

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

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

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

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 signalisation" 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 1^{er} janvier 2012 ou mis en service après le 1^{er} 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 1^{er} 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 hoofdpodracht 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 rijksmiddelen 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 Thiébaud (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 fluctuaties 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 hebbenesignaleerd 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 Thiébaud 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 jusqu'à 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 competentie management 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 plannings 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 geherprogrammeerd 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 ordonnanciering 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 Memorokrocodilsysteem 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 Thiébaud (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 plannen 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 avons 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 plooiën 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 rijks gelden 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 kiezen, 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.