de direction allait également dans ce sens), la sécurité et la qualité du réseau resteraient les deux éléments de référence. Je ne peux pas vous dire pourquoi, après 1991, ce que nous avons fait s'est arrêté. En 1991, en plus de la part du réseau équipé et des engins (je vous ai communiqué les chiffres), nous avons déposé le projet Star 21 dans lequel vous retrouvez des recommandations d'investissement. Je sais qu'il y a eu par la suite un plan global et beaucoup d'autres économies mais je ne peux pas vous dire pourquoi entre 1991 et 2010, ce travail n'a pas été poursuivi. Nous n'avons jamais abandonné la TBL1 et elle a été mise en œuvre dans les volumes annoncés pour 1991, avec un peu d'étalement. Par la suite, je ne sais pas ce qu'il s'est produit.

La hiérarchie? Elle a un peu varié puisque, comme je l'ai rappelé, nous avions, dans la nouvelle formule de fonctionnement des organes de gestion de la SNCB, un administrateur délégué jusque fin 1986, début 1987. Il a démissionné. Vous l'avez reçu, je pense. Il s'agit de M. Paelinck. Assez rapidement, on a donc travaillé avec le directeur général, Etienne Schouppe, qui a assumé des fonctions plus importantes que celles qui étaient normalement celles d'un directeur général vu la vacance de la fonction d'administrateur délégué, qu'il est d'ailleurs devenu beaucoup plus tard.

Dans le fonctionnement, il y avait une règle de base. Elle figure d'ailleurs en entête des procès-verbaux de tous les conseils d'administration de la SNCB: le ministre des Communications préside les séances auxquelles il souhaite participer. À tout moment, le ministre des Communications pouvait donc venir présider le conseil d'administration.

À l'époque, on a eu plusieurs fois l'occasion, plus souvent avec M. De Croo qu'avec M. Dehaene, de voir le ministre présent. Vous demandiez quelle était la ligne hiérarchique: en premier, il y a les moyens que le gouvernement décide de mettre à disposition en subvention directe et/ou en complément, comme dans le cas des investissements pour les industries de pointe. Voilà un premier élément dont nous devons tenir compte. Ensuite, il y a un comité de direction qui gère l'entreprise au quotidien, avec de très grandes capacités de décision, vu la taille de l'entreprise. Le conseil d'administration et le comité restreint, qui existait également alors et qui avait succédé à l'ancien comité permanent, avaient un rôle intermédiaire, un rôle de lien entre la direction et le conseil.

À partir de là, je ne dis pas que la SNCB est une entreprise militarisée mais la ligne de commandement est plutôt directe. Quand des décisions sont prises au niveau de la direction, l'exécution descend très rapidement vers les services. Ce qu'on a tenté et que j'ai découvert dans les années 1980, c'est faire en sorte que les services se parlent davantage et qu'on intègre des directions. Il y avait des directions de la voie et de la signalisation. Il n'était pas inutile que de temps en temps, voie et signalisation se rencontrent, à l'instar des responsables de l'infrastructure et du transport.

De **voorzitter**: Heeft iemand nog vragen bij de beslissing uit 1987 om de implementatie van TBL te vertragen?

Ine Somers (Open Vld): In 1987 werd beslist de implementatie te vertragen, dus over een grotere periode uit te rollen. Werd af en toe die beslissing nog besproken om na te gaan of het een correcte beslissing was en of men die beslissing eventueel niet moest herzien?

Didier Reynders: Ik heb altijd gezegd dat het een beslissing was op basis van een verslag van een werkgroep. Het was een beslissing van het directiecomité die werd meegedeeld aan de raad van bestuur.

Op basis van het verslag werd beslist dat men vijf jaar nodig had voor een echte evaluatie. Wij hebben die beslissing genomen in 1987 met een correcte implementatie en een ander tijdsschema tot en met 1991.

Ik weet niet wat de verschillende conclusies waren na 1991, maar tot aan mijn vertrek bij de NMBS was er een correcte implementatie van de beslissing van 1987 op basis van een heel correct verslag van de werkgroep. Ik hoopte dat het mogelijk was om na vijf jaar een evaluatie te maken, maar ik maakte toen geen deel meer uit van de raad van bestuur.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting bij de cruciale periode met betrekking tot de beslissing van 1987.

Als we dit nu bekijken, natuurlijk a posteriori, moeten wij vaststellen dat de beslissing in 1987 om de investeringen in TBL1 in de tijd te gaan spreiden, er op neer is gekomen dat de investeringen in TBL op dat moment zijn stopgezet of dat men ze heeft laten uitdoven. De bestelling die reeds was gebeurd, werd nog uitgevoerd maar daarna is ze toch gestopt.

In 1987 is dus, a posteriori, dat geef ik toe, de beslissing gevallen dat men er niet mee doorging.

Toen was er de ene na de andere besparingsronde, de personeelsstop bij de NMBS en de investeringstop. Hoe zou u reageren op de hypothese dat de investeringen in het veiligheidssysteem toch te lijden hebben gehad, zo niet zijn stopgezet, omwille van de moeilijke overheidsfinanciën en de saneringsoperaties in die periode?

Er wordt altijd gezegd: “Wij besparingen binnen de NMBS, maar we besparen nooit op veiligheid”. Als wij dat van op afstand bekijken, en wij zijn inderdaad 20 jaar verder, dan lijkt het er sterk op dat ook de investeringen in de veiligheid te lijden hebben gehad onder de saneringen van de overheidsuitgaven.

Didier Reynders: Het is meer een advies. Ik moet herhalen dat het geen stopzetting was. Er zijn toch een aantal investeringen gebeurd tot en met 1991. Ik heb de cijfers meegedeeld. Ik weet niet waarom men de volgende twintig jaar niet met TBL kon verdergaan.

Het was geen stopzetting. In 1991 hadden wij op het netwerk 13 % van de signalen en 6 % van de tracties.

Het is toch normaal om een echte evaluatie te maken. Het is een beslissing van 1982 van een ministerieel comité op basis van vragen aan de NMBS voor veiligheid, maar ook de vraag voor steun aan verschillende bedrijven. Dat is zeer klaar en duidelijk. Dat was zo beslist met twee bronnen van financiering.

Wij startten een zeer moeilijk project met veel studies en dergelijke meer. Wij moeten gaan naar een evaluatie.

Ik herhaal, in 1987, op basis van een beslissing van de ministerraad om tot een saneringsplan te komen, moesten wij over enkele besparingen bij de NMBS beslissen. Wij hebben gezegd: niet voor veiligheid en niet voor de kwaliteit van de diensten, zo veel mogelijk. Vier jaar later, ik zal de cijfers niet herhalen, is er een investering geweest.

Waarom er sinds 1991 tot nu een dergelijk laag niveau van aanvullende investeringen en onderhoud is geweest, weet ik echter niet. Ik was niet mee aan boord. Ik kan het u dus niet zeggen.

U moet echter het verslag van de technische werkgroep lezen, waarin er heel klaar en duidelijk twijfels werden geuit bij een mogelijke evaluatie. De werkgroep wilde niet te vlug tot een evaluatie overgaan. Zij gaf een termijn van vijf jaar op om de evaluatie te doen.

Zoals ik reeds heb gezegd, tonen de cijfers aan dat er tot en met 1991 een rem op de investeringen stond. Daarna verliepen de investeringen normaal. Het was ook normaal dat er in 1992 en 1993 een evaluatie zou worden gemaakt, waarna er dan nieuwe investeringen zouden kunnen gebeuren. Ik heb ze niet gezien, want ik was toen niet meer bij de NMBS.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog heel kort en ter verduidelijking reageren.

Ik heb ook niet beweerd dat men in 1987 gestopt is met investeringen. Ik heb wel opgemerkt dat wij a posteriori moeten vaststellen dat de beslissing destijds om te vertragen en te evalueren ertoe heeft geleid dat de NMBS geen nieuwe bestellingen voor TBL1 heeft geplaatst. Enkel de opengestelde bestelling is uitgevoerd.

Ik heb het verslag van de bedoelde werkgroep ook bekeken. Een van de redenen om de investeringen toch te laten doorlopen, was omdat het systeem was besteld. Er mochten dan ook schadevergoedingen worden verwacht, indien het contract zou worden stopgezet.

Didier Reynders: Wij hebben in 1987 beslist om vijf jaar later, zijnde in 1992, een evaluatie te houden. De evaluatie is er misschien in 1993 of later gekomen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Toen is ook de beslissing genomen om met TBL2 te starten.

Didier Reynders: Ik mag niets zeggen over de beslissingen van anderen. Echter, na het ongeluk in Aalter is klaar en duidelijk beslist om echt in de veiligheid te investeren. Wij hebben de beslissing van het ministerieel comité ook uitgevoerd.

Daarna heeft de werkgroep voorgesteld de investeringen tot 1991 over verschillende jaren te spreiden. Dat werd gedaan. In vergelijking met vandaag was het niveau van de investeringen heel hoog, zoals u in de cijfers kan zien.

Vervolgens moest de NMBS normaal gesproken een evaluatie houden. Ik was echter niet meer bij de NMBS. Ik zal dus niets zeggen over een evaluatie in 1992 of 1993.

Wij zijn nu echter achttien of negentien jaar later. Zelfs een vertraging van twee of drie jaar, eind jaren tachtig, … Het was een ander Hertoginnedal destijds, met een heel grote sanering van de overheidsfinanciën. Waarom er achttien of negentien jaar later geen investeringen zijn gedaan, weet ik echter niet. Ik weet het niet in mijn toenmalige hoedanigheid van voorzitter van de raad van bestuur.

Tanguy Veys (VB): Op het moment dat u in 1987 die beslissing hebt genomen om de uitrol van TBL1 te vertragen, waren er dan geen alternatieven? Als men toch moest besparen, heeft men dan niet onderzocht om op andere vlakken die besparing te realiseren, zonder specifiek te kiezen voor dat TBL1-dossier?

Didier Reynders: Ik heb al gezegd dat de keuze altijd gebeurde op basis van een verslag. Ik ben een specialist in vele zaken, u ook, maar om nu te weten of het al dan niet nodig was verder te gaan met zo'n prototype voor veiligheid met TBL, destijds? We zijn nu 2010, maar eind jaren tachtig waren wij vijf of zes jaar na het gebruik van de eerste pc's in de Belgische bedrijven. Nu speelt elk kind met de pc. Destijds ging het over een prototype. Het is toch normaal om een verslag te vragen aan echte specialisten binnen de NMBS. Het is zo gegaan. U hebt dat gelezen.

Wat was de eerste bekommernis? Het ging om een prototype en dus moest er een evaluatie komen. Waarom? Omdat men niet zeker was van de keuze voor ACEC of een andere firma. Waarom zijn wij doorgegaan zonder andere? Het was een beslissing van de regering in 1982 om te kiezen voor ACEC, met de bijhorende financiering.

Zoals voor andere investeringen ging het om een keuze van twee ministers, denk ik: de ministers van Communicatie en Economische Zaken. Het was klaar en duidelijk, destijds.

Er is inderdaad sprake van een vertraging. Wij hebben investeringen gedaan tot en met 1991. Waarom hebben wij daarna geen nieuwe investeringen gezien en geen nieuwe oriëntaties naar TBL1 of een ander systeem? Ik herhaal het, dat weet ik niet!

Wat de beslissing in 1987 betreft. Ik heb altijd gezegd dat alle beslissingen op zijn minst ter informatie naar de raad van bestuur gaan. U vraagt altijd waarom die beslissing werd genomen. Het is een beslissing van het directiecomité. Ieder zijn taak. Het is normaal dat zo'n beslissing genomen wordt op basis van een technisch verslag van de diensten. Het was echter een beslissing van het directiecomité. Wij hebben altijd gezegd in de raad van bestuur dat moest worden doorgegaan met investeringen inzake veiligheid en kwaliteit van de diensten. Het is ook zo gegaan. In 1991 was het hele plan gerealiseerd. Daarna weet ik het niet.

Ik heb ook wat gelezen. Ik heb geprobeerd om dezelfde cijfers te zien als in 1991, namelijk 13 % voor de signalen en 6 % voor de locomotieven. Ik heb echter geen hogere cijfers gezien in de daaropvolgende twintig jaar. Ik kan dan ook alleen maar bevestigen dat veiligheid aan het einde van de jaren tachtig een echte bekommernis was voor de NMBS. Daarna was dit hopelijk ook nog het geval.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik zou graag nog een hypothese toevoegen omtrent die periode rond 1987. In het verslag van de werkgroep stond eigenlijk ook dat TBL1 functioneerde conform de verwachtingen van de NMBS. Het functioneerde dus eigenlijk goed. Op zich was de evaluatie van het systeem zelf, aangezien het naar behoren werkte, conform de verwachtingen, niet echt nodig over vijf jaar. Wel was het in die periode zo dat de nieuwe systemen met een permanente opvolging van de snelheid mee in het vizier kwamen. Het zou dus een hypothese kunnen zijn dat men op dat moment dacht dat men beter de rem wat op het oude systeem kon zetten en beter kon kijken naar de komst van nieuwe systemen die ook de permanente snelheidsopvolging konden doen.

Didier Reynders: Dat is de reden waarom wij in STAR 21 ook een voorstel hadden voor een nieuw stelsel. Wij moesten tegelijkertijd verder gaan met TBL1 en voorstellen formuleren voor de volgende jaren.

Er zijn twee elementen. Ten eerste was het na Aalter klaar en duidelijk dat wij opnieuw moesten investeren in veiligheid. Dat was een beslissing van de regering in 1982 die dan door de NMBS moest worden uitgevoerd. Tot en met 1991 hebben wij dat gedaan, zelfs met de vertraging, op basis van een klare en duidelijke evaluatie van een werkgroep. Daarna moesten er ook nieuwe elementen op tafel worden gelegd voor een mogelijk nieuw stelsel. Dat was het geval. U leest in STAR 21 verschillende voorstellen. Dat was in 1991, bijna twintig jaar geleden. Waarom waren er daarna geen nieuwe investeringen in TBL1 of in een ander stelsel? Ik herhaal dat ik dat niet weet. U hebt echter de kans om veel andere mensen te horen in dat verband.

De **voorzitter**: Er is toch nog een probleem. Over die cruciale fase hebben wij, enerzijds, voormalig gedelegeerd bestuurder Schouppe horen vertellen: "Wij moesten besparen, omdat de regering ons een budgettair keurslijf oplegde." Anderzijds, zei toenmalig minister De Croo: "Als regering hebben wij nooit gezegd dat men moest besparen op veiligheid. Meer zelfs, wij hebben op dat moment 750 miljoen Belgische frank in het TBL-project gestoken." Een groot deel van dat bedrag ging naar *research and development*. Uiteindelijk is 6 % van de tractievoertuigen met TBL uitgerust, en 13 % van de gronduitrusting.

Toenmalig gedelegeerd bestuurder Schouppe zei daarop: "In 1987 hadden wij de keuze tussen drie dingen. Ofwel stopten wij onmiddellijk, wat 500 miljoen Belgische frank zou kosten. Ofwel gingen wij op de rem staan en de uitrol spreiden over 3 jaar, wat nog eens 500 miljoen Belgische frank zou kosten. Ofwel zetten wij door, wat 600 miljoen Belgische frank ging kosten."

Ik begrijp nog altijd niet goed waarom de raad van bestuur geconfronteerd met die drie keuzes, niet koos voor de voortzetting van het TBL-project gelet op de kleine marges. De bedragen voor het ongewijzigd voortzetten van het project en die voor het getrapt voortzetten ervan waren immers van gelijke grootteorde.

Minister De Croo kwam verklaren: "Ik heb die beslissing niet genomen. De beslissing op de rem te gaan staan, kwam van de raad van bestuur." Nochtans zat minister De Croo – dat zegt u ook – toen de raad van bestuur voor.

Didier Reynders: Monsieur le président, peut-être serais-je plus clair si je m'exprime dans ma langue maternelle. Premièrement, dans les années '80, il y avait effectivement une volonté d'investir dans un nouveau type de sécurité à travers la TBL1. La décision a été prise par le gouvernement, d'une part, pour des raisons de sécurité et, d'autre part, pour des raisons de développement d'activités d'une entreprise et, donc, de soutien à une entreprise nationale, à savoir les ACEC. La SNCB a mis cela en œuvre.

Deuxièmement, je comprends votre question. Il y a eu un plan d'assainissement drastique. Certains se souviendront des entretiens de Val Duchesse où il était question à l'époque de réduction drastique des investissements. Au niveau des chemins de fer, il fallait continuer à supprimer des passages à niveau qui, dans les années où j'étais à la présidence du conseil d'administration, nous coûtaient beaucoup plus de vies que tout autre type de problème de sécurité. Aujourd'hui, le cadre de la sécurité a changé. À l'époque, il fallait d'abord faire en sorte que l'infrastructure puisse répondre à des problèmes de sécurité.

Qu'aujourd'hui, 20 ans plus tard, on ait une autre analyse car ce travail a été fait, je peux l'imaginer! Toutefois j'insiste à nouveau sur un point. Certains se demandent pourquoi les 13 % de signaux et les 6 % d'engins n'ont été atteints qu'en 1991? Je comprends leurs réflexions mais on l'a fait! Vous me demandez si ce n'est pas un moment important au vu des accidents survenus dans les années 2000 et 2010. Je ne sais pas vous dire pourquoi ce qui a été fait, même avec un peu de retard, entre 1987 et 1991, n'a pas été poursuivi. Je n'en sais rien! Je ne sais pas vous donner la réponse interne mais nous l'avons fait. En 1991, les 13 % de signaux et les 6 % d'engins étaient effectivement équipés. Je reconnais que ce n'est pas nécessairement dû à la responsabilité des organes de gestion mais permettez-moi tout de même de vous dire que je suis entré au conseil d'administration en 1984 comme administrateur et que je l'ai quitté comme président en 1991. Pendant cette période, je n'ai pas eu à gérer d'accident lié à cette situation. J'ai dû me rendre sur place à Lot en raison d'un accident grave qui a causé la mort d'un agent de la voie. Par contre, nous avions régulièrement des débats sur les passages à niveau qui étaient un autre type de problème.

En 1991, si je peux m'exprimer ainsi, nous "remettons" un réseau où, je le répète, 13 % des signaux sont équipés ainsi que 6 % des engins. Pendant les années qui ont suivi, rien n'interdisait de poursuivre sur cette même voie.

Si vous voulez me faire dire qu'il y a eu deux ans de retard, il est possible que ce fut le cas, au vu des budgets d'investissement mais, depuis lors, 20 ans se sont écoulés! J'ai recherché les chiffres; je n'arrive pas à déterminer de manière très nette les progrès qui ont été réalisés entre cette situation de 1991 et celle d'aujourd'hui. Si c'est ce que vous tenez à me faire dire, je reconnais, au vu des efforts budgétaires, que des investissements qu'il fallait évaluer ont peut-être été retardés de deux ans. Toutefois, en 1991, ils étaient faits.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Reynders, u stelt hier al enige keren dat er sinds 1991 weinig gebeurd is. In vorige hoorzittingen werd soms wel eens een verband gelegd met de wet van 21 maart 1991 op de autonomie van de overheidsbedrijven. Denkt u dat die wet mogelijk een impact kon hebben? Is het mogelijk dat vanaf dat moment voogdijministers te weinig gewicht in de schaal legden inzake veiligheid?

De twee strekkingen hebben we hier al gehoord in diverse hoorzittingen. Hebt u er een mening over hoe die wet een mogelijke impact kon hebben op de sturing van veiligheidsprojecten bij de NMBS?

Had de regering voldoende de mogelijkheid om bij te sturen, of werd dat te veel aan de NMBS zelf overgelaten? Hebt u daar een mening over?

Didier Reynders: Het enig klaar en duidelijk gevolg van die wet, was mijn vertrek. Op basis van die wet was het destijds mogelijk voor de regering om te zeggen dat ze een nieuwe raad van bestuur wilde, een nieuw beheer, en dus een nieuwe voorzitter. Het eerste gevolg van die wet was een verandering in de samenstelling van de raad van bestuur en van andere organen. Ik moest dus vertrekken.

Ten tweede, die wet bevatte ook een doelstelling – ik was zelf niet bezig met die wet –, namelijk, meer autonomie geven. Het antwoord zit dus in de vraag. Meer autonomie betekent een beheerscontract met duidelijke indicaties. Het ging om meer autonomie voor het bedrijf zelf.

Zoals ik zei in het begin van mijn uiteenzetting, denk ik en hoop ik dat veiligheid een echte preoccupatie is voor alle mensen bij de NMBS, zoals in veel andere bedrijven in de sector van de spoorwegen. Dat geldt voor de minister, voor de raad van bestuur, maar ook voor het directiecomité en anderen.

Autonomie wil vanzelfsprekend zeggen dat het bedrijf zelf meer capaciteit krijgt, en de minister minder, behalve een klaar en duidelijke oriëntatie. Ik heb echter niet onder die wet gewerkt. Ik had de NMBS verlaten na die wet. Ik heb dus geen echte ervaring wat dat betreft.

Jef Van den Bergh (CD&V): U was de eerste voorzitter van een raad van bestuur. U hebt er zelf naar verwezen. U verwees ook naar de rol die de bevoegde minister in die tijd speelde. Hij kon uw functie overnemen wanneer hij naar de raad van bestuur kwam. Kunt u ons dat duiden? Wij kennen allemaal de situatie zoals die vandaag is. Hoe waren de toenmalige relaties tussen de raad van bestuur, het directiecomité en de minister? In hoeverre verschillen die van de relaties vandaag?

De heer De Croo zei dat er eind jaren tachtig binnen de raad van bestuur mensen waren die de stelling volgden dat al die veiligheidssystemen ook negatieve gevolgen konden hebben op de alertheid van de treinbestuurders, die de seinen in het oog hielden. Klopt het dat er in uw periode binnen de raad van bestuur dergelijke stemmen te horen waren?

Didier Reynders: En ce qui concerne la ponctualité, je ne me souviens pas de débats au cours desquels on aurait mis en balance les problèmes de sécurité et de ponctualité.

Lors de la période que j'ai connue, chaque procès-verbal précisait que le ministre préside les séances auxquelles il souhaite participer. C'était au ministre à décider s'il voulait y participer ou pas. J'ai été le premier à être désigné président du conseil. Avant, il n'y avait même pas de président en tant que tel. Même pendant cette période, le ministre pouvait présider aux travaux du conseil d'administration. Il est assez logique de le faire lorsqu'il faut définir de grandes orientations budgétaires ou pour de grands dossiers, tels le TGV.

Quant aux relations entre le comité de direction, les ministres de tutelle et le conseil d'administration, nous avions un comité restreint où la direction et le conseil se rencontraient pour préparer le conseil d'administration. D'expérience, je sais que les membres de la direction, administrateur-délégué ou directeur général, avaient régulièrement des contacts avec le ministre. C'est normal, je ne voyais pas cela d'un mauvais œil.

Qu'il s'agisse de M. Paelinck, durant la période d'Herman De Croo, ou de M. Schouppe avec Jean-Luc Dehaene, je n'ai jamais trouvé surprenant ni anormal qu'ils se voient régulièrement. Cela ne paraissait pas anormal dans le fonctionnement de l'entreprise. S'il y avait des signaux d'alerte à donner, on pouvait toujours les faire passer par ce canal ou d'une autre manière. Je me souviens qu'avec Etienne Schouppe, nous avions alerté le gouvernement au moment des mesures d'économie sur un autre volet: les conséquences en termes de possibles suppressions de points d'arrêt.

Quand on dit qu'il ne faut pas diminuer la sécurité, sur quoi porte l'économie? Elle porte en général sur la fréquence des trains ou sur le nombre de points d'arrêt. Je me souviens que nous avons pris la décision, certainement dramatique, de supprimer les points de dépôt de colis où il y avait moins d'un colis déposé par jour! Dans les années '80, cela a entraîné des pétitions, mais peut-être qu'aujourd'hui, tout le monde trouverait cela normal. Dans les années '80, le ministre était interpellé au parlement et nous recevions des pétitions, et pas seulement des personnes qui déposaient les colis.

Le **président**: Y a-t-il d'autres questions ou pétitions? Ik kijk rond.

Iedereen heeft de nodige vragen kunnen stellen. Wij wensen u te danken voor uw bijdrage in onze werkzaamheden. Het ging toch over een cruciale periode.

Hoorzitting met de heer Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit van 2004 tot 2007 en de heer Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven van 2005 tot 2007 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité de 2004 à 2007 et M. Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publique de 2005 à 2007 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Heren Landuyt en Tuybens, ik heet u welkom in onze commissie Spoorveiligheid. U hebt de verschillende verslagen van de experten, het ERA en het Rekenhof gekregen. Ik geef u graag onmiddellijk het woord om daarop te rageren. Zoals de traditie in deze commissie het wil, komen daarna de leden aan het woord. Zij kunnen vragen stellen, waarop u dan kunt antwoorden.

Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, laat mij toe eerst even mijn oprechte deelneming te betuigen, mede in naam van mijn collega, aan alle slachtoffers ten gevolge van de ramp in Buizingen op 15 februari 2009. Sta mij ook toe de hoop uit te spreken dat wij met deze commissie tot betere resultaten zullen komen, door een beter inzicht.

De expertiseverslagen hebben mij toegelaten om mijn geheugen een stuk op te frissen en even na te denken over – het is al enkele jaren geleden – de discussies die ikzelf als minister heb meegemaakt. Ik spreek over de periode van 18 juli 2004 tot begin mei 2007, met lopende zaken tot 21 december 2007. Ik wil daar nog een klein detail aan toevoegen. Ik kwam in de legislatuur vanuit de Vlaamse regering, na de regionale verkiezingen, in opvolging van Bert Anciaux. Het was een periode waarin ik vooral een ander dossier heb geërfd van collega Bert Anciaux, en waardoor ook heel de beleidsperiode een beetje overvleugeld werd, met name het vliegtuigdossier. Waar is de tijd?

Wat deze problematiek betreft en wat mijn bevoegdheid als minister van Mobiliteit betreft, naast de minister van Begroting en Overheidsbedrijven Vande Lanotte en later naast Bruno Tuybens, denk ik dat er drie invalshoeken zijn.

Ten eerste, de oprichting van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep en de opstelling van de beheerscontracten. Dat is een lijn die een raakvlak heeft met de problematiek van vandaag.

Ten tweede, de opstelling van de toch niet onbelangrijke wet van 19 december 2006 inzake spoorwegbeveiliging.

Ten derde, het feit dat ik een en ander verder kon opvolgen binnen Infrabel, via de tweede regeringscommissaris, in dewelke uitdrukkelijk voorzien was. Voor de NMBS en de NMBS-Holding had ik geen regeringscommissaris, maar voor Infrabel waren er twee regeringscommissarissen. Een ervan was er in naam van de minister van Mobiliteit.

Dat is niet onlogisch, als men het nieuwe concept bekijkt.

Ter inleiding, geef ik u even de drie invalshoeken, ook aan de hand van wat ik gelezen heb in de verslagen. Wat de beheerscontracten betreft, zult u gemerkt hebben in de verslagen van de deskundigen dat voor het eerst gesproken werd over de veiligheidsproblematiek of de exploitatie veiligheid bij de beheerscontracten van juli 2005. Ten andere, voordien werd dat nooit zo expliciet gesteld. Een en ander is echter begonnen met het opstellen van deze afzonderlijke beheerscontracten. Voor de drie entiteiten is er altijd een uitdrukkelijk luik geweest inzake veiligheid.

Dat viel niet uit de lucht. Dat was, enerzijds, in voorbereiding van wat we in de wet van 2006 wilden zetten in uitvoering van de Europese richtlijn spoorwegbeveiliging, maar, anderzijds, was het ook het voortzetten van een proces dat van start is gegaan na het ongeval Pécrot in 2000–2001. Daar zijn audits op gevolgd en ik meen mij te herinneren dat wij de fase hebben meegemaakt van de afsluiting van de audits en de omzetting in beleid. We hebben de grootste principes dan ook in de artikelen van de beheersovereenkomst gezet. Volledigheidshalve wil ik eraan toevoegen dat we bij Infrabel, maar dan meer vanuit mijn bezorgdheid en mijn bevoegdheid verkeer, ook de overwegen of een politiek rond de overwegen, de overwegen op niveau, de gevaarlijke punten, aan hebben toegevoegd omdat dit een zeer gevoelige materie was in het kader van het verkeersrecht. Zeker als men ook nog de cijfers hierover bekijkt.

Wat de opmerking met betrekking tot de beheerscontracten betreft, ga ik akkoord met wat het Rekenhof heeft gezegd. Met name, dat in de eerste fase de beheerscontracten een vermelding waren van wat later in de wet van 2006 werd opgenomen. Ik heb dat echter niet verder opgevolgd.

Ik ga verder echter niet akkoord omdat zij niet hebben gezien dat er meer in stond. Heel het proces na Pécrot stond daar ook in, met name dat de audit moest worden omgezet in een soort planning. Ik heb de kans niet meer gehad, gelet op de veranderde politieke situatie, maar het was de bedoeling om daarin verder te gaan in de volgende beheersovereenkomsten.

Uiteindelijk moest er een planning worden opgesteld inzake beveiliging. Als ik het goed heb gelezen, werd deze wel opgesteld, maar kreeg zij niet de kracht om in het systeem van beheersovereenkomst te worden opgenomen. Dat is een opmerking die ik heb gelezen bij het Rekenhof, en die ik eigenlijk voor een stuk deel omdat dat eigenlijk wel de manier van redeneren was die wij hadden gehanteerd bij de eerste

beheerscontracten. Tot zover de invalshoek beheerscontracten.

De tweede invalshoek betreft de wet van 19 december 2006. Die wet is de omzetting van de beveiligingsrichtlijn waaraan wij maandenlang hebben gewerkt. Wat mij is bijgebleven, en dat toont ook de afstand aan tussen techniek en politiek, is dat ik met alle bevoegde ambtenaren naar de commissie voor de Infrastructuur ben gekomen en dat wij het maandenlange werk in één vlotte vergadering hebben kunnen afhandelen.

Het was een technische wet, maar het toonde ook een beetje aan dat de politieke aandacht, wat betreft de minister van Mobiliteit, werd overschaduwd door andere problemen. Als u de mondelinge of de schriftelijke vragen zou analyseren, zult u zien dat, althans aan mij, geen enkele vraag werd gesteld over de veiligheid, tenzij over terroristische acties.

Voor het overige zorgden de spoorovergangen terecht voor heel wat actuele vragen. Als u een analyse maakt van de schriftelijke en mondelinge vragen gericht aan de minister van Mobiliteit in de jaren 2004-2007, zult u merken dat, wanneer het over veiligheid ging, het over spooroverwegen ging vanuit een problematiek die toen actueel was, met name het veilig verkeer.

Terug naar de wet van 19 december 2006. Het aanknopingspunt met de rapporten die ik heb gelezen zit hem een stuk in de uitvoering, waarbij er problemen waren met het veiligheidsorgaan, het controleorgaan, de DVIS, zoals wij het noemden.

De cijfers inzake personeelsaanwerving in het rapport van het Rekenhof komen niet geheel overeen met mijn geheugen. Het kan kloppen, in die zin dat zij waarschijnlijk de werkelijke aanwervingen hebben genoteerd. Ik herinner mij dat ik twee keer meer dan tien personen als geselecteerd heb erkend na zware selectieprocedures.

Er waren voortdurend problemen inzake aanwerving van geschikt personeel. U weet intussen beter dan ik dat de knowhow in het overheidsapparaat NMBS en zijn opvolgers zat. Er was ook de internationale concurrentie. Het was bij wijze van spreken leuker om in het Europese orgaan, de ERA, te zitten, dan in de DVIS. Er was internationale concurrentie. De statuten van de NMBS kon men als overheid niet inhalen, wat naar mijn bescheiden oordeel wel een noodzaak zal zijn. Wij zaten volop, om het met een groot woord te zeggen, in een lichte machtsstrijd tussen de NMBS-Groep in al haar geledingen en de Staat die eigenlijk sterker moest worden in de toekomst om effectief de door Europa gevraagde vrije markt te kunnen controleren. En wie ben ik om daar tegen te zijn?

Wie de analyse maakt van de amendementen tot de laatste dag van de wetgeving, merkt een voortdurende strijd en discussie rond de vraag: waar legt men de verantwoordelijkheden en waar legt men vooral de mogelijkheden om controle op veiligheid te doen? Infrabel wilde zijn rol spelen. De Holding wou zijn rol spelen en moest in onze filosofie voor een stuk de coördinator zijn, precies om die planning te stimuleren. Ik heb gemerkt dat zulks onder druk van Europa in 2009 moest veranderen. In onze optiek kreeg iedereen een rol en kwam het er vooral op aan de overheid sterker te maken ten opzichte van de sterke spelers op de markt. Dat is de beweging die nu nog bezig is.

U zult wel gezien hebben dat er inzake de veiligheidsproblematiek voortdurend een discussie was over hoe men ging samenwerken met de andere Europese landen. Enerzijds, wilde men interoperabel zijn en moest de infrastructuur geschikt zijn om andere spelers op de sporen toe te laten. Anderzijds, was er de geschiedenis van de interne veiligheidspolitiek.

Dat brengt mij tot de moeilijke relatie die de regeringscommissaris bij Infrabel had. Wanneer ik het rapport lees, ben ik eigenlijk blij dat ik toen mijn advocatenreflexen heb laten meespelen en dat ik haar heb gevraagd om zoveel mogelijk op papier te bevestigen. Ik heb gezien dat de hele geschiedenis over die periode van de keuze voor TBL1+ nu in het rapport herschreven wordt aan de hand van documenten die wij toen zelf gestimuleerd hebben, met name de briefwisseling tussen Infrabel, de raad van bestuur en, vooral, de regeringscommissaris. Wij hebben die doelbewust bewaard, voor de geschiedenis, maar ook om Europa aan te tonen dat wij onze plicht deden.

Onze positie was er een met twee noodzaken. Enerzijds, moest er inzake veiligheid op het terrein dringend iets gebeuren. Vandaar de uitrol van TBL1+. Anderzijds, was er de druk vanwege de Europese administratie, want de vrije markt moest er komen.

Ik herinner mij de moeilijke discussies nog. In alle eerlijkheid: ik verstond daar niet veel van. Enerzijds, hebben de Belgische technici hebben mij toen uitgelegd dat zij het systeem TBL1+ nodig

hadden om meer te kunnen doen op korte termijn. Zij kenden mijn manie inzake verkeersveiligheid. Anderzijds, was er de vraag vanwege Europa om – met de nodige subsidies – sneller over te schakelen naar het Europese systeem. De technici maakten echter de vaststelling dat ieder land nog met de techniek aan het worstelen was.

Ik heb geen opmerkingen bij wat ik over die periode lees in het deskundigenrapport. Dat is ongeveer de verwoording van de discussie die er toen is geweest en die ik mij zeer goed herinner. Het was een "boeiende" discussie tussen België en Europa, en vooral tussen al die technici onder elkaar. Onze hoofdbezorgdheid was echter – toen wij uiteindelijk de knopen doorhakten, na veel kritiek en druk op Infrabel om zeker te zijn dat het geen omweg was voor de Europese gelijkschakeling – een snelle verbetering van de veiligheid op het terrein. Wij hebben toen de knopen doorgehakt en zijn voor een stuk mee gestapt in TBL1+.

Dat is ongeveer wat ik in het rapport heb gelezen en de sfeer die ik mij als minister herinner.

Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst kort proberen te schetsen hoe ik in het verhaal ben gekomen. Ik heb, zoals u weet, een ietwat atypische politieke loopbaan. Op het ogenblik waarop in oktober 2005 de toenmalige vice-eerste minister Johan Vande Lanotte voorzitter werd van de sp.a zocht hij iemand die, aan de ene kant, een zekere bedrijfservaring had en die, aan de andere kant, bezig was met wat men globaal het maatschappelijk verantwoord ondernemen noemt. Het gaat dan om deugdelijk bestuur van ondernemingen, *corporate governance* en daarnaast ook alles wat te maken heeft met stakeholdersdialoog. Ik ben op dat ogenblik staatssecretaris voor Overheidsbedrijven geworden zonder dat ik politieke antecedenten had. In de persartikels van die tijd kan men ook terugvinden dat na een hele periode van herstructureringen en van het opmaken van beheersovereenkomsten de regering vroeg dat er zeer veel aandacht zou worden besteed aan de zorg voor de consument en het personeel. Op basis daarvan moest er een stakeholdersdialoog komen om sterke vooruitgang te boeken. Dat was organisch een bijkomende correcte aanvulling, voor zover dat op dat ogenblik uiteraard al niet met zeer veel zorg werd omringd. Dat was in elk geval de vraag die toen aan mij werd gesteld.

Dat betekent dat ik in de zesentwintig maanden waarin ik het staatssecretariaat heb uitgeoefend heel veel bezig ben geweest met de fietspunten, het elektronische ticket, de stiptheid, de compensatieregeling voor vertragingen, de prijs van tickets enz. Daarnaast heb ik ook zeer veel ingezet op overleg met gebruikersorganisaties, vakbonden en de ombudsdienst om ervoor te zorgen dat die doelgroepen iets dichter zouden worden betrokken bij het dagelijks beleid van de onderneming. Dat heeft mij toen ook geleerd dat zowel bij de consumentenorganisaties – bijvoorbeeld TreinTramBus, dat ik ook financieel heb kunnen versterken om het meer slagkracht te geven – als bij de vakorganisaties, het element veiligheid een belangrijke rol speelde en ook als zeer belangrijk werd aangezien.

Op dat ogenblik, als men in het midden van een legislatuur begint, spreekt het voor zich dat men niet kan vertrekken van een leeg blad. De drie-eenheid van de NMBS-Groep was een feit. De beheersovereenkomsten van juli 2005 waren goedgekeurd. Als men die er op naslaat, merkt men, zoals de heer Landuyt ook al heeft vermeld, dat er bijzonder veel aandacht werd besteed aan de exploitatieveiligheid. In de beheersovereenkomst Infrabel artikel 22 tot en met 26, de NMBS 59 tot en met 67 en de Holding 12 tot en met 21.

Ook opvallend is dat heel wat elementen over exploitatieveiligheid gelijkaardig zijn bij de drie entiteiten van de NMBS-Groep en daarnaast hadden de drie ondernemingen uiteraard hun bijkomende eigen verantwoordelijkheden. We zullen het straks even hebben over de beslissing van Infrabel en daarna NMBS van februari 2006. Deze zijn genomen op het ogenblik dat de driedeling een feit was. Ik denk dat op die manier ook wordt aangeduid dat het effectief werkte. Ik heb het gevoel dat daar heel veel vragen over zijn. Het is duidelijk dat, wat mij betreft, een debat over de structuur van de NMBS-Groep als dusdanig mag worden gevoerd. Maar ik ben er zeker van dat het bestaan van die driedeling geen enkel negatief effect heeft gehad op de veiligheidsbeslissingen die zijn genomen, gegeven uiteraard dat de NMBS vroeger ook uit verschillende divisies bestond.

Dat wat betreft het niet blancoblad waarmee je kunt beginnen. We komen op die manier bij de cruciale keuze in mijn bevoegdheidsperiode, van februari 2006: Infrabel op dat ogenblik, later gevolgd door de NMBS-vervoersmaatschappij, beslist effectief voor TBL1+ te kiezen en dat als een eerste stap om ETCS te implementeren. Op dat ogenblik is die beslissing naar ons toe aangeduid als een essentiële beslissing om het veiligheidsniveau significant te verbeteren.

Daardoor bestonden er minder kansen op veiligheidsproblemen. Ten tweede was de volledige uitrol van ETCS op dat ogenblik uiteraard een vrij dure aangelegenheid die niet op korte termijn kon gebeuren. De implementering van TBL1+ bracht bijzonder veel investeringen met zich mee maar kon het veiligheidsniveau sterk verhogen.

Voor ons was het essentieel dat de kosten die werden gemaakt voor TBL1+ niet verloren zouden gaan bij de latere implementering van ETCS. De bakens die in de sporen worden gelegd zijn precies dezelfde. Dat betekent dat op dat ogenblik de software wel moet worden aangepast, maar niet de hardware, om het zo te formuleren. Dit is zeker en vast geen verloren investering geweest. Dat is ook zo gebleken.

Dat is heel erg belangrijk om te formuleren. Ik merk ook op dat dit in deze commissie ook onderstreept is door Karel Vinck, die aanstipte dat dit effectief een logische, correcte en volledig verdedigbare beslissing is geweest in hoofde van Infrabel, en dus eigenlijk van de NMBS-Groep nadien.

Ook belangrijk om te melden, is dat ons toen gevraagd is of wij het ermee eens waren dat de genomen beslissing ook verder uitgebouwd zou worden ten opzichte van de Europese autoriteiten. Dat is trouwens in zeer goed overleg met het kabinet van de heer Landuyt en de FOD Mobiliteit, gebeurd. Op dat ogenblik hebben wij aangegeven dat de regering mee zou helpen om de implementatie van die TBL1+ te gaan bepleiten bij de Europese autoriteiten, en dat de financiering daar ook voor zou worden voorbereid.

Er hebben verkiezingen plaatsgevonden in juni 2007. De laatste Ministerraad vond plaats op 20 april 2007. De implementatie van de TBL1+ is gestart in 2007. De lopende zaken hebben geduurd tot 21 december 2007. Wij hebben dus, naar ik vermoed, pas vanaf 2008 kunnen meten op welke manier de uitrol van die beslissing verder is opgevolgd. Sinds de start van de implementatie van TBL1+ heb ik, zolang ik voogdijminister was, geen verdere opvolgingsverslagen meer gekregen. Uiteraard zijn er naar alle waarschijnlijkheid in 2008 wel zulke verslagen gemaakt.

Dat is, in een notendop, de wijze waarop die belangrijke en volgens mij nog altijd verdedigbare beslissing is genomen, met de opvolging die daaromtrent is gebeurd.

In die periode heeft het staatssecretariaat ook sterk ingezet op de financiering van de verdere uitrol van GSM-R. Na Pécrot en het feit dat de communicatieproblematiek daarin bepalend is geweest, werd er sterk ingezet om het project GSM-R volledig te voleinden. Op dat ogenblik is er beslist in een bijkomende financiering te voorzien om die implementatie te versnellen. Ik denk dat aan het eind van dit jaar het gehele GSM-R-net zal zijn geïmplementeerd. Daar waar er al vertragingen zouden hebben plaatsgevonden, heeft dat volgens mij haast uitsluitend te maken met het feit dat de nodige bouwvergunningen dienden te worden aangevraagd en dienden te worden afgeleverd.

Mijnheer de voorzitter, dit was bij wijze van inleiding het verhaal in verband met TBL1+. Het spreekt voor zich dat wij graag vragen beantwoorden van de collega's.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer Landuyt, u hebt de problematiek van de aanwervingen bij DVIS aangehaald. Dat is tot op heden nog steeds een probleem. U hebt ook geduid wat daaraan ten grondslag lag, namelijk dat een positie bij ERA natuurlijk aantrekkelijker was. Ondanks het feit dat de mensen die van de NMBS bij DVIS kwamen hun voordeliger personeelsstatuut mochten behouden onder de FOD Mobiliteit, bleef het schrijnende personeelstekort aanhouden.

Kunt u even toelichten welke maatregelen u genomen hebt om toch voor extra personeel te zorgen? De rol van DVIS - en dit blijkt uit de diverse rapporten - had toch belangrijk moeten zijn. Slaagde men daar niet in door dat personeelsgebrek?

Renaat Landuyt: Ik heb in de documenten gemerkt - en zo herinner ik het mij ook - dat het niet in de periode 2005-2006 was dat er sprake was van personeelstekort, want toen waren wij in volle opbouw. U zult merken dat het inderdaad in het jaarverslag 2007-2008 staat en daarop had ik echt geen vat meer, tot mijn eigen frustratie.

In onze periode waren er dus systematisch aanwervingen. Ik herinner mij twee aanwervingsgolven, waar wij door het behoud van het statuut zoveel mogelijk mensen hebben aangetrokken voor de dienst.

U zult in de jaarverslagen ook merken dat heel het verslag 2006 juist het verhaal is van die basisaanwervingen. Ik zie het ook in de documenten, maar ik kan er echt niets aan doen, het was na mijn tijd. In 2008 spreekt men

inderdaad over een tekort. Wat ik gedaan heb, is aanwerven en aanwerven en iedereen stimuleren.

Ik herinner mij nog de ondertekening van twee documenten die voor een stuk een opluchting waren omdat er selecties gebeurd waren.

Tanguy Veys (VB): In verband met GSM-R, dateert de principiële beslissing van na de ramp in Pécrot in 2001. De oorspronkelijke planning die toen werd vastgelegd was 2002 tot 2005 voor de vaste installaties en 2003 tot 2007 voor het rollend materieel. Uiteindelijk is de volledige implementatie pas gerealiseerd in 2009.

Het Rekenhof heeft duidelijk aangetoond dat er toch een enorme vertraging is opgelopen, onder meer op het vlak van bouwvergunningen en dergelijke meer. Ik leid uit de analyse van het Rekenhof toch af dat er onnodig veel tijd werd verloren, dat men daar toch enorme vertragingen heeft opgelopen. Terwijl, als men het dossier beter had aangepakt en opgevolgd, die termijnen wellicht wel zouden zijn gehaald. Hoe staat u daartegenover?

Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, enerzijds, heb ik aangeduid dat het hoofdzakelijk een problematiek is van de bouwvergunningen bij de plaatsing van zendmasten. Het is niet eenvoudig om ze heel snel te hebben.

Anderzijds, zoals ook in het rapport naar voren is gekomen, waren er ook personeelsproblemen. Er dienden de nodige aanwervingen te gebeuren, om de implementatie te kunnen voleindigen. Op dat ogenblik gebeurde ze wellicht onvoldoende snel, maar het hele gebeuren heeft ook een economisch aspect. Het heeft niet alleen te maken met de eventuele verantwoordelijkheid van het management van de NMBS. Het gaat ook over vraag en aanbod op de arbeidsmarkt, waardoor er minder snel aanwervingen kunnen plaatsvinden.

Het voorgaande is ook een element geweest waarom op de uitvoering een lichte vertraging is ontstaan.

Het is juist dat wij, omdat in de loop van 2006 werd aangeduid dat de implementering onvoldoende snel ging, effectief een tandje hebben bijgestoken. Door een bijkomende financiering te doen, hebben wij de GSM-R-implementatie sneller kunnen voleindigen. Door het genoemde tandje bij te steken, hebben wij in ieder geval een bijkomend element van implementering kunnen aanduiden. Zulks is belangrijk geweest, vermits zij er nu wel zijn.

Tanguy Veys (VB): Liet de personeelsproblematiek zich ook op andere vlakken voelen? Ik lees immers in het verslag van het Rekenhof dat ook de uitvoering van ETCS vertraging heeft opgelopen door een tekort aan personeel.

Bruno Tuybens: Wat ik van alle bij de implementering betrokken technici heb begrepen, is dat het in eerste instantie geen personeelsprobleem was. Op Europees niveau heeft het een heel lange tijd geduurd, vooraleer over de effectieve standaard en dergelijke is beslist.

De heer Vinck heeft, indien ik mij niet vergis, ook aangeduid dat er in de loop van 2006 allesbehalve een consensus over ETCS was. Het ontbreken van een consensus heeft ook een weerslag op de implementering gehad.

Nogmaals, ik ben geen grote specialist ter zake. Ik weet enkel waarover ik ben geïnformeerd geworden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun toelichting bij de bewuste tijdsperiode.

Het brengt enige heimwee naar boven.

Wat de projectorganisatie en de planning betreft, hebben wij al alle mogelijke verantwoordelijken die hier de revue zijn gepasseerd, moeten wijzen op het probleem – het komt ook in alle rapporten naar boven – dat de projectorganisatie, niet in alleen in uw periode maar in alle periodes die wij bekijken, telkenmale vertraging heeft opgelopen. Dat was het geval met GSM-R. Het was heel duidelijk het geval met ETCS, maar ook met TBL1, TBL2-3 en nu ook met TBL1+. Ook daarbij moeten wij vaststellen dat de ambities die in 2006 naar voren werden geschoven, onder andere door bevoegde minister Tuybens, iets te hoog gegrepen waren. Eind 2009 zou, zoals u in de commissie een paar keer hebt aangekondigd, 80 % van het net daarmee zijn uitgerust. Dat was te hoog gegrepen.

Gezien de ervaringen uit het verleden en met GSM-R – u hebt zelf gezegd dat u daarvoor een versnelling hebt moeten doorvoeren – vind ik het merkwaardig dat u zowel in 2006 als in 2007 nog letterlijk verklaarde dat u tegen eind 2009 al heel ver wilde staan met TBL1+, terwijl men eigenlijk pas in 2007 kon starten met de nodige uitvoering van de beslissing die reeds in februari 2006 is

genomen. Hebt u dan nooit de bedenking of de overweging gemaakt dat u moest uitkijken met de planning en dat u realistisch moest zijn? Hebt u daarover gesproken met de spoorwegmaatschappij?

Het is frustrerend te zien dat telkenmale opnieuw schijnbaar dezelfde fouten met betrekking tot planning en organisatie naar boven komen.

Bruno Tuybens: Wat mij betreft, is dat in ieder geval ook een vraag die aan directie van de NMBS kan worden gesteld. Dat volledig terzijde.

Er is een beslissing genomen in februari 2006. De raad van bestuur heeft die beslissing pas genomen in het vierde kwartaal van 2006. De uitvoering is gestart in 2007. Ik heb het al gezegd, dat heeft voor een groot stuk te maken met het gegeven dat er gevraagd werd naar een homologatie en naar een akkoord van de Europese autoriteiten. Ook daar is er enorm veel tijd overheen gegaan.

Wij hebben in ieder geval gemerkt dat zowel Infrabel als de NMBS wel degelijk een grote bestelling hebben gedaan om effectief zo snel mogelijk de uitvoering te doen, maar er zijn altijd diverse redenen op het niveau van het bedrijf zelf. Ik ben er zeker van dat u deze vraag ook gesteld hebt op het niveau van het bedrijf zelf: Waarom bestaat er een verschil tussen droom en daad, of tussen de planning en de volledige uitvoering ervan? Dat is in verschillende omgevingen het geval, zeker als het over bouw en plaatsing gaat. Men heeft daarvoor gekwalificeerd personeel nodig. Ik herinner mij dat er in 2006 en 2007 effectief ook een bezorgdheid was om in een voldoende tempo aan te werven, om de vergrijzing binnen de NMBS of – sta mij toe een subjectieve reden te geven – de “verkaling” binnen de NMBS op te vangen.

Het is een problematiek die daar alles mee te maken heeft.

Jef Van den Bergh (CD&V): Uiteraard hebben wij die vragen ook gesteld aan verschillende verantwoordelijken van de NMBS. Die redenen zijn allemaal begrijpelijk.

Bruno Tuybens: Sta mij toe dat om te draaien. Ik denk dat er, in ieder geval vanuit de voogdij, nooit, op geen enkele wijze, een negatief signaal is geweest in de trant van “mensen, u bent te snel aan het implementeren, hou er een lager tempo op na”. Wel integendeel, er is nooit een probleem geweest met de financiering vanuit de Staat. Dat is in ieder geval belangrijk.

Jef Van den Bergh (CD&V): Dat lijkt mij duidelijk. Als pas in februari 2006 wordt beslist om TBL1+ over het net uit te rollen, een beslissing van Infrabel, en als dan in maart, nauwelijks een maand later, nog voor de raad van bestuur die beslissing effectief heeft bekrachtigd, in het Parlement wordt gezegd dat de seinen eind 2009 met het beveiligingsysteem zullen worden uitgerust, dan lijkt mij dat nogal ambitieus op dat moment en wellicht onvoldoende gebaseerd op een realistische planning.

Bruno Tuybens: Ik wil toch eens verwijzen naar het rapport van de experts waarin op pagina 28 staat dat Infrabel in oktober 2007 toestemming van de ERA heeft gekregen om TBL1+ aan te leggen. Men is daadwerkelijk in 2007 begonnen met de uitvoering van de plannen. Het spreekt voor zich dat eerst de raad van bestuur van Infrabel daarover zijn zege moet geven, vooraleer er daadwerkelijk met de uitvoering kan worden gestart. Dat weerhoudt het bedrijf er uiteraard niet van om bestellingen te doen. Maar voor de plaatsing heeft men de homologatie toch nodig.

Jef Van den Bergh (CD&V): Uiteraard. Ik verwees alleen maar naar de planning die in maart in het Parlement wordt meegegeven en die, achteraf gezien, totaal onrealistisch was.

Bruno Tuybens: Ik heb, zoals de heer Landuyt, alle parlementaire vragen nagelezen. Ik moet zeggen dat de indruk die de heer Landuyt daarnet heeft weergegeven, echt wel klopt.

Als wij nagaan hoeveel vragen, of in dit geval hoe weinig vragen, in het Parlement zijn gesteld over de exploitatieveiligheid – dat is geen kritiek, maar een element dat wij in de overweging moeten meenemen – dan ging het hoofdzakelijk, zoniet uitsluitend, over de belangrijke problematiek van de veiligheid van onze treinbegeleiders op diverse lijnen.

Naast één schriftelijke vraag over ETCS en de invulling van TBL1 was er weinig parlementaire interesse. Dat belet ons niet dat wij vandaag belang hechten aan deze problematiek, maar ik denk dat vanuit de voogdij alles is gedaan om ervoor te zorgen dat er geen stokken in de implementatie zouden worden gestoken.

De **voorzitter**: Ik denk dat de teneur van de heer Van den Bergh is dat, gelet op de vorige hoorzittingen en andere sprekers, er bij een ontwerp van beslissing inzake de uitrusting met

veiligheidssystemen ook in de jaren tachtig telkenmale een verschil was tussen droom en werkelijkheid. Anderen hadden het over “plus cher” en “plus lentement”. In onze aanbevelingen moeten wij zeker en vast rekening houden met het feit dat bij de uitrol van ETCS realistische plannings worden opgesteld.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'aurais voulu aborder la question des structures de la SNCB. Monsieur Landuyt, vous l'avez évoquée dans votre exposé. C'est une question que nous n'avons peut-être pas développée de manière prioritaire dans cette commission, mais qui est revenue souvent dans les discussions.

Tout récemment encore, M. Fontinoy, président du conseil d'administration de la SNCB-Holding, a jeté un regard désabusé sur ce qu'il appelle la "fragmentation de la SNCB en trois entités". Nous avons pu lire dans le rapport de la Cour des comptes un exemple de mauvaise collaboration entre Infrabel et la SNCB quant à la mise en œuvre de la TBL1+. Et nous avons entendu plusieurs témoignages, depuis que cette commission existe, sur les difficultés de coopération entre Infrabel et la SNCB et sur les difficultés que connaissent les agents de la SNCB pour soumettre à Infrabel des recommandations et des souhaits de modification dans la signalisation ou en termes de visibilité des feux.

Vous avez dû mettre en œuvre cette réforme structurelle. J'aurais voulu avoir votre *feedback* quant à la manière dont cela s'est passé. Quelles sont aussi les leçons que vous en tirez? Estimez-vous que c'est une bonne décision qui a été prise à l'époque, notamment en matière de gestion de la sécurité? N'existait-il pas une méthode plus simple que la scission en trois entités?

Renaat Landuyt: Het geluk, of het ongeluk, wil dat ik eigenlijk vooraf een zelfde soort discussie heb meegemaakt als lid van de Vlaamse regering. Als minister van Werkgelegenheid hebben wij een aanpassing gedaan van de structuren van de VDAB. Ook daar hebben wij onder Europese druk andere structuren moeten aannemen.

De vraag rond het spoor gaat dus over de splitsing tussen actor en regie. Europa wil niet dat de overheid in een vrijemarktsituatie zomaar speler is. De overheid moet meer scheidsrechter zijn. Als de overheid toch speler is, moet hij zich opstellen als andere marktspelers.

Dezelfde discussie hebben wij gehad bij de problematiek van tewerkstelling en arbeidsbegeleiding. Ook daar moest de overheid meer regisseur zijn. Als men wilde meespelen – in ons geval met T-Interim – dan moest dit met losse structuren gebeuren.

Dezelfde problematiek bestond bij het spoor. Inzake mobiliteit moet op Europees niveau een meerderheidsbeslissing worden genomen. Er was inzake mobiliteit een Europees meerderheidsstandpunt en dit was niet direct het standpunt van Frankrijk, Luxemburg en België. In die problematiek de vraag stellen of wij niet beter bij één NMBS waren gebleven, is een romantische vraag. Als socialist had ik liever een situatie gehad waarbij de overheid sterker zou zijn.

Als de overheid sterk wil zijn in een vrije markt dan moet men de macht en de kennis verschuiven. De frustratie van de heer Fontinoy is er een van vroeger. Wij hebben dat meegemaakt. Wij hebben gezien hoe de kennis rond treinen en heel de spoorproblematiek als één geheel in de NMBS-structuur zat. Zij moesten bij manier van spreken twee manoeuvres slikken: enerzijds de interne uitsplitsing in drie entiteiten en anderzijds – dat is het probleem van het controleorgaan – het verleggen van de knowhow naar de overheid zelf binnen de FOD Mobiliteit. Terwijl de NMBS-Holding en de NMBS klagen dat Infrabel niet meer luistert naar hen is eigenlijk het wettelijke devies dat het controleorgaan de richtlijnen zou moeten kunnen geven. Het orgaan dat de ongevallen moet organiseren, moet in samenwerking met het controleorgaan kunnen opleggen wat, enerzijds, de infrastructuurbeheerder moet doen en, anderzijds, de speler op het terrein – de Holding voor de stationexploitatie of Infrabel voor de sporen.

Dat is juist. Alle machtsverhoudingen werden veranderd. Dit speelde altijd mee. Dat werd gerationaliseerd in wetgeving. Die problematiek moest men altijd in het oog houden.

Het feit dat wij kunnen spreken van een niet altijd gelukkige samenwerking tussen de drie entiteiten is evengoed een bewijs van de onafhankelijkheid van de drie entiteiten. Dat was trouwens een van de argumenten ten opzichte van Europa. Het is duidelijk niet één geheel. Het is precies dat wat men wou via de Europese reglementering, precies omwille van het feit dat er in de toekomst nog grotere discussies zouden kunnen ontstaan omdat er nog andere actoren op het terrein zouden komen.

Ook in deze problematiek waren er privéspelers

inzake transport van goederen die ongelukkig waren met de verplichtingen die werden opgelegd inzake beveiliging.

Hoe sta ik daartegenover? Ik voel de romantiek aan van degene die het heeft gevraagd, maar wij moesten daar doorheen om te evolueren naar een sterke Staat die kan controleren wie de sporen beheert, wie de sporen gebruikt en wie de grote stations gebruikt of organiseert.

Dat is een verschuiving die moest gebeuren omdat wij ons als klein land moeten wapenen tegen andere transportbedrijven die ook op onze sporen willen komen.

Een en ander is inderdaad niet zo soepel verlopen maar, nogmaals, men kan zien in onze reglementering dat wij daarmee rekening hebben gehouden. Wat mij het meest overtuigde, was dat wij die knowhow moesten kunnen behouden en verschuiven naar de administratie wat bepaalde aspecten betreft.

U ziet dat in de wetgeving en in de discussies met de Europese Commissie. Er heerste daar een enorme spanning. De Europese Commissie redeneerde dat interoperabiliteit er niet snel genoeg kan zijn, terwijl wij redeneerden dat het intussen ook veilig moest zijn op onze sporen.

Er werd ons dan verweten dat wij onze speler beschermden, terwijl wij - ikzelf, het kabinet en de administratie - vooral bezorgd waren voor de veiligheid. Dat botste bij momenten met de Europese instanties die veel meer waren voor interoperabiliteit en een groter geloof hechtten aan het grotere verhaal, terwijl onze deskundigen en onze knowhow erop wezen dat een en ander wel een vertraging inzake veiligheid zou kunnen betekenen.

Ik wil een link leggen naar die uitvoering, die projectorganisatie voor politiek. Het is een van mijn bezorgdheden. Hoe kunnen we als politici in dit systeem dat internationaal functioneert en dat werkt met de techniek van de beheersovereenkomsten ten opzichte van semi-onafhankelijke entiteiten voldoende vat hebben en een efficiënt systeem van sanctionering vinden ten opzichte van hen die de planning niet volgen? Hoe kunnen we controleren of het al dan niet hun schuld is? Welk sanctioneringsmechanisme kan men daar tegenover zetten om ervoor te zorgen dat men zich wel aan die planning houdt? Hoe kunnen wij onze techniek van beheersovereenkomsten verfijnen?

Dat zijn volgens mij de grote politieke uitdagingen en vragen. Dat is mijn ontgoocheling. Als ik de beheersovereenkomst van 2008 lees dan vind ik die minder goed, maar ik ben subjectief, dan die van 2005 omdat het elan van sturing te willen geven vanuit de overheid niet wordt doorgetrokken.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Landuyt, je suis troublé lorsque j'entends les décideurs de l'époque faire référence aux exigences de la Commission européenne en matière de réforme de structures.

J'ai consulté la proposition de directive du Parlement et du Conseil européens. Cette proposition vise à établir un espace ferroviaire unique européen. Il est ici question de la "refonte" du premier paquet ferroviaire. Ladite proposition reprend une série d'articles relatifs à l'indépendance des sociétés de chemins de fer, mais aussi à l'indépendance des fonctions, à savoir la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport. Il s'agit ici de la scission en trois entités, matière au centre des préoccupations.

La section du chapitre 2 "Développement des chemins de fer de l'Union" est consacré à la séparation. On y évoque, bien sûr, une obligation de séparation comptable entre les activités de l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure. Il est donc question, me semble-t-il, "d'activités" et non "d'entités différentes". Cet élément figure, pour ainsi dire, dans la première directive. Autrement dit, aucune modification n'est proposée à ce sujet.

Dans l'article 7, il est question "d'indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure". Dans ce cas, une adaptation est également faite. Ainsi, "les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure" – ces éléments sont énumérés dans l'annexe 2, à savoir la question de l'octroi, de la tarification des sillons, etc. – "soient confiées à des organismes ou entreprises qui ne sont pas eux-mêmes fournisseurs de services et de transports ferroviaires. Quelle que soit la structure organisationnelle, cet objectif doit être atteint d'une manière probante". L'octroi et la tarification au niveau des sillons doivent donc se faire de manière indépendante. Mais on ne parle pas de la manière d'atteindre cet objectif.

Plus bas, on peut lire: "Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des

entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel (…)".

Donc, déjà à l'époque, – et c'est encore le cas dans la proposition qui est faite – la directive ne dit pas explicitement qu'il doit y avoir indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, mais bien de l'une ou l'autre de ses activités qui doivent alors être confiées à des personnes extérieures à l'opérateur historique.

Pour ma part, je suis troublé de constater la différence entre les textes qui sont clairs – on ne dit pas qu'il doit y avoir scission des opérations – et le discours qui est peut-être tenu par la Commission européenne, mais, en tout cas, par les décideurs de l'époque. M. Di Rupo, par exemple, a tenu le même discours que vous lorsque nous l'avons entendu dans cette commission.

Monsieur Landuyt, j'aimerais vous entendre à ce sujet. Selon vous, existe-t-il réellement une obligation de scission?

Renaat Landuyt: Ik vind het mooi dat u de teksten zo interpreteert. Ik wou dat het waar was.

Vergeet echter niet dat België voortdurend onder druk stond omdat onze structuren niet onafhankelijk genoeg waren. Met uw interpretatie zouden wij met alle instanties in discussie komen. Vergeet niet dat er een probleem was omdat de NMBS-Holding personeel en financiën nog bijeenhad van de NMBS-actor en dat Infrabel er ook nog te veel banden mee had. Men zag er nog altijd de Groep NMBS in. Wij hebben onze structuren met hand en tand moeten verdedigen. Wij hebben dat gedaan met overtuiging.

Hadden wij een systeem kunnen uitwerken met onafhankelijke praktijken zonder over te gaan tot onafhankelijke structuren, hadden wij het gedaan. Zeker Di Rupo, maar ook Van de Lanotte en Landuyt. Op dat vlak zijn wij net zo goed socialisten. Daarover bestaat echt geen twijfel.

Ik wou dat u gelijk had. Maar kijk naar de ingebrekestellingen van België door Europa, alleen al omdat er personeel gedetacheerd wordt, waarvan wij zeggen dat degene die detacheert ze niet terug kan opeisen; dat het de mensen zelf zijn die, omwille van hun statuten, daarvoor kiezen; dat het de mensen zelf zijn die kunnen beslissen of zij terugkeren en dat de organisatie daar dus geen invloed kan op hebben. Die argumenten werden echter ternauwernood aanvaard.

Wij zijn ervan overtuigd dat dat al voldoende onafhankelijkheid is met uw lezing van de teksten voorop. Maar de harde realiteit is dat onze Europese collega's het ons op dat vlak echt niet gemakkelijk gemaakt hebben.

Ik heb de discussies met Europa meegemaakt. Ik meen dat in het bijzonder mijn kabinet zich sterk heeft gewapend om zoveel mogelijk over het spoor te discussiëren en om te proberen de collega's te overtuigen, zowel wat betreft veiligheid als interoperabiliteit en het verdedigen van het openbaar vervoer.

Onze angst was bijvoorbeeld dat wij door die zware structuren niet meer in staat zouden zijn mensen per trein naar de Westhoek te vervoeren, wat wij ook belangrijk vinden. Ik betwijfel of dat in de harde kernlogica van Europa mogelijk is. Men ziet ook dat wat Europa voorstelde duurder is. Het is veel meer gericht op internationaal verkeer dan op nationaal verkeer, terwijl wij vochten om te kunnen handhaven wat er was en om ook niet-rendabele lijnen te laten bestaan, omwille van de problematiek van het openbaar vervoer, de problematiek van de ontsluiting van verlaten gebieden in dit land.

Heel die discussie hebben wij gevoerd. Vergeet echter niet dat het Europees mechanisme, dat misschien qua democratisch gehalte ook even mag bekeken worden, voorziet in een grotere rol voor het Europees Parlement. Dat kunnen wij toejuichen. Dan zien wij dat men in het Europees Parlement enorm gevoelig is voor de rechten van de reiziger per vliegtuig. Alsof zij daar meer ervaring mee hebben dan met de treinreiziger. Dit even tussen haakjes. In ieder geval, daar werkt meer democratie.

Ik ben drie jaar met volle bevoegdheid en met veel goesting minister van Mobiliteit – of Transport opdat de collega's in Europa het zouden begrijpen – geweest. Welnu, na twee jaar was ik een van de anciens. Binnen dat mechanisme is er dus permanent een andere politieke verantwoordelijke, waarvan men de naam probeert te onthouden maar die ook terug vat moet krijgen op een verhaal dat eigenlijk al jaren bezig is.

Nogmaals, in heel de discussie rond het spoor heeft België, samen met Frankrijk en Luxemburg, het maximum gedaan om ons systeem van een uitgewerkt spoorwegennet te verdedigen tegen de harde logica in van de gesplitste structuren en het openstellen van het net voor alle internationaal vervoer en voor andere firma's. Wij hebben

gedaan wat wij konden om de knowhow en de kern van ons mobiliteitsysteem via de NMBS te bewaren. Hadden wij dat nog beter kunnen samenhouden, dan zouden wij dat gedaan hebben. Daarover bestaat geen twijfel.

Heel die periode van drie jaar was een periode waarin wij twee bewegingen hebben gemaakt. Wij hebben die structuren uitgewerkt en de volgende richtlijnen zeer sterk bewaakt en mee bediscussieerd. Men moet immers van bij het begin mee zijn in die discussie. Wij hebben die operatie uitgevoerd maar wij hebben ten opzichte van Europa ook gezegd dat wij onze verantwoordelijkheid zouden nemen inzake veiligheid. In die periode zijn de kernbeslissingen genomen en was er een deblokkering om effectief te investeren. Hadden wij zuiver het Europese verhaal uitgevoerd, dan waren er hier misschien al meer internationale treinen op de internationale netten maar dan was er niet meer veiligheid. Dat is echt mijn overtuiging.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere vragen of bemerkingen omtrent veiligheid en de structuur?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, aansluitend bij wat hier reeds besproken is in verband met de richtlijnen heb ik nog een aantal bijkomende vragen. Als Belgische regering hebben wij eigenlijk tegen het tweede spoorwegpakket gestemd. Daarin zaten volgens mij een aantal zeer belangrijke veiligheidsrichtlijnen. Het was eigenlijk de eerste keer dat er vanuit Europa druk of eigenlijk een veiligheidsimpuls kwam naar de verschillende lidstaten. Wij hebben er dan nagenoeg twee jaar over gedaan om uiteindelijk twee weken voor de deadline die richtlijn om te zetten.

Waarom hebben wij daar als Belgische regering toen tegengestemd? Heeft het feit dat wij er twee jaar over gedaan hebben om die omzetting te doen volgens u een invloed gehad op de ontwikkeling van de veiligheidscultuur en de veiligheidssystemen van Infrabel en NMBS?

De maatschappij was uiteindelijk een gesloten maatschappij. Veiligheid was een nationaal aspect. Voor het eerst kwam er vanuit Europa druk inzake veiligheid. Hoe gingen Infrabel en NMBS om met het feit dat die veiligheidsimpuls binnen de organisatie extern werd opgelegd?

Renaat Landuyt: Het vervelende aspect aan uw vraag is dat u mij een oordeel vraagt omtrent mijn voorgangers die zelfs niet allemaal zijn uitgenodigd.

In mijn periode kozen wij voor een tegenstem tegen die hele problematiek. Het was meer tegen de liberalisering. Ik heb nooit tegengestemd maar de personen die vóór mij hebben tegengestemd wil ik wel verdedigen. Was het niet omwille van de veiligheid, dan was het omwille van de druk om de sporen open te zetten, vanuit de overtuiging dat wij met onze NMBS Europees een van de sterkste compagnieën waren. Zij waren ervan overtuigd dat hun systeem het beste was. Op dat vlak is de politiek altijd de woordvoerder geweest van de organisatie. In mijn periode hebben wij alle richtlijnen uitgevoerd en voor het eerst de term veiligheid in ons recht binnengebracht als het over spoorexploitatie gaat. Wij waren de eerste die als openbare dienstverlening ook veiligheid hebben opgenomen. Ik deed dat niet alleen in verkeersrecht. Ik deed dat op alle terreinen. Zoals dat nu in het Parlement een van mijn dada's is, was dat al zo voor ik minister was. Ik had overal dezelfde reflex.

In onze periode was intern recht op alle punten ingevoerd. Openbare dienstverlening is evengoed altijd letten op de veiligheid. Europees hebben wij de optie genomen, en daar heb ik mij zelfs in mijn kabinet extra tegen gewapend, door te stellen dat wie tegenstemt geen invloed heeft. Het is een meerderheidsstelsel. Als men tegenstemt dan zit men daar te kijken. Het grootste mechanisme is het Belgische mechanisme: mee onderhandelen en met zoveel mogelijk techniciteit de collega's overtuigen dat een en ander toch niet zo eenvoudig is als men soms denkt.

Indien u de geschiedenis van de volgende fases bekijkt, zult u merken dat wij voor de volgende richtlijn, dankzij de expertise die wij zelf voorlegden, voortdurend hebben kunnen bijsturen. Aldus maakten wij het mogelijk dat wij ons openbaar vervoer op het vlak van de spreiding niet moesten doen inleveren.

Ik was tegen het vellen van een oordeel over een tegenstem. Dat is immers niet nuttig. Neen zeggen, is niet nuttig. Het is in een dergelijk systeem veel beter om te onderhandelen. Mijn ervaring was dat er deels kon worden bijgestuurd.

Voor het overige hebben wij de richtlijn zo vlug mogelijk naar Belgisch recht omgezet. Ik meen zelfs dat wij na de termijn waren. Wij moesten midden 2006 klaar zijn. Ik heb mijn teksten pas in november 2006 in het Parlement ingediend. In het Parlement heb ik zeker geen tijd verloren. Het dossier was er op een half uur of een uur door, wat wel een beetje mijn stijl was. Met andere

woorden, het dossier was ook voor de collega's die toen lid van de commissie voor de Infrastructuur waren, nogal technisch. De tekst is heel vlot door het Belgische Parlement gegaan.

Wij hadden zelfs nog discussies gevoerd – dit is even een zijweg – over het volgende. Als minister van Mobiliteit had ik te kampen met een pakket richtlijnen, op allerhande terreinen, die moesten worden omgezet. Wij hebben ter zake een inhaalbeweging gemaakt, wat voor een jurist geestig is. Echter, eigenlijk moet, zeker binnen de problematiek van mobiliteit, ook even worden nagedacht over de manier waarop wij richtlijnen omzetten. Er kan niet veel aan de richtlijn worden veranderd. Niettemin volgen wij de zware procedure van Parlement en regering. Er zou dus ook even moeten worden nagedacht over de wijze waarop wij de manier van werken zouden kunnen veranderen. Dat betekent meer aan de richtlijnen werken en ze vlotter omzetten.

Er is een tijd geweest dat wij, wanneer wij tegen een richtlijn waren, zoals onwillige kinderen de richtlijn traag omzetten. Ik heb gemerkt dat de Angelsaksen, vooral de Engelsen, aan tafel bij onderhandelingen over een richtlijn heel lastige partners zijn. Zij doen echt lastig over de inhoud van de richtlijn. Zij zetten de richtlijn echter heel vlot om, omdat zij de discussie al hebben gevoerd.

Ter zake zou het Parlement de regering dus moeten steunen, controleren maar ook stimuleren om aan de debatten vooraf deel te nemen.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Landuyt, ik wou enkel nog het volgende vragen.

Uiteindelijk was het voor de operatoren verplicht om een veiligheidsbeheerssysteem tot stand te brengen. Hoe evalueerde u voor het genoemde aspect de situatie op het moment van het stopzetten van uw functie?

Renaat Landuyt: U blijft stout in uw vraagstelling. U vraagt mij nu een oordeel te vellen over zij die na mij zijn gekomen. Ik heb mij ter zake al heel voorzichtig uitgedrukt, namelijk dat ik bij de lezing nu van het vervolg van mijn beleid enigszins ontgoocheld ben. Bepaalde lijnen van de beheersovereenkomsten zijn immers niet dezelfde, doordat de wet deels is aangepast.

Onder druk van Europa, naar ik begrijp, werd gezegd dat de NMBS-Holding niet meer mocht coördineren inzake veiligheidsplanning en veiligheidsprocessen. Onze bedoeling was een stimulans te geven vanuit de NMBS-Holding, waar een stuk knowhow zat, aan Infrabel, de NMBS en andere operatoren om een veiligheidsplanning te maken en uit te voeren. Europa heeft over dat mechanisme gezegd dat de NMBS-Holding te veel betrokken partij is. Dat werd blijkbaar geschrapt na mijn tijd, wat ik eigenlijk spijtig vond, omdat er geen vervanging is gevonden, juist voor het stimuleren.

Daarmee kom ik terug op mijn punt. U moet weten dat wij er politiek nu voor zorgen dat de FOD Mobiliteit via de DVIS sterk moet worden. U mag dat niet onderschatten. Het is hetzelfde probleem als met de vliegtuigen. Er moet een sterke controledienst zijn. Daarin moeten we investeren.

Maar we hebben nog een ander probleem. Hoe zullen we politiek controleren dat onze autonome spelers effectief hun planningen uitvoeren volgens de budgetten die zij krijgen?

Daarbij doet er zich een probleem voor. Veronderstel dat ze hun werk niet doen. Dan zouden we kunnen zeggen dat we als sanctie geen geld meer geven. Daarmee pesten we echter onszelf. We zitten daar dus voor een stuk in de tang. We maken ons kwaad, omdat het budget niet werd gebruikt, maar we vinden geen middel – tenzij de trainer ontslaan – om te stimuleren om beter werk te leveren.

Die discussie heeft plaatsgevonden bij de opstelling van de beheersovereenkomst. Er zijn doelstellingen, maar hoe kunnen die positief of negatief gesanctioneerd worden? Dat is niet altijd evident. Ik denk dat dat voor een stuk de uitdaging is.

We moeten ook eens over de grens kijken, waar men misschien meer ervaring heeft met beheersovereenkomsten.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, er zijn ondertussen al een aantal elementen over de structuren duidelijk beantwoord.

Mijnheer Landuyt, ik wil toch nog even vanuit die structuren naar de beheerscontracten kijken.

Bij de herstructurering in drie bedrijven werd veiligheid expliciet opgenomen als opdracht voor Infrabel, zowel in haar opdracht binnen de wet als in het beheerscontract dat met Infrabel werd gesloten. Veiligheid werd evenwel niet als dusdanig opgenomen in de definitie van de opdrachten van de NMBS en de NMBS-Holding. Ook het Rekenhof heeft daarop gewezen. Was

het geen lacune om veiligheid als dusdanig niet bij de twee andere maatschappijen op te nemen?

Ik heb nog een bijkomende vraag. In het derde beheerscontract tussen de Staat en Infrabel, dus het beheerscontract dat u hebt gesloten, staat expliciet dat het veiligheidsniveau op zijn minst moest worden gehandhaafd. Maar eigenlijk werd dat veiligheidsniveau nooit gedefinieerd. Ook werd er niets bepaald in verband met de evaluatie daarvan, of over hoe die doelstellingen dan gedefinieerd en opgevolgd zouden moeten worden.

In hoeverre kreeg die bepaling uit het beheerscontract effectief gestalte? In hoeverre werd die opgevolgd nadat de handtekeningen werden gezet, bij wijze van spreken?

Renaat Landuyt: Uw vraag bestaat uit twee delen.

Er is de opmerking van het Rekenhof dat er te weinig in de wet staat voor NMBS en NMBS-Holding inzake de veiligheid. Dat heb ik echt niet goed begrepen, maar ik zou de details moeten nakijken. De bedoeling was om net het veiligheidsaspect mee op te nemen. Als dat te weinig is, dan zeg ik tegen het Rekenhof of tegen u of tegen onszelf dat dit meer geëxpliciteerd moet worden. In elk geval lijkt dit mij een essentieel element om te doen.

Ik heb wel het volgende gelezen in het rapport van het Rekenhof waarmee ik niet helemaal akkoord ga, wel met hun advies. Ik ga niet akkoord met hun opmerking dat in de beheersovereenkomst van Infrabel alleen de toekomstige wet werd omschreven. Er staat daarin eigenlijk meer, ook bij de andere. Er staat dat na de audit van Pécrot een planning moest worden opgesteld, daarom hadden wij ook een rol toebedeeld aan de NMBS-Groep, om juist die planning te stimuleren en daarin coördinerend op te treden. Ik zie, samen met het Rekenhof, dat het is stilgevallen, dat het in elk geval niet meer in de beheersovereenkomst moet staan. Dat is fout, de beheersovereenkomst interpreteren als zijnde dat die veiligheidspassages een voorafspiegeling zijn van wat een jaar later in de wet ging staan, is niet juist. Wij hebben, na de wet, de beheerovereenkomst zelfs een stuk aangepast aan de wet. Er stond in dat er vanuit de audit een planning moest komen.

Het spijtige is dat men in 2008 daarover niet meer sprak. Ik weet dat dit een discussie was bij de eerste beheersovereenkomst. Ook om het veiligheidsaspect van de overwegen in de beheersovereenkomst te zetten, daarover waren zij zeer ongemakkelijk. Zij vinden dat dit allemaal niets te maken had met exploitatie. Ik herinner mij de basisdiscussies over het binnenbrengen. De vlotheid waarmee het in 2008 verdwenen is, kan ik alleen maar betreuren Dat vind ik spijtig.

In verband met het veiligheidsniveau, meen ik mij te herinneren dat er een discussie was met de DVIS. Een van de discussies die ik mij herinner ging over TBL1 en TBL1+. Men had ons uitgelegd dat men met TBL1+ direct kon beginnen met de veiligheid, dat men vlotter ging werken en dat het Europees was, want men noemde het Euro TBL1+. Na discussies is gebleken dat Europa zelf daarop een andere visie had en vriendelijk gevraagd heeft om dat woordje Euro te laten vallen.

Het eigenaardige was dat, waar men TBL1+ wilde installeren, men TBL1 deïnstalleerde, waardoor men de veiligheid zag zakken.

TBL1+ was nog niet geïnstalleerd en TBL1 was al weg. Daar hebben wij de discussie gevoerd: dit ging niet, men moest dat eigenlijk behouden en de twee systemen bewaren, te meer de internationale vervoermaatschappijen daar niet op voorbereid waren. Tussen haakjes, over die voorbereiding voor TBL1+ dacht ik dat het, voor de treinen waarop dit moest worden geïnstalleerd en waarop dit moest worden afgestemd, tien keer goedkoper was dan het installeren van de Europese installatie. Dat herinner ik me ook van die discussies. Maar omdat de internationale spelers niet wilden weten van TBL1+ in de treinen, moest de TBL1 blijven bestaan. Daar heeft de DVIS nog discussies over gevoerd, meen ik te weten. Dat was het eerste spoor dat u ziet over het behoud van een veiligheidsniveau.

U kunt het lezen in die basiswet. Ik vond dat een wat ambetante wet, want in vele artikels stond iedere keer dat er bij KB iets zou worden beslist. Via amendementen moest dat dan bij KB door de regering worden vastgelegd. Eigenlijk waren we aan het zoeken naar de veiligheidscriteria: hoe zet je dat in de wet? Hoe zet je dat in wettelijke termen om? Wij waren in de beginfase van een veiligheidscultuur bij de wetgever, die dan ook nog moest worden doorgegeven aan de actoren op het terrein. Ook dat leest u wellicht in alle mogelijke documenten. Het veiligheidsniveau, dat was iets wat men moest beginnen op te tellen. Het aantal reizigers en het aantal treinen, dat was men gewoon op te tellen – het uur soms ook, maar inzake veiligheidsaspecten had men nog niet die gewenning en een stuk zelfs, ook bij de NMBS,

niet echt de knowhow. Ze bewaakten dat zelf in hun eigen *boîte*, maar om een objectief vergelijkbaar systeem met andere landen op te stellen hadden we een gebrek aan begrippen en aan gegevens. Dat was wel een Europees probleem. Ook Europa moest zijn veiligheidstermen, die toelaten vergelijkingen en tellingen te maken, nog allemaal opstellen. Maar dat maakte ook het werk voor een jurist boeiend.

Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u voor de antwoorden. Wij zijn vooral op zoek naar lessen waaruit we aanbevelingen voor de toekomst kunnen formuleren, zonder hier aan *politique politicienne* te doen. Ik vind het dan ook jammer dat u gemakkelijker over 2008 spreekt dan over de beheerscontracten die in 2005 zijn gemaakt.

Renaat Landuyt: Op dat vlak – zekerheden, misverstanden, ik ben een paar jaar ouder in de commissie, ik zit hier op mijn gemak - is het enige dat ik zeg dat het hun goed recht is. Er is in de beheersovereenkomsten een discussie over veiligheidsartikelen gevoerd, en ook nog over de overwegen. Dat is niet gemakkelijk verlopen.

Dat was in onze ogen de start van een soort veiligheidsdenken die in de volgende beheersovereenkomsten moest worden voorgezet. Daarom ben ik het niet eens met het Rekenhof dat stelt dat wat in de beheersovereenkomsten van 2005 staat de voorafspiegeling van de wet is. Dat is niet helemaal juist. Wij hebben na 2006 de beheersoverkomst zelfs aan de wet aangepast, omdat er meer in stond dan in de wet.

In mijn droom, mocht ik nog minister zijn geweest, zou ik opnieuw aangedrongen hebben om nog preciezer doelstellingen in de beheersovereenkomsten op te nemen.

Ik doe een suggestie voor de toekomst. De techniek van beheersovereenkomst, wat men erin opneemt, hoe men doelstellingen rond veiligheid omschrijft, dat zijn precies de lessen voor de toekomst.

De **voorzitter**: Nog vragen? Nee?

Ik dank u beiden voor uw bijdrage aan deze commissie en ik excuseer mij nogmaals voor de agendawijziging, omwille van andere werkzaamheden in het Parlement.

Na deze commissievergadering volgt nog een vergadering achter gesloten deuren, omtrent de regeling der werkzaamheden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.34 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.34 heures.

COMMISSION SPECIALE CHARGEE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SECURITE DU RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 12 JANVIER 2011

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

WOENSDAG 12 JANUARI 2011

Namiddag

_____

La séance est ouverte à 15.24 heures et présidée par M. Christophe Bastin.
De vergadering wordt geopend om 15.24 uur en voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

Hoorzitting met de heer Steven Vanackere, minister van Overheidsbedrijven in 2009
onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Steven Vanackere, ministre des Entreprises publiques en 2009
portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Chers collègues, je vous invite à prendre place.

Je tiens tout d'abord à excuser le président qui va arriver avec quelques minutes de retard.

Meilleurs voeux, beste wensen à chacun.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation pour répondre à différentes questions à la suite des différents rapports.

Je vous donne directement la parole.

Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik wil op mijn beurt, vermits u al verschillende actoren aan het woord hebt gehoord, vandaag toelichting geven over het beleid dat ik als minister van Overheidsbedrijven, verantwoordelijk voor de NMBS-groep, heb gevoerd in mijn ambtsperiode. U weet dat die ambtsperiode elf maanden omspant. In de periode die de commissie onderzoekt, de afgelopen dertig jaar, is dat uiteraard een relatief beperkte periode.

Ik zal, als u dat toelaat, ook van de gelegenheid gebruikmaken om nog enkele van mijn inzichten over spoorwegveiligheid met u te delen. Eerst wil ik u graag een idee geven van wat in die elf maanden op het niveau van het beleid, wat mij betreft, eruit steekt en de moeite waard is om hernomen te worden.

U weet dat ik op 30 december 2008 aantrad als vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven in de regering-Van Rompuy. Vanuit die functie had ik uiteraard ook de voogdij over de NMBS-groep. Dat heeft geduurd tot november 2009, toen ik minister van Buitenlandse Zaken ben geworden en opnieuw werd opgevolgd door mijn voorgangster, Inge Vervotte.

De huidige beheersovereenkomsten tussen de regering enerzijds en de NMBS-holding, Infrabel en de NMBS anderzijds waren eerder dat jaar, in 2008, afgesloten door mevrouw Vervotte. In 2009, het jaar waarin ik zelf verantwoordelijkheid heb gedragen, lag de focus vooral op de goede implementatie van die nieuwe beheersovereenkomst. Er is enorm veel energie gegaan naar het "securiseren", het garanderen dat die beheersovereenkomst wel degelijk zou worden geïmplementeerd.

Verder, op het niveau van de stationsinvesteringen, zijn die elf maanden een periode geweest waarin vernieuwde stations zijn

ingehuldigd, van Antwerpen-Centraal, Liège-Guillemins, Brussel-Luxemburg en Kortrijk. Ik heb ook de werken in Gent-Sint-Pieters gelanceerd.

Op het gebied van het materieel werd de verdere levering van de M6-dubbeldekrijtuigen voortgezet. Daarnaast werd ook de eerste nieuwe locomotief van het type 18 geleverd voor testen. Ook werd het eerste gerenoveerde M5-dubbeldekrijtuig voorgesteld.

Terugkerend naar de spoorweginfrastructuur, daar is het meest opmerkelijke dat de werken voor de Diaboloverbinding met de luchthaven in die periode zijn opgestart, net als een aantal nieuwe werven voor het op vier sporen brengen van de voornaamste lijnen naar Brussel in het raam van het Gewestelijk Expresnet.

Het HSL-netwerk in België werd afgewerkt en ingehuldigd waardoor België als eerste een HSL-netwerk van grens tot grens kreeg.

De nieuwe lijnen tussen Antwerpen en de Nederlandse grens en tussen Luik en de Duitse grens werden ingehuldigd. Op de HSL naar Nederland ging de eerste binnenlandse trein voor de bediening van de Noorderkempen rijden. Dat was in de zomer van 2009. Ik herinner mij dat er een bijzonder stellig ongeduld was in dat verband. Het was met een zucht van opluchting dat wij daar in de zomer van 2009 mee van start konden gaan. U weet dat dit de oplossing van heel wat moeilijkheden heeft ingehouden, vooral om geschikt materieel te vinden.

Op internationaal vlak heb ik in die periode onderhandeld en verder gewerkt met mijn Nederlandse en Duitse collega's inzake de problematiek van de IJzeren Rijn. U weet dat in dat raam ook een commissie van onafhankelijke deskundigen aan een expertenrapport heeft gewerkt in die periode. Ik heb met mijn Nederlandse collega ook verder gediscussieerd over de uitvoering van het ministerieel akkoord van 2005 in verband met een hogesnelheidstrein Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel.

Ik kom dan bij het hoofdstuk goederenvervoer. Er ging op dat ogenblik al heel wat tijd naar de reorganisatie van B-Cargo, inzonderheid naar de voorbereiding van het dossier dat hierover bij de Europese Commissie moest worden ingediend voor eind 2009. Bij het uitwerken van het industrieel plan voor de gezondmaking van de financiën van B-Cargo moest immers rekening worden gehouden met de Europese regelgeving, meer bepaald met de richtsnoeren die de Europese Commissie op 22 juli 2008 had uitgevaardigd met betrekking tot de steun aan het goederenvervoer per spoor. U weet dat die Europese richtsnoeren een filialisering opleggen als voorwaarde voor de toekenning van steunmaatregelen.

Op het vlak van reizigerscomfort werd er gewerkt aan het uniform ticket voor de vier openbare vervoermaatschappijen en ook aan de oprichting van een beheerstructuur voor het beheer van een gemeenschappelijke kaart.

Specifiek met betrekking tot spoorwegveiligheid heb ik in die elf maanden vooral gewerkt rond twee actieplannen. Het eerste had betrekking op de preventie van zelfdoding en de gevolgen daarvan, het andere had betrekking op de overwegen. In de eerste plaats was er het actieplan suïcidepreventie van Infrabel dat over de periode 2009-2012 loopt. Het actieplan focust op de zogenaamde hotspots. Dat zijn de gevoelige punten waar vaak zelfdodingen plaatsvinden. Deze werden geïdentificeerd op basis van de ongevallenstatistieken voor de periode 1998-2007. Het plan omvat de uitwerking van concrete maatregelen in samenwerking met de verschillende betrokken partijen. Concreet werd het preventieplan voor zelfdoding op de spoorwegen in december 2008 naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gestuurd. In januari 2009 ging het plan van start met het bezoek aan 34 hotspots verdeeld over 21 gemeenten. Die reeks bezoeken ter plaatse werd afgerond op 2 juli 2009.

Zoals bepaald in het plan werd voor elke plaats een omgevingsanalyse uitgevoerd, alsook een onderzoek naar mogelijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Ook werden de daaraan verbonden kosten berekend. Er is daarbij veelvuldig overleg gepleegd met gespecialiseerde instellingen, de universiteiten, directeurs van psychiatrische instellingen, verantwoordelijken voor centra voor preventie van zelfdoding en andere specifieke groepen die betrokken zijn bij geestelijke gezondheid en/of de problematiek van zelfdoding.

Voorzitter: David Geerts.
Président: David Geerts.

Er werden tevens interne vergaderingen gehouden om de verschillende acties binnen de NMBS-Groep af te stemmen en om die projecten optimaal te organiseren. Er vond ook al een eerste overleg plaats met de plaatselijke overheden, de burgemeesters en de plaatselijke politie. Het zal duidelijk zijn dat dit ook cruciale actoren zijn bij het

vermijden van zelfdoding. Verder bestaat er sinds dat actieplan een cel Preventie zelfdoding op het spoor bij Infrabel.

Een tweede domein dat betrekking heeft op de veiligheid betreft de kwestie van de overwegen en, meer bepaald, de afschaffing van overwegen. U weet dat Infrabel een actieplan uitwerkte voor de afschaffing van overwegen. Dat werd mij trouwens bezorgd, ongeveer bij mijn aantreden, eind 2008, vanuit de vaststelling dat ons land een groot aantal ongevallen op overwegen telt.

Met het actieplan dat eind 2008 aangebracht werd, streeft Infrabel een vermindering na van het aantal ongevallen met 25 % tegen 2015. Concreet is het doel van Infrabel om tegen 2015 het aantal ongevallen op openbare overwegen, zowel op de reizigers- als goederenlijnen, terug te dringen tot 38 of minder. Om het helemaal statistisch te maken, het aantal equivalente doden moest worden teruggedrongen tot 15,51 of uiteraard nog minder. Daarbij hanteert men de regel dat men 10 gekwetsten of 200 gekneusden telt op eenzelfde niveau als een overlijden. Met andere woorden, wanneer men het aantal equivalente doden wil verminderen tot 15,51 impliceert dat ook een strategie in de richting van het verminderen van het aantal gekwetsten en gekneusden.

In 2009, het jaar waarin ik verantwoordelijk was voor Overheidsbedrijven, waren er nog 47 ongevallen op overwegen. Dat is dus meer dan de 38 uit de doelstelling. In totaal waren er 12 doden en vijf gekwetste en drie gekneusde slachtoffers. U voelt aan dat die doelstelling daarmee gehaald werd.

Een van de instrumenten om het aantal ongevallen op overwegen te verminderen, is het afschaffen van het aantal overwegen. Op 1 januari 2009 telde het door Infrabel beheerde spoorwegnet niet minder dan 1 929 overwegen, met uitzondering van de toeristische lijnen en de buitendienstgestelde lijnen. Op 1 januari 2010 waren het er reeds 16 minder, namelijk 1.913.

In de loop van 2009 verkreeg Infrabel 8 koninklijke besluiten tot afschaffing, 2 daarvan werden dat jaar nog uitgevoerd. De uitvoering van de andere 6 was gepland voor de jaren 2010-2011. Ook werden tijdens dat jaar openbare onderzoeken aangevraagd voor de afschaffing van 11 overwegen. Het globale budget dat voor de afschaffing van overwegen in 2009 werd uitgetrokken, bedroeg ongeveer 10 miljoen euro.

Daarnaast heeft Infrabel ook nog andere instrumenten ingezet om het aantal ongevallen op overwegen te verminderen. U herinnert zich misschien een nationale sensibilisatiecampagne in de vorm van tv-spots.

Met die 2 concrete dossiers met betrekking tot veiligheid wil ik vooral onderstrepen dat spoorwegveiligheid – dat weet u zeker zo goed als ikzelf – een ruimere problematiek omvat dan alleen maar die van de ECTS-treinbeveiliging en seinuitrusting, waarop de commissie zich vooral focust. Die kunnen uiteraard de veiligheid op het spoorwegnet verhogen.

Ten tweede wil ik ook meegeven dat, op het gebied van spoorwegveiligheid, inzonderheid inzake ECTS, de NMBS-groep mij geen andere dossiers in die periode van 11 maanden heeft voorgelegd. Dat was ook niet het geval naar aanleiding van vragen die mij onder meer over ECTS gesteld werden in de Kamercommissie voor de Infrastructuur en dat was op 9 november van 2009, toen die aangelegenheid aan bod is gekomen.

Volledigheidshalve moet ik er wel bij vertellen dat dit soort dossiers altijd vervat zitten in het globale begrotingsdossier. Het is in die context dat ik wil beklemtonen dat wij in het kader van de begrotingsopmaak niet attent zijn gemaakt op eventueel gebrek aan investeringsmiddelen voor spoorwegveiligheid. Ik wil benadrukken dat ik er in mijn ambtsperiode over gewaakt heb dat, in weliswaar moeilijke budgettaire omstandigheden, de NMBS-groep zijn middelen heeft kunnen behouden.

Even onverwacht als ik toetrad tot de federale regering in december van 2008, werd ik eind november 2009, minder dan 11 maanden later, benoemd tot minister van Buitenlandse Zaken. Ik spreek u dus eigenlijk toe als gewezen minister van Overheidsbedrijven, maar ik wil in dat licht en met die reserve toch nog wel een aantal inzichten met u delen, in eerste instantie over de relatie tussen de NMBS-groep en de beleidsmakers.

In de verschillende rapporten die voor de commissie worden opgesteld, komt uiteraard de rol van de beleidsverantwoordelijken ter sprake. U weet dat de NMBS-groep de afgelopen decennia en jaren belangrijke wijzigingen doormaakte.

Tot midden de jaren 80 had de minister van Verkeerswezen een zeer belangrijke impact op de NMBS, want als instelling van openbaar nut van categorie B had de minister verregaande bevoegdheden, onder meer als stemgerechtigd

voorzitter van de raad van bestuur en als eindverantwoordelijke voor het budget.

Na een korte periode van 1986 tot 1991, waarin de minister enkel nog een raadgevend stemrecht bezat en waarin de functie van regeringscommissaris werd gecreëerd, kreeg de NMBS door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven een nieuwe organisatiestructuur en een verregaande autonomie.

Als het de relatie tussen de regering en de NMBS aangaat, neemt het beheerscontract tussen overheid en overheidsbedrijf vanaf dan een centrale plaats in. Dat contract behelst in principe de identificatie van de taken die het overheidsbedrijf op zich neemt om zijn opdrachten van openbare dienst te vervullen, de toelagen die het overheidsbedrijf van de overheid ontvangt voor de uitvoering van die taken van openbare dienst, de grondregelen voor tarieven die het overheidsbedrijf hanteert, en de sancties bij niet-naleving door een van de partijen van de verbintenissen. Via haar beheerscontract met de overheid krijgt de NMBS twee taken van openbaar dienst. Het gaat om het binnenlands vervoer van reizigers en het beheer van de infrastructuur.

Een ander element van de wet van 1991 is de omvorming van de raad van beheer tot een raad van bestuur. De overheid staat als meerderheidsaandeelhouder nog wel in voor de benoeming van de gedelegeerd bestuurder en van een aantal leden van de raad van bestuur, onder wie de voorzitter.

De structuurhervorming van 2005, waarbij de NMBS in drie entiteiten wordt opgesplitst, verandert daar ten gronde niets aan, ook al blijft enkel de gedelegeerd bestuurder van de betrokken entiteit nog in de raad van bestuur zetelen als het de directie betreft.

Met de schets van die ontwikkeling wil ik vooral duidelijk maken dat de politiek zich vanaf de jaren 80 stapsgewijs heeft teruggetrokken uit het operationeel beheer van de NMBS, doch niet uit het strategisch beheer. In mijn ambtsperiode was het hoe dan ook een van mijn speerpunten dat de operationele autonomie van die overheidsbedrijven gerespecteerd diende te worden.

Het lijkt mij dan ook geen toeval dat de vragen die de experts voorbereid hebben voor de periode 2005-2010, eerst en vooral door de NMBS-leiding beantwoord moeten worden, veeleer dan door de ministers die de voogdij over de NMBS waarnamen. Dat ontslaat de beleidsmakers natuurlijk absoluut niet van welke verantwoordelijkheid dan ook, maar het schept wel een situatie waarin de beleidsmakers instaan voor de creatie van een reglementair kader, onder meer via het beheerscontract, waarbinnen vervolgens de NMBS moet opereren om haar taken van algemeen belang uit te oefenen. Ook de aanstelling van competente bestuurders door de overheid is een belangrijk aandachtspunt, wil men daaraan tegemoet kunnen komen. Zoals wij weten, heeft de overheid een voorbeeldfunctie, en daardoor ook de overheidsbedrijven. Die laatste moeten daar ook rekening mee houden als zij de bakens uitzetten van het operationeel beleid, ook op het gebied van de spoorwegveiligheid.

Collega's, in de door mij voorbereide maar uiteindelijk niet in het Parlement verdedigde beleidsnota voor 2010 heb ik gesteld dat de veiligheid van de reiziger en het personeel een van de prioriteiten is.

In de diverse verslagen die aan de commissie door experts ter beschikking werden gesteld, wordt melding gemaakt van het feit dat de diverse beheerscontracten niet als instrument voor spoorwegveiligheid dienen. Ook al staan er weinig doelstellingen over spoorwegveiligheid in de drie te onderscheiden beheerscontracten, wil dat toch niet zeggen dat dat geen prioriteit zou zijn geweest voor de NMBS-groep.

Zo bepaalt de wet van 21 maart 1991 dat het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur is toevertrouwd aan Infrabel als een van haar opdrachten van openbare dienst. Ook was er geen gebrek aan noodzakelijke investeringsmiddelen voor spoorwegveiligheid, volgens het verslag van het Rekenhof.

Daarnaast wil ik graag nog verwijzen naar het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 van de NMBS-groep. Dat is een bijlage bij de beheerscontracten. Zij omvatten de investeringen in veiligheidsvoorzieningen en kunnen dus vanuit de voogdij worden opgevolgd.

Dat alles neemt niet weg dat er nog meer aandacht kan worden gegeven aan spoorwegveiligheid. Aan de NMBS-groep kunnen eventueel sancties worden opgelegd als ze bepaalde doelstellingen op veiligheidsgebied niet zou behalen. Hierop aansluitend kan de verloning van het NMBS-management aan het behalen van veiligheidsdoelstellingen worden gekoppeld. Dat is

een bevoegdheid van de raad van bestuur en niet van de voogdijminister. Met die sanctiemechanismen moet men mijn inziens omzichtig omspringen. Een doelmatig gebruik moet worden nagestreefd, zodat de NMBS-groep haar basisopdrachten kan vervullen.

Ook door in meer rapportage over spoorwegveiligheid te voorzien, kan de NMBS-groep worden verplicht om meer verantwoording af te leggen aan de regering en de publieke opinie over haar inspanningen op dit domein.

Ten slotte zal ook een verdere liberalisering van het spoorvervoer leiden tot meer EU-gestuurd beleid, ook op het niveau van spoorveiligheid.

Mijn collega, staatssecretaris Schouppe, heeft u, als ik goed ben geïnformeerd, daarover al meer toelichting gegeven. Tot zover de inzichten die ik met u wilde delen, naast het bondige verslag van de elf maanden van mijn verantwoordelijkheid, als belangrijkste elementen die de moeite waard zijn om in herinnering te worden gebracht.

De **voorzitter**: Collega's, mijnheer de minister, excuseert u mij voor mijn laattijdigheid en ook voor de verplaatsing van de vergadering van eind december. Toen moest in een andere commissie over wetgevend werk worden gestemd.

Ik geef graag het woord aan de commissarissen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes meilleurs vœux pour 2011.

De **voorzitter**: Collega's, beste 2011.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous avez axé une partie de votre exposé sur les rapports entre l'autorité de tutelle et le Groupe SNCB. Vous avez évoqué le contrat de gestion, les plans d'investissement. Je voudrais revenir sur un élément en ce début de dialogue: les plans d'investissement et la manière dont ils ont été suivis par l'autorité de tutelle ou le gouvernement.

Certains des ministres que nous avons entendus ont évoqué un passage annuel en gouvernement d'un rapport sur l'exécution des plans d'investissement de la SNCB. Je voulais savoir si, dans la courte période pendant laquelle vous avez été en charge de la SNCB, un tel rapport a été présenté au gouvernement pour l'année précédente et si en matière d'investissements en sécurité, il y avait des éléments probants, intéressants, notamment pour la mise en œuvre de la TBL1+.

Steven Vanackere: Monsieur Balcaen, je suis en train de vérifier si au niveau de l'exécution du plan d'investissement, une communication au gouvernement a été faite. Je ne peux pas vous le dire tout de suite. En tout état de cause, il est clair qu'avec le SPF Mobilité, le cabinet suivait l'exécution de ce plan d'investissement.

Mais je ne peux pas vous confirmer qu'on ait fait une communication au gouvernement. En tout cas, je n'ai rien changé par rapport au passé. Si je ne l'ai pas fait en 2011, c'est que probablement ce n'était pas dans les mœurs de faire une communication au gouvernement.

Je peux aussi vous dire sur la base de ce que j'en ai retenu, que rien d'exceptionnel n'est sorti de ce type d'exercice, que ce soit par rapport au cabinet ou par rapport au gouvernement. L'exécution a suivi son cours normalement.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Coëme nous avait expliqué qu'à son époque, chaque année, il y avait une communication au gouvernement de ce rapport d'exécution.

Mais cela semblait un rapport assez large, qui n'entrait pas vraiment dans le détail. Je voulais aussi vérifier, d'une part, si cette tradition était maintenue et, d'autre part, si ce rapport mettait en exergue des aspects précis. On aura peut-être l'occasion de revenir sur ce point.

Steven Vanackere: Si vous voulez savoir s'il y a eu une délibération dans le sens politique du terme, c'est-à-dire avec des collègues posant des questions, une discussion ou un échange de vues quant à des éléments spécifiques du dossier, la réponse est non.

La seule hypothèse que je suis en train de vérifier c'est de savoir si ce document a été mis par écrit à la disposition des collègues du gouvernement. On vous le confirmera. Mais cela n'a pas fait l'objet d'une discussion politique.

(…) On me confirme qu'il n'y a pas eu de partage de cette information avec les autres collègues. Par souci de transparence si l'un de mes collègues m'avait demandé de prendre connaissance de ce document, cela ne m'aurait posé aucun problème.

Apparemment, ce que vous me décrivez date du temps où M. Coëme avait une responsabilité. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je tenais à préciser ma question. Cela veut-il dire qu'il n'y avait pas existence d'un tel document?

Steven Vanackere: Si, si.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il y a bien un rapport annuel d'exécution du plan d'investissement?

Steven Vanackere: Ah oui, bien sûr! Et donc, le suivi par le biais du SPF, et bien sûr avec une tutelle du cabinet du ministre des Entreprises publiques, est maintenu, mais n'est pas partagé avec l'ensemble du gouvernement.

Ine Somers (Open Vld): Mijn vraag behandelt specifiek de uitrol van TBL1+. Die begon aan het einde van uw periode. Kreeg u inzage in die hele planning? Indien wel, vond u die planning voldoende ambitieus? Had u overleg met de regeringscommissaris inzake de planning van de uitrol van TBL1+?

U verwijst naar de evolutie in de politiek. Sinds de jaren ‘90 heeft men zich geleidelijk aan minder met operationele en meer met de strategische kwesties beziggehouden.

Wat is uw mening omtrent spoorwegveiligheid? Plaatst u het aspect spoorwegveiligheid waarover wij in deze commissie praten volledig onder een strategische opdracht of is het een pure operationele kwestie? Vindt u dat wij vanuit de regering mee de strategische lijnen inzake spoorwegveiligheid moeten vastleggen?

Steven Vanackere: Voor uw eerste vraag kan ik enkel verwijzen naar wat ik net heb gezegd. Alles, met inbegrip van de dossiers die nu onze bijzondere aandacht wegdragen, maakte deel uit van het investeringsprogramma en is als zodanig in een globale kijk door het kabinet en door mijzelf gevolgd, evenwel zonder ons toe te spitsen op de specificaties. Garanderen dat de gevraagde middelen en het gevraagde investeringsprogramma kon worden gerealiseerd met de budgettaire middelen was de voornaamste bekommernis.

Daarmee beantwoord ik deels uw tweede vraag. Is veiligheid strategisch of operationeel? Het is natuurlijk beide. Het is wel zaak te erkennen dat het erop aankomt de strategische prioriteiten te stellen. Wij delen allemaal onze mening over veiligheid. Wanneer die moet worden geïmplementeerd en geoperationaliseerd moet de overheid zijn objectiefbepaling duidelijk stellen. Er moet een evenwichtige benadering zijn op het niveau van de middelen die ter beschikking worden gesteld teneinde die doelstellingen te realiseren. Vervolgens aanvaardt men een sterk geloof in de responsabilisering van het management en gaat men dus ook geen operationele keuzes in de plaats van het management maken.

Ik kan getuigen uit mijn persoonlijke ervaring. Voor ik in de politiek stapte was ik adjunct-directeur-generaal van een openbare vervoersmaatschappij, de MIVB, met verantwoordelijkheden die, als het gaat over metroveiligheid, bijzonder vergelijkbaar zijn.

Het is duidelijk dat met een aantal imponderabilia inzake veiligheid – brandveiligheid en noem maar op – door het management rekening moet worden gehouden, evenals in de dialoog tussen, enerzijds, de operationele managementleiding en, anderzijds, de politiek.

De politiek moet instaan voor het definiëren van doelstellingen en het desgevallend ambitieuzer maken van doelstellingen. Dat is de reden waarom ik verwijs naar onze ambitie om inzake overlijdens tengevolge van suïcide of overwegincidenten duidelijke targets te stellen. De politiek moet in dialoog treden met het exploitatiemanagement voor het realiseren van de juiste middelen die toelaten dat te doen. Van zodra men tot operationele keuzes komt, lijkt het mij echter geen wijs advies tegen de politiek te zeggen: “Doe het werk van die mensen in hun plaats.” Ik meen dat de politiek dan te ver gaat. Dat is een thesis die ik ook verdedigd heb toen ik aan de andere kant van de bareel stond. Dan zou de politiek zich in een verkeerde rol wagen.

Ik wil daarmee niet zeggen dat er geen dynamiek kan worden gecreëerd. Een dynamiek met een zekere veeleisendheid zorgt ervoor dat men de beste resultaten bekomt met de middelen die men heeft.

De **voorzitter**: Mevrouw Somers, repliceert u nog, of volstaat het antwoord van de minister?

Ik wil zelf nog één vraag stellen, mijnheer de minister. U hebt ervaring inzake veiligheid opgedaan in een andere, meer operationele, functie. U hebt zelf aangehaald dat er in de beheersovereenkomst eigenlijk weinig concrete doelstellingen stonden inzake veiligheid. Er was wel wetgeving ter zake. Is er naar aanleiding van

de beheersovereenkomst van 2008 – die weliswaar niet door u werd voorbereid – gezegd dat deze moest worden bijgestuurd, of verbeterd?

Steven Vanackere: Ik wil transparant zijn. Die beheersovereenkomst was net afgesloten toen ik de verantwoordelijkheid kreeg. Ik meen dat het normaal is dat men zich in de eerste 11 maanden na het afsluiten van een beheersovereenkomst stellig concentreert op de implementatie van wat overeengekomen is.

Ik veronderstel dat men bij het einde van elke beheersovereenkomst de “lessons learned” op een rij zet. Het is duidelijk wijs dat ook met volgende versies van beheersovereenkomsten te doen om ze operationeel efficiënter te maken. Men moet telkens opnieuw conclusies trekken.

Ik kan u in alle oprechtheid zeggen dat de eerste 11 maanden na de inwerkingtreding van die beheersovereenkomst voor mij geen aanleiding waren om al sterk te formaliseren.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je voudrais revenir sur les contrats de gestion. Vous avez évoqué des indicateurs, des objectifs à atteindre par Infrabel en matière d'accidents, de nombre de tués aux passages à niveau. Vous avez expliqué qu'il n'y avait plus d'objectifs en tant que tels en termes de sécurité dans les contrats de gestion, mais qu'il y a bien des objectifs à l'intérieur des entreprises du groupe.

Êtes-vous favorable à l'introduction d'une série d'indicateurs, d'objectifs de sécurité, que cela concerne le nombre de décès aux passages à niveau ou les franchissements de feux rouges, etc., dans le contrat de gestion?

Steven Vanackere: Il s'agit d'une question clé, très importante.

Il faut faire la part des choses.

Je voudrais, tout d'abord, vous répondre en me basant sur l'expérience que j'ai acquise en tant que gestionnaire d'une entreprise publique. À l'époque, j'ai eu le sentiment que, dans les tableaux de bord qui permettent au management de prendre ses responsabilités et donc de prendre des décisions qui mènent à des résultats, il était crucial de ne pas avoir d'objectifs trop "macro". Le manager qui se trouve "en bas" – dit-on – et donc à un niveau très opérationnel doit être responsabilisé en matière de tâches, de résultats, d'objectifs à atteindre. Diminuer le nombre de suicides ou l'impact de ces derniers dans un réseau déterminé ne fait pas partie de son travail journalier. Il faut donc absolument prévoir une traduction des objectifs formulés à un niveau stratégique et politique au niveau de l'entreprise afin de responsabiliser les différents managers de cette dernière.

J'ai la conviction qu'il ne doit pas être procédé à cet exercice de traduction dans le cadre du contrat de gestion. En effet, ce faisant, le message donné par le monde politique atteindrait un niveau de précision contraire à l'idée qu'il doit s'en tenir aux grandes lignes stratégiques.

Plutôt que de traduire les différents objectifs, il faut garantir que cet exercice de traduction soit effectué. Il faut donc surtout inviter le management à procéder à cet exercice de traduction et veiller à ce que cela soit fait convenablement. Il ne faut pas non plus demander au ministre de tutelle de faire le travail exhaustif car, à ce moment-là, il donnerait le sentiment de redevenir le président d'un conseil d'administration qui souhaite s'impliquer dans la gestion journalière de l'entreprise.

Il faut, d'une part, définir les objectifs à un niveau macro et stratégique assez élevé et, d'autre part, garantir le processus de traduction de ces objectifs en quelque chose de gérable au niveau du management.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Selon vous, définir ces objectifs à un niveau macro élevé peut-il vouloir dire contrat de gestion ou pas, notamment pour ce qui est des franchissements de feux rouges qui sont toujours assez élevés, voire en progression mais je n'ose m'avancer sur ce point? D'après ce que vous venez de dire, peut-on envisager qu'il soit indiqué, dans le contrat de gestion, que l'entreprise doit aller vers une réduction de 15 % par an au niveau des franchissements de feux rouges, par exemple?

Steven Vanackere: La question que vous me posez est assez pratique. Il faut laisser place à la dynamique de la négociation entre les deux parties. Je n'ai pas envie de me prononcer de façon trop explicite. Je crois néanmoins, sur le principe même, qu'il faut être en mesure de qualifier de stratégiques les éléments sur lesquels on avance des objectifs. Le mot "stratégique", heureusement ou malheureusement, implique un concept de dynamique qui peut aller plus ou moins loin selon l'entreprise. J'hésite à répondre

concrètement à votre question mais, effectivement, définir des objectifs fait partie d'une logique de définition des ambitions stratégiques.

De **voorzitter**: Mijnheer Vanackere, ik dank u voor uw bijdrage aan de werkzaamheden van deze commissie.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.01 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.01 heures.

COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 17 JANVIER 2011

Après-midi

_____

BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN

van

MAANDAG 17 JANUARI 2011

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Morten Sondergaard, directeur van het signalisatieprogramma bij de Deense spoorwegmaatschappij Banedanmark, onder meer over het gevoerde beleid van de Deense spoorwegmaatschappij inzake veiligheid
Audition de M. Morten Sondergaard, directeur du programme de signalisation auprès de Banedanmark, société des chemins de fer danoise, notamment sur la politique menée par les chemins de fer danois en matière de sécurité

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor dat wij onze werkzaamheden voor vandaag beginnen.

I will welcome Mr. Morten Sondergaard to discuss the Danish case about railway protection. I suggest that you start immediately the presentation, so that the members of the Parliament may ask questions after your slideshow.

Collega's, houd u daarna zeker en vast niet in!

Morten Sondergaard: Thank you for giving me the opportunity to come here.

I am sorry to only speak English, no Dutch, no French (a little bit French, but you would not want me to do the presentation in French).
This is at the ??? I will speak to. I will shortly introduce you to Banedanmark, our Rail Net in Denmark. I will talk about the background for the rollout of the new signalling programme in Danemark. I will talk about how we did the analysis. Understanding where you are, there could be some interest in doing a similar analysis : how we did that, what are the principles, the rollout plans, how we procure it and also the costs.

So Railway Denmark or Banedanmark is the equivalent of Infrabel in Belgium. We basically own and manage the railway network. We are purely public-financed; I am a civil servant. We are 2 200 employees. Most of the work we do we plan and then contract out, though we control the trains on ourselves (I mean all the control of the trains, we do ourselves). Then, the under-railway operates us as a public-owned or private-owned operator.

So this is what we do: we monitor and operate the trains, we maintain railway, we extend the railway (if something new is going to be built, we are doing it), we provide all passenger information, and, of course, we also do all the planning. The decisions are normally taken by the Parliament or the ministers.

So this was a very short introduction to what Banedanmark is about.

This is Denmark, small country, 5 million inhabitants, and some of the data which explain how big the railway is. If you look at the slide, you can see what I have done is… that I… Can you see this one? Here you can see how many trains we have per day, and here I wrote “B”, which means “Belgium”. On the internet, I found, a year report from Infrabel with data from 2009. So, just for comparison sake, you can see the difference

between the Belgian network and the Danish network. If I look at it, the Belgian network is a little bit bigger, but probably more heavily… you have a more heavy production. First of all, you have a lot more freight, but also a lot more trains to control. One of the other things you can see is that, in Belgium, you do not have as much central control in the railway system as we do. We did that 15 or 20 years ago. We took the opportunity to control a lot of our interlockings with central management. So there are some differences in the infrastructure, but from the size perspective, it is more or less the same.

I also thought about telling your experts that the Belgian network is a more star-type network where you have a lot of concentration around Brussels. In Denmark, the concentration is, of course, in Copenhagen, where we have an S-train network into a completely independent network, with a S-bane, which is a system that brings people to work, and the main line in Denmark is this one here, it goes all the way up here. Some of these lines are more regional.

The situation in Denmark is that all our signalling is very very old: 80 % of all our signalling has a technology that goes back to the 50's and the 60's, called relay technology. Most of this is very well maintained, but we are getting to a situation now where we cannot procure anymore. The oldest people who know about this technology are retiring, but there are a number of other problems with it.

We, in Denmark, actually did a fairly advanced train protection system in the 80's, which is equivalent to ETCS level 1. We did that on the main line here. That has now existed for nearly 20-30 years and it is now getting obsolete. So the whole situation we had in 2005 was that we had very old systems, so something needed to be done.

We also saw that half of the delays we had on the network were due to signalling. So, no matter what, the Danish railway was in front of huge investments in signalling. This is what you have to remember.

What we did not have were safety problems. A lot of the irregularities, the unpunctuality we had, were due to the fact that, for safety reasons, we had to slower down the traffic speed. So you could say that we had a very well functioning safety system, the ATP/ATC system we had was very well functioning, but we had a punctuality problem. So this was the situation. You can see here on the graph that what I tried to do was to look, 10-15 years ahead, how many of these systems would be completely obsolete for the next ten years. You can see a lot of these are actually on the main line, and more on some of the most heavily charged lines.

So this was the challenge that we submitted to our Parliament.

The challenge is, if I show you some of the maps, there is a very long list, I won't go through all of it. It is old signalling, we had many different types of signalling equipments, so when we put them together, the performance was not very good. We had a decline in punctuality. And, as I already told you, half of the delays were due to signalling.

We had very unique Danish signalling rules, as you have unique signalling rules in Belgium, and they have unique signalling rules in Germany and so forth. This meant that, when we went out in the market, we could only buy our equipment from two suppliers : Bombardier for the interlockings and Siemens for the ATP. So our commercial situation was very very bad. We had far too high prices. We had expensive maintenance costs. It was very expensive to change punctuality, our staff was getting too old, nobody knew about the technology and so forth.

Many of these things, you may observe them on many of the big railway companies. If you go to Norway, if you go to Germany, probably if you go to Infrabel, you will see that these are things that most of the railway companies are fighting with.

So, at some point, somebody came up with an idea saying: "What if we do things differently ? How about changing everything ?". We don't take one line, one station or ten stations, we just take everything and change it. As I normally say, this is not an uncommon project to man, because most people change their whole car at the same time. But it costs a lot of money ! The point in changing everything is that it gives you a number of possibilities: it gives you the opportunity to make a step change in technology, to get through competition, you can change your rules, you can change everything. But it also means that some of the things you have implemented recently, you will have to throw them away.

What I am going to do is to make you a timeline to show you what happened. In 2004, the Danish Parliament agreed on an investment plan for five years, including some signalling investments. At some point, during 2004, this idea came up,

because it showed up that the investment plan we had would not solve our general problem of punctuality. 2005 was a terrible year in the railway in Denmark.

There was a lot of “dyspunctuality”, a lot of problems in maintaining our system, basically both our tracks and our signaling was getting to the point where we could not operate the railway anymore. There was a lot of public debates, there was a lot of debates with the Parliament about whose fault it was. And we could show, from the infrastructure management, that there had been an under-spending in reinvestment in Denmark.

So it was decided that we would do a study. The Parliament agreed to do that study, a sort of strategic analysis for us to get back on tracks with the Railway Denmark. When Denmark was set in front of that study, we had an independent company called Booz Allen Hamilton to help us doing it. In more or less five months, we did a strategic analysis, analyzing different strategies of how to do this. I will come back to that, and I will also come back to the next point here.

After that analysis was done, we took a strategic decision of what strategy to adopt for the next 25 years in signaling in Denmark. That lead to the next phase where we actually took that strategy, refined it and finally we had a political decision in January, when we got the full funding. I will come back to this last point here. I will just elaborate on those.

So, the signaling strategy in itself was an independent assessment of the whole signaling. What we did is to adopt different strategies that were all build around two main strategies. One strategy is : “What if we change everything the normal way?” (i.e. : line by line or station by station) or “What if we change everything as a total replacement?”. Then, we did some modeling, actual modeling of some different strategies. It was a very Business Case life’s strategy ; it was very much focused on what the costs were and the risks. There are some technical discussions, but not a lot.

We had to tender out Booz Allen Hamilton – because it was a big job – through EU tender. We paid them around two million euros for it and we used some staff ourselves, and it took us five months to build the strategy. I promised the experts that I could get them the study. Everything is done in English, the whole project, so you can find the study on our webpage.

We have to remember that the outset was different than the outset here in Belgium. We did not have a safety problem, it was a replacement problem we had to deal with.

The results of the study were, in short terms, that no matter what, we were in front of a major investment ; that we would have to invest a lot for the next ten years. So there was no sort of way the Parliament could say “No, we don’t want to invest”. If they wanted the railway, they needed to invest.

It showed out that the cost of what was actually implemented was comparable. There was some savings on the modern system, but there were also savings on the more advanced one. What it also showed is that the risks of the total replacement were less, and it showed all the extra benefits we would get by going with the total replacement way.

In Denmark, you always look at the net present value. You calculate back to the year you are deciding how much cost it is. And the total replacement strategy is what we call “frontloaded”. It means you have to use a lot of money in a short time rather than using a lot of money on the long run. It is always cheaper to delay your investment, but nevertheless, this strategy was still the best option.

The political system then followed this very closely. We had a steering group with the Ministry of Transport and the Ministry of Finance and we had regular meetings with the transport speakers at the Parliament. Everyone was very determined to invest in the railway. They were very curious about the risks of ERTMS being mature enough, the risk of the project being very big. They were very interested in the timeplan but basically they wanted the investment earlier rather than later. They were very cautious about the impacts on other projects. There were some technology questions: “How mature is the technology ?”. It was very important for the Danish politicians not to buy a development project. They wanted to buy a mature project, a mature technology in the sense that it would not be mature as meaning “very old”, but that it should be new. I always say they wanted to buy an iPhone 4, I guess, not 3 at that point of time, or an iPhone 5, if it exists. And there was also a lot of interest in how Banedanmark, as a company, would manage a problem this size of complexity, because it is a very complex project.
Nevertheless, they took the decision of replacing everything. And funded it fully. But, at that point in time, in Denmark, it always takes some time to

find the money when you are doing big projects like this, and nobody finds such money in five months. So they sent us back and said : “What you do is, you now showed us the strategy, now go back and derive the precise plan for this strategy. Tell us what the cost break down is precisely. Give us different rollout timeplans. Tell us how you are going to organize it, how you are going to have the safety approved”, and so forth. So you could say the first phase of the project.

Then the final figure of cost came up and they then decided in January 2009 to take the decision for a full funding of replacing everything.

So what is it that we are doing? Basically, we have taken the whole network and here you have to learn a Danish word called "fyiden", it cannot be translated in the mainline, because it also includes some more rural lines but it everything that is not the network around Copenhagen.

It basically means that we changed all signalling on the whole railway in the whole country. We changed the interlockings, the train control, the point machines, the track detection, the traffic control centres, everything. We also did this on the S-train, which is the local network. Here we did not choose an ERTMS type assistant because the ERTMS system is not used for Danish networks. We chose a more metro type system called CBTC. Many of the principles and components are the same.

We chose to go for ERTMS-2, which as you probably know is the system where the signal is inside in the trains, you don’t have any daylight signals. We chose not to have a fallback system. After visiting Switzerland and other countries we were sure that the maturity of the system would be good enough. Then we did a very, very important thing, by renewing everything we renewed all of the operational rules.

One of the reasons to do that was that we wanted to get the competition from more than two companies and only two companies already knew the Danish rules. We needed to make completely new rules to make it transparent to everyone.

If you look at the investment compared to the benefit you get it will never be a business case because this is a replacement.

I normally say, it is probably the most unsexy project in Denmark as it is like changing the roof on your house because what do you get, it’s more interesting to buy a new kitchen.

But we get something, what we get is a big reduction in interlace (?), we get a higher capacity on the most interesting lines, we get a better basis for informing our passengers about how the traffic is.
In Denmark, the important thing is not only punctuality but perceived punctuality, how to perceive how punctual the trains are. Perceived punctuality is very often governed by the information you give the passengers.

Unfortunately the situation we have in Denmark is that when the train organization goes wrong and trains are delayed everybody focuses on getting them back on time and do not inform the passengers. What we want to do with this system is to make a lot more information automatic and this system will help us do this

What is the logic for a total renewal? This is a concept, it is very different from the Danish way of thinking or to the way we have been thinking previously, it is not a technical thinking but more of an economical thinking. What we wanted was competition. What we realised was that in Europe or in the world there is no real uniform standard. To get cheaper prices the only true standard where we could get cheaper prices was through economy of scale, making sure that we had enough competition from the market to get cheaper prices.

Everything we have done we have done to create competition between the signal suppliers. We have changed the operational rules. Everything in the project is international, we make it in English.

We have told the suppliers that we are very interested in having the same type of equipment, that we should benefit from the rollout, that they have to roll out the same thing. It is only one safety approval but they roll out the same system, station after station, line after line. The whole thinking is based on this.

Of course there will also be a reduction in maintenance costs and similar rules give safer rules. It is important to underline that our strategy does not say we should raise the safety level, the safety level in Denmark is good and we should just replace the same safety level. This also gives us some freedom.

So this is the time schedule. Here it is divided by the mainline system and the S-train system. What you can see is that we have procured; we are in the middle of that now. For the moment we have

received bids on most of our contracts and we are negotiating them.

There is a fairly long design period. The whole point with the design and the test period is that we do a lot of design and a lot of testing before we start rolling it out. The idea is that when we start rolling out we want to be sure that the system works to make the rollout as a manufacturer.

You can see we will finish in 2021 for the main line and for the S-train in 2020. In fact we hope that the S-bane can be done quicker.

So how are we going to roll it out?

For the main line we have invented something called the early deployment line. The early deployment line is this one up here in the west part of Denmark and this one down here in the east part of Denmark.

The reason we chose the early deployment line is early deployment is a normal line, it's typically a line with some traffic but not very close to the main sender of Copenhagen because if there is a failure on the early deployment line we wouldn't want it to affect the rest of the traffic.

The important thing is that the early deployment line, which you can call a sort of test line is within the package to the supplier.

We think that a lot of railways do the wrong thing by making a test line, then they make a test line and they let one supplier to make a test line and who learnt from the test line? That supplier? And then you want to roll it out and then you tender it out again and some other supplier comes in and you don't have the experience.

We want not only us to learn about the ERTMS but the supplier to learn about the ERTMS. It is the supplier who needs all of the skills to roll it out, not me necessarily. So the test line is part of the package. Contractually, it is done in a way that if the test line is done, and it gets the safety approval and it meets the requirements for punctuality then he can go on. If he doesn't then we can lift the contract.

The idea is that we do a lot of testing on the test line or the early deployment line and then we roll it out bit by bit towards Copenhagen. The idea is that we equip all trains, the strategy is that we equip trains, we equip trains with the new system and then we put a technical box underneath. So when the system runs on the new system, the new train runs on the new system, when the new train gets to the old system it runs through the box. It's called an STM. If you are going to do this you need to develop an STM.
We do it on the mainline to get the benefit and then afterwards we implement all of the more rural lines. The idea is that this will happen in the next 4 to 6 years. Hopefully, the supplier at this point will have a simpler version of the ERTMS 2 and we can save some money.

But what they are bidding on now is the full system.

The contract strategy: originally we had three contracts, we had one contract for the S-bane which was a special system and I will just leave that and then we had a contract for all of the on-board equipment.
And this is a very important point because in many countries the on-board equipment is not part of the financing for the ERTMS. Typically the decision taker says that the private operators should do this.

This is holding back a lot of the roll out of the ERTMS because the private operators do not have that money. We have that money in our budget, we actually have the money for the on-board equipment. So there will be a separate on-board contract for the on-board equipment.

Originally the idea was that we would have a contract for the whole country but when we looked at the industry we could see that no one entity or one company in the industry was big enough to handle the whole country. Instead we came up with another strategy where we said we had two contracts. So one contractor will have all signalling in this part of the country called Jutland, and that's everything, it's train detection, control sender, switch machines, everything, everything from bottom up. And the other contractor would have everything on these two islands.

The idea is, and our political sister liked this a lot, is that we have said that if one of the contractors fails to deliver (we asked all of the contractors to bid for both the East and West contract so the winner of the East contract will have the West contract as an option and the winner of the West contract will have the East contract as an option), i.e. if the East contract is performing well and the West contract is not performing well then we can cancel the West contract and ask the East contract to do the work.

We think this will help them to behave, of course

this is only in extreme cases. Unfortunately in Denmark, we had projects that were delayed for years. This is a way to try to prevent delays.

And there is of course the rolling stock contract.

On this drawing you can also see one of the challenges and the complexity of the project. If you look here you can see that there is one big contract to here and one big contract to here and one rolling stock and they all have to interface here. And I'm sitting in the middle of it. This will be a challenge. System-integration, I don't say this is easy but it wouldn't be easy anyway.

We chose ERTMS, you have to remember ERTMS is only the train control part of the signalling. Most of the investment, if you look at our budget, is in interlocking and point machines, which have nothing to do with the ERTMS. But we chose the ERTMS baseline 3. We know that this baseline is not finished, it is not mature. We told all of our politicians it is not mature. But we know the plan for it and we are sure it will be mature and we will be part of maturing it. It would be silly not to do it because baseline 3 is the only standard that includes things we need in Denmark anyway. So, we had to do it either by baseline 3 or we had to invent something that was Danish. We are going with baseline 3.

The biggest stations, here they are called the "Laagnodes", are handled by what is called GPRS, this is what you have on your phone, this is DSMA, this is data traffic on a DSMA phone. This is something that exists but it doesn't exist yet in an ERTMS-2 configuration. We are using this to handle the very big stations because we didn't want the signals on the stations because if you had signals on the stations it would be an extra cost and we would have to do two rule books, one for signals and one for the ERTMS. This is the way we handle the big nodes.

As I said we have the funding for the on-board equipment and to renew all operational rules.

One of the things when you have suppliers like this is the right to use what you buy. We had a big discussion about this with the suppliers. They are holding on to the system they are delivering in order to be sure that they have that right and so that they can offer me components at twice the price later on.

We are trying to get away with this by having a fixed price list in our bid and also the right to use some of the interfaces. This is a very difficult area.

This is the S-bane. I won't go into it in detail. It is basically the same strategy. It is a fairly big network. It is half the size of the Paris network in length. It is half the number of stations. We are going to completely renew that as one contract. It is only for one type of trains, i.e. the CBG trains. It is more metro like and I won't go into that.

These are our financial figures: here you have the total investment in Euros, in million Euros.

A new thing is that there is a Central Government reserve in Denmark, in fact this reserve is divided in two: a 10 % reserve which I have the control of and a 20 % reserve which the Minister of Transport or Finance has control of, I think they are debating who has the control.

This is in the total cost.

Just to give you an indication of the contract size: normally in Denmark when we go out and buy something on the signalling we buy one station or 5 stations or 25 point machines and of course we expect completely different prices when we are buying this amount. We clearly told the suppliers that we want to see the effect of economy of scale. This is what this slide is about.

And that concludes my presentation.

De **voorzitter**: Thank you, do you want to ask the first question?

Steven Vandeput (N-VA): Mr. Sondergaard, I thank you for your presentation. I must say I am quite overwhelmed with the speed and the action oriented type of the plans you are presenting here.

Just to make a little comparison with what we are doing here in Belgium I have a few small questions.

First of all, when you say 'we had a unique Danish system of security' that's something we say in Belgium too, I mean everything in Belgium is a little bit special. That was one of the things, for you it was more like an incentive to go for total renewal.

How did the Trade Unions react to total renewal? Because this might have been a problem. Or how did the 2 200 persons you are employing react to the big project of change you were implementing throughout the whole company at that time?

Morten Sondergaard: In fact they were all for it.

And the reason is, if you look at Denmark here, as I said nearly all of the lines have interlockings and the major lines have a fairly advanced train protection system. But there also lines that do not have this but they have very infrequent traffic. Part of having a lower risk there is also that you have slower speed and lower traffic. (…) (?) All railways have them.

And of course the trade unions were very interested in having the same high level on these lines as on the main lines. There had never been a business case for that but they could see that coming here. Sure they had to get through new operational rules but they will all be educated and they will be paid while being educated. Now they say they need to be educated for 13 or 14 weeks and I say they can be educated in two weeks. Yes we will have a discussion. The point is they were basically all for it.

When you go back to the organization of Banedanmark yes there was a lot of scepticism. All signalmen in the world, not only in Belgium, not only in Denmark, were a little bit worried about this, what about this issue and what about this issue? We had a lot of talks with them. The thing is a lot of the points they were talking about, a lot of the problems they had were the exact same for the small projects and for the big projects. The issues are the same.

They would come up and say how can you be sure about this and this and we would say that's true but if you buy for five stations don't you have the same problem here? To which they answered, yes that's true. So basically, they accepted it.

One of the big risks was that the signallers, the people who control the trains everyday are people who are very good at operations. They were very worried about their jobs. Today we have 16 control centres and we are going to reduce that to 2. So somebody sitting up in the control centre knew that the control centre would be down here later on and therefore questioned their job?

This is a problem for us because if they leave their job too early then I don't have anyone. I have to run the trains everyday.

Part of my programme, first of all my programme inside Banedanmark is organised as a separate programme. Everybody working with a signalling programme works for me and only for me. So I don't give the signalling department this bit or the operation department this bit because then they don't do it. They run to solve some problem on the railway and it's not done.

We are organised as a private company within the company, but we have the same CEO.

I have a whole project that solely deals with how all the stakeholders are managed. We are doing a lot of work to manage the stakeholders, how do we inform them, how the strategies are prepared and so forth.

We informed the signallers who were very worried about their jobs about what changes would take place. Last Summer, we told everyone that there would be one control centre here and the other would be in Copenhagen. Normally this was a big risk as there could have been uproar. We carefully showed them where people were living, how many people would be moving, how old the people are sitting up there. They could see that they were so old that by the time the system came into place they would be ready to go on pension.

We actually made some extra spaces up here for controlling. These are immediate control points where the people can work until their pension and then we will close them.

So that went very well. Everybody is happy. We have turned it around so everybody is looking forward to getting it now. It is all about involvement. You shouldn't leave that to the technology guys.

They only look at the project. You should leave that to guys who only manage this. So we managed this, this is a project in itself. And probably the most risky project we have.

Sorry it was a long answer.

Steven Vandeput (N-VA): On the technical point of view and in the last part of your presentation you talked about the big nodes (?), the big stations where you would use the GPR-S system.

Does that mean that you will use the commercial GSM lines or are you developing rolling out your own GPR-S system in the range of the big stations?

Morten Sondergaard: The thing is that Denmark is lacking when it comes to DSMA. Belgium, I think, has a DSMA system in the whole of Belgium so has Norway and other countries.

We are just now rolling out our (?) system. When we contracted that we put an option for a data

system on top of this. If you look at it technology wise, it is the same technology. This is why your phone can use it, it is the same boxes and signals. So you could do that on your system as well.

The point here is that ERTMS as the standard it is now, ERTMS-2, is not configured so that it can package switch,

sending the message in data packages. This has to be developed. It is not rocket science but it has to be developed and it has to be agreed upon by the EU railways.

And the difficult thing is actually the last part, it is not the technical part that is difficult, it is getting all of the railways to agree that is difficult. This is what I cannot control.

So the strategy was, if I get a train that is interoperable, it comes from Germany, Belgium, Sweden it can go on the normal GSM system because the system can do both things then for the trains I have that only run in Denmark I can make my own solution. That is not in conflict with the interoperable directive. It is a development but it is a development I can make.

What we then said was we will try to develop this and we will try to do it with our colleagues in Europe and if they accept it as a European solution fine but if they cannot accept it and it delays us then it will be a Danish solution. But it is not in conflict with interoperable directives. In that sense this is how we are going to handle it. This will save us a lot of money and a lot of signals in the station.

One of the benefits we have derived from this is by rewriting our total operational rules set we have set out on a mission where we are trying to get away with shunting.

I don't know if you understand what shunting is. I mean moving freight wagons and trains around on a manual basis in the stations. And normally you have special small signals like this one here, dwarf signals to do that which leads to more cost.

We are trying to get away from this so that all train movement is within the system which reduces the rule set and the risk and greatly enhances the safety. So our rule set has gone from this big to this big.
Did that answer your question?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur Sondergaard, je vous remercie pour votre exposé qui montre à la fois combien, en comparaison avec le Danemark,…

(M. Sondergaard met ses écouteurs)

Morten Sondergaard: Just a second! I am sorry about my French!

Linda Musin (PS): Je vous remercie pour votre exposé très clair qui permet de voir combien le Danemark et la Belgique peuvent avoir des points communs, notamment en termes de problèmes de ponctualité. Nous sommes aussi réunis ici en commission pour des problèmes de sécurité sur le rail. Or, si je vous ai bien entendu, il semblerait qu'il n'y ait pas de problèmes de sécurité au Danemark. Cela signifie-t-il que vous avez le bonheur de ne pas avoir d'accident ou plutôt que vous disposez d'un système qui vous met à l'abri de tout accident? Ce système est-il proche de l'ERTMS ou de l'ETCS, système qui, à long terme, devra être placé en Belgique?

En outre, au travers des chiffres que vous avez communiqués, on se rend compte que le réseau belge est plus dense. C'est un système en étoile qui compte beaucoup plus de trains et de voyageurs. N'y a-t-il pas, à ce niveau-là aussi, un aspect plus simple ou plus évident du réseau danois? Pourriez-vous nous donner votre sentiment à cet égard?

Morten Sondergaard: It's true that we didn't have a safety issue. You have to remember that there is nothing in the world that is completely safe. We have been lucky. We haven't had any serious safety accidents in the last three years. We have had people who have been killed during crossovers because they ducked under the barriers or fell onto stations but we haven't had any serious train accidents in the last three years.
There's no such thing as a completely safe system. But we generally have a fairly high safety level. So safety was not an issue in the replacement strategy. The issue was punctuality and that the system was very old and we needed to invest.
The system we had, there was a question about technology, the system we had is based on technology from the 70's. Its functionality is very, very close to an ETCS-1 system. It is point based and so forth. There are some Danish enhancements to it which makes it special of course and more costly. From a safety perspective it worked perfectly.
When it comes to comparing the Belgian network to the Danish network I must say that I am not very familiar with the Belgian network. I had a little

talk with your experts and some of my own experts and it's my belief that you have denser traffic and also some capacity challenges.

You have to remember that if you implement a traditional signal ETCS system it reduces your capacity. It also reduced our capacity. We had to invest greatly in infrastructure to get the capacity up on our special lines.

If you invest in ERTMS-2 as a train protection system more capacity is released.

I don't have knowledge to guide you in what way to go in that respect.

Five years ago when we were discussing the railway authorities there was a big discussion about ERTMS-1 and ERTMS-2 mostly because people were worried about whether ERTMS-2 was mature enough. If you go around to the railway organizations today everybody is saying of course you want to go with ERTMS-2.

You have to remember that the technology where you send the signal of whether you are supposed to drive or not drive and the protection into the cab of the train driver is not a new thing.

You can find it on the Paris Metro from the 60's. It just developed in the metro community more than in the mainland community. So this is not a new thing.

Looking ahead, I would certainly look at the ERTMS-2 for a punctuality strategy and a capacity strategy.

When it comes to a safety point of view and you have an immediate safety concern then I would look at rolling out whatever you have got in order to get it fixed.

Because, it takes a long time to procure this, to get it in, to get the right steps and so forth.

Steven Vandeput (N-VA): Mr. Sondergaard, I don't know if I understand correctly. Your company is in charge of everything that is railway and interlockings and so on. You have one or two or more operators in Denmark, how many do you have, one or more operators?

Morten Sondergaard: Basically what we have is, we have one very big operator who used to be the national operator and they are still state owned but operating under private conditions. The Danish politicians are eager to tender out lines and so forth. There are also talks about totally privatising Danish state railways. But they have 85-95% of all traffic.

Steven Vandeput (N-VA): When you look into the development of these plans and the project as a whole how closely did you work together with the railway operators and will they be able to follow it up with the tight schedule that you are setting forward here? I have seen that you have the funding for them but also in the rollout part of the project on the one side and on the other side at a certain point when you are rolling out you will have the old system and the new system.

How will you cope with that together with the railway operator?

Morten Sondergaard: If you look at this slide you can see that there was a steering group. The main operator, the DSB, was part of this steering group. They didn't do a lot of work but they were informed at all times. They were brought in on all issues.

They were especially interested in this layout because they were very interested in how much delay we would have up here and what this would mean for traffic and stuff like that.

Now we sort of organised the project. Now they organise themselves internally at their (?) because they have so many issues. They are going to take up part of the contracts. So, they are working closely with us. The way we have organised the project for the moment is that it is organised within our headquarters. I have 45 people employed and 50-60 international consultants sitting in here, the same group and also the DSB sitting with us.

The idea is that everybody works better jointly in a team. And then on top of that we have an installation, where I have a steering committee and that can be escalated and so forth if there are problems we cannot solve. There are some discussions but it works out.

In the early phase, they were part of rectifying that we went that way and now they are working closely together with us.

The other train operators are brought on board but a lot of them are fairly small and accept that DSB talk their case. For example when we had to make new operational rules many of the small operators don't have the manning or the power to do that.

We agreed with the DSB that they would do the rules, the part of the rules that they had to do, at our expense but they could be transported to the

others. That's all about being in business.

You have to remember that in the end we have the same master, the Minister of Transport so we have to work together. We had to be a success together. This is our setup.

Steven Vandeput (N-VA): Sorry, just to have an idea when you talk about the railway operator, the big one, how many people are you talking about here?

Morten Sondergaard: I think the railway operator has nearly 20 000 employees, 18 000 or something like that.

Ine Somers (Open Vld): Thank you for the presentation. In one of your slides you mentioned that this project is more business driven than technology driven. In Belgium when we have such a project it is almost always technology driven. I will ask you what for you are the advantages and disadvantages to look at a project like this, more from a business point of view rather than a technology point of view?

Is there a big difference in the results of such an analysis when you are doing it based on business decision rather than a technology based decision?

Morten Sondergaard: In Denmark traditionally in the railway it was always a bottom-up technology discussion. The problem is that very often when you have all these experts discussing everything becomes a problem. Everybody loves their own solutions and it is very hard for the decision takers to find out what is true and what is not true.

The point here is that by making it a business case it is also much more comparable to what you want to invest in the rest of the country. This is what you do as politicians: you compare private planes with kindergartens. This makes it more comparable where you want to invest.

I worked on the Copenhagen metro for 10 years, from start to end and we had a lot of discussions, a lot of problems. We had delays, cost overruns but it was never, ever a technical problem. You could always in some way solve a technical problem. It was always a contractual problem. It was always a time plan problem and so forth.

Of course we brought our technology guys in on this. We didn't decide on anything that was impossible. We had a lot of technology guys in the projects who told us where to go.

The idea here was to get away from the monopolistic situation, to get better prices, to get more value for money. To that we introduced these terms. Trust me, it is even hard for the industries to understand because no supplier is different from the railway. All the railways are the same and so are the suppliers. I mean they started to work with the railways and then they moved to the suppliers so they are the same. So when I went to the suppliers saying I want to change everything they said we never heard about this before. They started mentioning a lot of problems and I said you won't have them anymore. So it also took them some time to understand that this is a new way of thinking.

So, I think it has done a lot for our focus on getting value for money. Of course we will not go away from safety.

I mean this is not value for safety. Safety is not a specification. Safety is a precondition. You do not do anything unless it has the right safety level. But safety is also something you can discuss. When I talk to my national safety authority, which is a government body who has to improve the safety they say and they agree with me that more safety is not always much better. We have a high safety level. What we should also look at as civil servants is would it not be better to spend money on the roads or on the cyclists than using more money on railway safety to make it higher?

But that's because we have a high level of safety. So the outcome was, same safety level as there is today.

Did that answer your question?

Ine Somers (Open Vld): I have another question. For the project you have an implementation of 4 years. I think after testing and the rollout is 4 years. What are the most important risks? I think the implementation time of 4 years is very short. Is there a risk that your implementation time will be much longer or have you covered everything in the test phase to ensure that your rollout is automatically in 4 years?

Morten Sondergaard: There was one point where a little bit of policy entered the project and this was for the time plan. When the Danish government decided the rollout here they made a plan for 10 years, ranging from 9 to 20.

The problem is that the amount of money they have for all transport investment was a fixed amount and this project took out a lot of that

investment. So they had an interest in moving some of their investment into the next period. We made a time plan to increase it a little bit. When we are talking to the suppliers we are asking them for a time plan and are saying can you do this faster and I personally think they can.

I think this period here will look more like this period here, 2 years design and two years test. We were asked to mark it, to mark how it is.

They are the ones who are going to do it. We were asked to come up with the optimal use of these years here and that might move this one up to 5 or 6 years. Then it is still an accurate (?) rollout but it is a little better.

The first plan we made actually had 2 years, 2 years, 2 years, 6 years. Let's just say that everybody agreed about doing it but we will ask the market about the precise rollout plan. So this is the short story.

De **voorzitter**: How do you measure an effective rollout and how do you report to parliament, to the Minister of Transport? Do you have a plan? Is there an individual, an independent organization or something like that?

Morten Sondergaard: No. As a public company there is of course a continuous monitoring of what we do.

In this period, before we actually signed the big contracts there were several consultations with the Minister of Transport. If there were issues that we changed which were different from the original decision basis made by the politicians we bring them in and they take a specific decision on that as well.

De **voorzitter**: But the monitoring and reporting is to the Minister of Transport. Is there any influence of the parliament or something like that?

Morten Sondergaard: In some respects, yes. The sitting government have regular meetings. They can either choose to hear what the status is or we suggest that we add it to the agenda. Typically every half year there is a short meeting. I go over there and do a ten minute presentation where are we, this has changed, this is going according to this and this. And they have questions. They keep away from the details, unless we go outside the concept. This is the way it is done. Banedanmark has regular meetings and daily business with the Minister of Transport and I meet with him for half an hour every fortnight and tell him what the status is.

De **voorzitter**: So it is well measured?

Morten Sondergaard : The measurement is more like if we meet our time schedules and of course we also have to prepare a financial budget. That goes through the official channels.

If something doesn't go exactly by the book or exactly how we planned what is the reason for this? There might be good reasons why you are a little bit delayed or why we use (?). It is a project, it very often goes a little different than planned. The idea is, is it a dangerous change, is it a normal change, is it unforeseeable, is it a risk we didn't see?

We are fairly open in our communication at all times.

Ine Somers (Open Vld): One question. When implementing ERTMS-2 baseline 3.00 you said in a slide that you do not have a fallback scenario. What problems can arise if the system fails and there is incorrect data transmission or something like that?

I think when you implement such a system you always need to have a fallback system. Are you 100% sure that it works because I think that is very important?

Morten Sondergaard: The thing is the specification we have doesn't run on solutions, it runs on specification of performance. What will happen here is different from the old systems. The old system you had on the railway was very mechanical. They maybe had failures so therefore you built layers of fallback systems.

In the modern world, the ability for the system to run continuously without having failures is much better. We explained this to our politicians very clearly. They could see that the system runs much clearer but that when we do have a serious failure we will fall much deeper, not in safety terms but in punctuality terms.

So the first time we have a serious failure the train will be very delayed. But what will happen is that it will happen much more seldom.

This is how all systems are, this is how the modern world is. How often is the Internet down? Not very often. How often are these systems down? The way these systems work because it is hardware and software is that when you test them, when you run them in and you've been through the

first (?), they'll run like that.

The second point of view is if I had to invest in a fallback system then I would have to maintain a fallback system and that system would have to be at the same safety level as the main system and it would be sitting out there and never be used.

In Switzerland they built a line from Masted (?) and for some political reason they signalled it with line signals first and then the ERTMS-2 later on. Then they used the line signals for fallback. This was in the early years of ERTMS-2 so there might be some sense in that. Today they are removing the signals because most of the failures come from the line signals that go back into the safety system so the fallback system delays the trains. This was the argument we had. I hope we are right. All of the experience with ERTMS-2 shows that this is the way it will be. Some railways have a well functioning line signalling system with a lot of years experience and they might keep that. We don't have that. The whole point of doing our total replacement was to remove all of the other stuff because we cannot buy the spare parts, we don't have the guides, it is too old and it is too costly.

That's why we went with this strategy.

De **voorzitter**: I want to thank you for your time and your interesting case and let us hope that our commission can also have the same results here in Belgium in a few years. Thank you very much.

Morten Sondergaard: You are welcome. Thank you.

De **voorzitter**: Er volgt nog een korte vergadering achter gesloten deuren. Ik weet niet of er bijkomende vragen zijn. Als iedereen zegt: "Voor mij hoeft het niet," moet ik die vergadering niet organiseren.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp dat de rapporteurs een eerste stuk van het rapport ontvangen hebben voor nazicht en ik zou u willen vragen wanneer dat ook voor ons beschikbaar zal zijn.

De **voorzitter**: Zodra het van de vertaling komt. Het is vandaag vertrokken naar de vertaling. Dat zal dus morgen of overmorgen zijn.

De vergadering wordt gesloten om 15.32 uur.
La séance est levée à 15.32 heures.