

COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU
RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 08 NOVEMBRE 2010

Après-midi

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

van

MAANDAG 08 NOVEMBER 2010

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met:

- de heer Marc Descheemaecker (gedelegeerd bestuurder van de NMBS)
- de heer Luc Lallemand (gedelegeerd bestuurder van Infrabel)
- de heer Jannie Haek (gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding)
over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof, alsook over de antwoorden van de vennootschappen van de NMBS-Groep op de vragen gesteld door de bijzondere commissie van de vorige zittingstijd

Audition de:

- M. Marc Descheemaecker (administrateur délégué de la SNCB)
- M. Luc Lallemand (administrateur délégué d'Infrabel)
- M. Jannie Haek (administrateur délégué de la SNCB-Holding)

sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes, ainsi que sur les réponses apportées par les sociétés du Groupe SNCB aux questions posées par la commission spéciale instituée lors de la précédente législature

De **voorzitter**: Collega's, ik heet u allen welkom in de commissievergadering. Zoals u weet, zijn er tot nu toe drie rapporten die ons tijdens onze werkzaamheden in deze commissie

beziggehouden hebben, met name het rapport van de experts, het rapport van het ERA en dat van het Rekenhof. In eerste instantie hebben wij die drie rapporten laten toelichten.

Nu zullen wij aan de verschillende actoren die in die rapporten vermeld worden, vragen om hun visie te geven op een aantal stellingen die in de rapporten naar voren zijn gebracht. Deze commissievergadering is een stap, om uiteindelijk te komen tot een globaal rapport waarin wij, als commissie, een aantal bedenkingen en opmerkingen zullen formuleren. Hopelijk zullen wij op het einde van de werkzaamheden aanbevelingen kunnen formuleren.

Ik stel voor dat u onmiddellijk het woord krijgt voor een reactie op de verschillende rapporten, waarna de leden van de commissie vragen kunnen stellen over uw uiteenzetting.

Wij hadden afgesproken om eerst de orde van de werkzaamheden te bespreken, maar dat leek mij moeilijk, omdat ik verwachtte dat er een redelijke belangstelling voor deze commissievergadering zou zijn. Het is moeilijk om nu de hele zaal te ontruimen. Ik stel voor om de orde van de werkzaamheden woensdag te behandelen. Wij hebben dan een hele voormiddag om de werkzaamheden te bespreken en een technische analyse te maken.

De heer Lallemand heeft het woord.

Luc Lallemand: Monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, comme nous y a invités le président de cette séance, je vous expliquerai brièvement et

clairement la stratégie d'Infrabel en matière de sécurité d'exploitation.

Au cours de cette présentation, je me limiterai aux grands axes, espérant répondre ainsi aux principales questions posées dans les divers rapports dont vous avez pu prendre connaissance à ce jour.

Au passage, au nom du Groupe SNCB, je souhaiterais remercier les experts qui ont travaillé sur le sujet et auprès desquels le Groupe SNCB s'est tenu entièrement disponible.

Vous avez reçu un rapport détaillé afin que chaque question puisse trouver sa réponse ainsi qu'une copie de ma présentation de cet après-midi.

Wat was de toestand op het netwerk in 2005? Het is goed om nog eens te herhalen dat er twee verschillende seingevingssystemen bestonden en bestaan. Enerzijds is er de laterale seininrichting en anderzijds zijn er de seinen in de stuurpost. Bij het ontstaan van Infrabel in 2005 hadden wij die twee types van seininrichting.

De laterale seininrichting is het systeem dat uitsluitend berust op de waakzaamheid van de treinbestuurder, die wordt bijgestaan door hulpsystemen bij de besturing, zoals de fameuze en bekende krokodil.

Op het hogesnelheidsnet rijden de treinen echter zo snel dat de treinbestuurder onmogelijk de laterale seininrichting kan waarnemen. Daarom ontvangt de treinbestuurder de nodige informatie rechtstreeks in de stuurpost. Bij een defect wordt de trein automatisch beïnvloed door het systeem zelf.

Un autre *slide* illustre assez bien la situation dans laquelle nous avons démarré l'entreprise en 2005. Il s'agit d'un extrait d'un graphique repris à la page 37 du troisième rapport des experts auprès de la commission. Ce graphique reproduit le fameux classement ATP (*Automatic Train Protection*) de l'ERA en 2008; il en ressort qu'en 2005 la Belgique était assez mal classée au niveau européen. Cette situation interpellante qui a été mise en exergue dans le rapport de l'ERA nous a amenés à réfléchir de manière fondamentale à la sécurité et à en faire la priorité d'Infrabel.

Lorsque l'entreprise démarre en 2005, nous nous attelons directement à la confection d'un plan stratégique que le gestionnaire d'infrastructure a intitulé BRIO (*Belgian Railway Infrastructure*

Objectives). Ce plan fixe les priorités de l'entreprise pour la période 2005-2012; il vous en sera remis un exemplaire.

La sécurité est – et a toujours été – la priorité absolue d'Infrabel face aux nombreux défis qui s'annonçaient. Cette priorité sera rapidement déclinée en termes précis et concrets, avec des tâches à effectuer.

Je vous invite à vous référer à la page 48 de ce plan stratégique qui décrit toutes les priorités d'Infrabel. Vous constaterez que la sécurité figure bien en première place et vous pourrez prendre connaissance de toute une série d'initiatives en matière de culture d'entreprise, de gestion des systèmes de sécurité et de technique. Il y a notamment un important paragraphe sur l'ETCS et la TBL1+.

Je vais essayer de répondre de manière pédagogique aux questions qui ont été soulevées dans les trois rapports d'expertise.

Het is mogelijk om de verschillende initiatieven te klasseren in drie pijlers. De eerste as of pijler is de culturele pijler, de tweede is de beheerspijler en de derde is de technische pijler.

In de eerste as, de culturele pijler, gaat het om het gezamenlijk engagement van het hele bedrijf, van onze medewerkers, maar ook van onze klanten, van de vervoersmaatschappijen en meer algemeen van alle actoren in de sector, zoals DVIS, de Staat en de vakbondsorganisaties, om een veiligheidscultuur te ontwikkelen.

De tweede as, de beheerspijler, gaat erom een veiligheidsbeheersysteem te creëren en te ontwikkelen. Dit betreft meer concreet het idee van feedback tussen de genomen beslissingen en de resultaten op het terrein.

Last but not least, de derde as, de technische pijler, die het voortdurend investeren in infrastructuur en personeel behelst.

La base de tout cela est une culture d'entreprise, base indispensable à la réalisation des décisions de gestion et des décisions techniques. C'est l'expression d'une volonté de penser sécurité en premier lieu, en vue de permettre la concrétisation de nos décisions et des différents systèmes techniques qui doivent être implémentés.

Laten we die eerste pijler meer in detail bekijken. Ik zou graag een paar voorbeelden geven om te illustreren dat wij daar wel mee bezig zijn geweest,

maar dat dat misschien niet genoeg werd uitgelegd in het verleden.

Nous avons développé un nouveau livret de sécurité; celui-ci est remis à tout membre du personnel du groupe SNCB dès son arrivée dans l'entreprise. Il a été revu en profondeur et amélioré afin de donner davantage d'informations et de conseils au personnel.

Une brochure, c'est bien, mais, aussi épaisse soit-elle, ce n'est pas suffisant. Nous avons donc mis en place, depuis 2008, une séance d'accueil pour tous nos collaborateurs quel que soit leur niveau dans l'entreprise. Cela va donc du poseur de voies au CEO. Cette séance d'accueil est particulièrement axée sur la sécurité. Le premier message qui est reçu par nos nouveaux collaborateurs – et vous savez que le groupe SNCB en engage presque 2 000 par an – a trait à la sécurité.

Een ander voorbeeld is ons veiligheidsverslag. Elk jaar publiceren wij een veiligheidsverslag waarin wij rapporteren over onze resultaten inzake exploitatieveiligheid. Zo communiceren wij bijvoorbeeld over de resultaten van onze investeringen in systemen als TBL1+ en ETCS, en over investeringen aan de overwegen. Het veiligheidsverslag wordt breed verspreid, zowel intern als extern.

Un autre exemple est la distribution d'une carte de produits dangereux au personnel de terrain. Notre personnel est informé ainsi que le personnel de toutes les autres entreprises ferroviaires. Le grand opérateur n° 1 reste la SNCB mais, faut-il le rappeler, il existe une série d'autres opérateurs, spécifiquement dans le secteur cargo. Toutes les entreprises ferroviaires reçoivent, de manière spécifique, cette documentation sur les problèmes concrets qu'elles sont appelées à rencontrer dans leur transport. Nous leur avons, par exemple, distribué des fiches sur les risques liés aux substances dangereuses, les mesures à prendre lors d'interventions, entre autres pour le trafic des marchandises.

We voeren ook regelmatig sensibiliseringscampagnes inzake veiligheid, onder meer over het dragen van de persoonlijke beschermingsmiddelen. Veiligheid gaat natuurlijk niet alleen over veiligheid voor de klanten, de treinreizigers, maar ook voor ons personeel. Bij Infrabel is op een *pay roll* van ongeveer 12 500 collega's meer dan de helft constant in een potentieel gevaarlijke situatie. Ook dat luik is zeer belangrijk en wordt *as such* behandeld in de

campagnes.

La sécurité est au cœur de toute une série d'autres actions envers notre personnel.

De nombreux articles d'information et de sensibilisation prennent place dans le journal interne du groupe SNCB (*Connect*) et sont également diffusés sur l'intranet.

Nous allons également plus loin avec la volonté de concevoir et diffuser des films didactiques sur les différents métiers de la sécurité au sein d'Infrabel.

Wij hebben ook een veiligheidsbeleidsverklaring opgesteld met als titel veiligheid, milieu en kwaliteit. Elk personeelslid heeft deze verklaring ontvangen. Dit document verduidelijkt onze waarden en doelstellingen inzake veiligheid.

Het gevoerde beleid is erop gericht om ieder exploitatieongeval of -incident te voorkomen. In de periode 2006-2007 heeft elk personeelslid een veiligheidsbeleidsverklaring ontvangen. Een update van deze verklaring werd in 2010 bezorgd aan het voltallige personeel, aan de DVIS, aan de spooroperatoren en aan de leden van het *safety platform*. Ik kom later terug op het concept van het *safety platform*.

Le deuxième axe est celui de la gestion de la sécurité.

Ik heb het dus over veiligheidsbeheer. Bij de oprichting van Infrabel in 2005 hebben wij onmiddellijk een dienst Veiligheid en Reglementering gecreëerd, die zich hoofdzakelijk bezighoudt met de exploitatieveiligheid, de reglementering, de homologaties, het veiligheidsbeheersysteem en het risicobeheer in het algemeen. Die veiligheidsdienst werd gesitueerd in de directie Toegang tot het Net, omdat wij sinds 2003 natuurlijk te kampen hebben met een multioperatormodel.

Ce service, créé en 2005, prend des initiatives très concrètes en matière de politique de la sécurité. Ainsi, dans le cadre de la mise en place d'une culture de *feedback*, les rapports d'enquête et les plans d'action portant sur les accidents graves sont communiqués au comité de direction pour validation et action ainsi qu'aux entités d'Infrabel concernées. Quant aux entreprises ferroviaires, elles reçoivent un feedback tous les trois mois.

Les dépassements de signaux sont également

évoqués chaque semaine au comité de direction. Il y a un *feedback* trimestriel et semestriel très large sur les accidents, les contrôles, les indicateurs de sécurité via le *dashboard* mis en place par le service sécurité.

Une autre initiative est celle de la création d'une *safety platform* depuis octobre 2006. C'est l'endroit où se rencontrent les différentes entreprises ferroviaires, le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et Infrabel, afin d'aborder les différents thèmes relatifs à la sécurité. C'est notamment le lieu pour effectuer le *reporting* d'accidents et/ou des contrôles effectués par Infrabel en matière de sécurité.

Il faut également savoir que tous ces systèmes de sécurité sont certifiés par des organismes indépendants comme la TBL1+, qui a été certifiée par Belgorail.

Het veiligheidsbeheersysteem stelt een inventaris op van alle bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures die voor de instandhouding en, waar mogelijk, voor de verbetering van de veiligheid op het spoor net instaan. Het veiligheidsbeheersysteem is vooral gericht op de veiligheid van het spoorsysteem, op de risico's inzake exploitatieveiligheid waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, op de infrastructuurgebonden risico's die door derden worden veroorzaakt en op de door Infrabel en derden gedeelde risico's.

Une autre initiative à situer dans le système de gestion de la sécurité est que notre personnel est formé continuellement sur un simulateur. Le personnel de cabine de signalisation peut s'y exercer régulièrement à la gestion du trafic via un module adjoint au poste de signalisation informatisé.

Vous retrouverez fréquemment la terminologie suivante dans les rapports ou dans le jargon des chemins de fer: EBB/PLP (elektronische bedieningspost ou poste à logique programmée). Il s'agit de postes de signalisation dont la gestion est entièrement informatisée.

Ce simulateur fonctionne dans cette nouvelle technologie de gestion du trafic.

We hebben ook een veiligheidsvergunning gekregen van de DVIS in 2008. Dankzij dit veiligheidsbeheer verkrijgen we dus dat document dat hier getoond wordt, de veiligheidsvergunning voor het beheer van de infrastructuur van het Belgische spoorwag net.

Troisième axe de travail qui constitue l'axe technique.

De technische as is zonder twijfel de meest complexe. Sinds de oprichting van Infrabel, zijn wij onderworpen aan een aantal Europese regels. Om, naar ik moet zeggen geheel terecht, de interoperabiliteit te bevorderen, heeft de Europese Commissie aan haar leden opgelegd dat alle hogesnelheidslijnen en alle goederencorridors uitgerust moeten worden met ETCS. Wij moeten ook ETCS installeren op elke nieuwe spoorlijn en op alle lijnen die van de nieuwe seininrichting worden voorzien.

In België ging het om de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens, en tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Ook de corridor C, een belangrijke goederenas, en de Diabolo, een nieuwe lijn, moeten met ETCS uitgerust worden.

Naast die verplichting had de toenmalige NMBS ook al beslist om ETCS op het gehele spoorwag net te installeren.

Si l'on s'en tenait ou si l'on s'en était tenu au déploiement de l'ETCS selon les normes européennes tout en ayant une politique volontariste, à savoir aller au-delà des impositions et déployer l'ETCS sur tout le réseau, vous retrouvez sur ce graphique la situation en termes de couverture de risque qu'on aurait connu sur la période 2008 à environ 2020. En effet, vers 2020, le système ETCS atteint 95 % d'efficacité de couverture du trafic du réseau. C'est évidemment un très beau résultat mais qui va stagner en dessous de 50 % de couverture jusque 2016.

Dat is echt doorslaggevend om een en ander goed te begrijpen.

Nous n'avons clairement pas voulu nous contenter de cette perspective et aller plus rapidement que l'ETCS tout en ne posant pas des étapes dans l'équipement technique qui seraient incompatibles avec l'ETCS.

De doelstelling was sneller meer veiligheid verwezenlijken, maar ETCS sneller installeren was doodgewoon onmogelijk. We zullen zien waarom.

We hebben sindsdien de verschillende mogelijkheden bestudeerd, vooral de versnelde implementatie van ETCS. Heel snel is gebleken uit die analyses en uit de ervaringen met de installatie van ETCS op de hogesnelheidslijnen,

dat het onmogelijk was om die ETCS-uitrusting sneller te installeren.

Les principales raisons pour lesquelles il a été impossible d'installer l'ETCS plus rapidement sont de deux ordres. D'une part, il y a toute une série de difficultés techniques que je vais essayer d'exposer de la manière la plus pédagogique possible et, d'autre part, une volonté de bonne gouvernance.

Les difficultés techniques sont nombreuses. Premièrement il faut savoir que le nombre de balises pour l'ETCS est substantiellement plus important que le nombre de balises à installer pour la TBL1+ dans les rails. Par conséquent, installer un très grand nombre de balises prend beaucoup plus de temps.

Deuxièmement, le câblage de ces balises est extrêmement lourd et fastidieux. Il faut en effet raccorder chacune de ces balises à un codeur, qui est lui-même raccordé à une loge – ces cabines grises que vous rencontrez parfois le long des voies; elles contiennent toute une série d'installations électroniques.

Troisièmement, le paramétrage de l'ETCS est particulièrement complexe. Toutes les données géographiques doivent être encodées dans le système puisque c'est le système ETCS lui-même qui va calculer les courbes de freinage qui seront imposées aux trains. Pour pouvoir calculer ces courbes de freinage, il faut que le système dispose des paramètres de la ligne comme, par exemple, l'inclinaison ou la pente d'une ligne.

Ce paramétrage ETCS est donc particulièrement complexe en raison notamment du nombre de données qui doivent être échangées entre les cabines, les signaux et les balises. Les tests sur les lignes à grande vitesse 3 et 4 (de Liège vers la frontière française et d'Anvers vers la frontière néerlandaise) nous ont démontré à quel point il était difficile de paramétrer cet ETCS. On n'a pas dit impossible mais complexe, difficile, ce qui nécessite donc du temps.

Quatrièmement, il faut une main-d'œuvre importante, qualifiée et formée à travailler sur nos installations en service. J'insiste sur ces mots "sur les installations en service". Quand vous êtes dans votre automobile et que vous regardez les travaux de voirie qui sont effectués, la plupart du temps, la voirie est fermée quand on doit remplacer des éléments. En chemins de fer, nous faisons tout avec le trafic qui continue à circuler.

Marc Descheemaeker rappellera tout à l'heure combien ce trafic est dense aujourd'hui sur nos rails (nombre de trains, circulation). Tous les travaux doivent se dérouler avec préservation des installations existantes, avec les trains qui continuent à circuler sans atteindre des degrés de sécurité moins importants pour le trafic existant.

Pour les lignes à grande vitesse qui n'étaient pas encore en service, nous avons fait appel à toute une série de constructeurs tels que Siemens ou Alstom. Mais pour ce qui concerne les lignes qui étaient déjà en service et qui ne sont disponibles que quelques heures par nuit, essentiellement entre 1 et 5 heures du matin, nous ne pouvons travailler qu'avec notre personnel qui est le seul à être formé pour faire face à ce type de situation.

J'en viens à la volonté d'avoir une bonne gouvernance. Tout d'abord, le matériel roulant trop ancien et à durée de vie limitée ne sera vraisemblablement pas équipé en ETCS qui coûte très cher. En effet, il s'agit d'un rapport de 1 à 10. De plus, sur certains matériels roulants, il était pratiquement impossible d'installer l'ETCS à moins de procéder à une reconstruction complète du poste de pilotage. Ensuite, afin d'éviter d'ouvrir deux fois les mêmes chantiers, nous avons voulu coupler l'installation de l'ETCS à la modernisation de nos cabines de signalisation et au câblage que cela nécessite sur le terrain.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais je vous demande d'essayer d'imaginer ce que représente comme défi industriel pour une entreprise comme Infrabel la réduction en 7 ans du nombre de cabines de signalisation pour les faire passer d'environ 365 à 31. Il s'agit d'une véritable révolution industrielle pour l'entreprise.

Pour ce qui concerne le phasage des travaux, il est important de comprendre que, pour des raisons techniques, l'installation de l'ETCS est plus facile et plus rapide lorsque les cabines sont concentrées. En effet, ce faisant, elles seront toutes équipées des technologies les plus récentes. On ne sait pas mener simultanément trente-six chantiers de cette envergure. Un certain phasage des travaux est donc nécessaire.

Si vous établissez une comparaison avec l'étranger – et il est important de le faire –, il faut l'établir sur tous les plans. Aux Pays-Bas et en Allemagne, à l'heure où nous parlons, il y a moins de 20 cabines de signalisation concentrées; en France, il y en a encore environ 1 800. L'équipement des réseaux aujourd'hui en Europe est donc relativement disparate.

Ik ga verder met de derde pijler. Dus sneller, meer veiligheid. We hebben destijds natuurlijk zonder taboes alle mogelijkheden onderzocht. Infrabel heeft in 2005 samen met de NMBS alle mogelijke alternatieven onderzocht, zonder taboes en zonder onze doelstelling uit het oog te verliezen: meer veiligheid en een zo snel mogelijke implementatie.

Er waren inderdaad verscheidene opties mogelijk voor ons.

Allions-nous, par exemple, relancer la TBL1? Il existait, sur le réseau belge, un système national de freinage d'urgence appelé TBL1, qui existe toujours d'ailleurs. Nous sommes donc très logiquement entrés en contact avec le fournisseur de ce système qui nous a répondu qu'il n'était plus en mesure de produire les éléments de ce système. Il faut également savoir qu'à l'époque, ce système était, au sein de la SNCB unitaire, en cours de démantèlement, faute de pièces de rechange. À l'écran, vous avez un extrait de la lettre datant du 25 août 2005 qui confirme l'impossibilité technique de poursuivre avec les composants de la TBL1 à cette époque.

Een andere vraag die werd gesteld in een van de verslagen, luidde of we geen buitenlands systeem konden installeren.

Pourquoi ne pas installer un système national pour éviter de réinventer la roue?

We konden dat evenmin doen. Een buitenlands systeem installeren was op technisch vlak niet compatibel. Daarbij wil ik, zonder opnieuw in te veel technische details te treden, toch een feit meegeven. In België gebruiken we een element dat spoorstroomkring wordt genoemd. In Frankrijk bestaat dat niet in dezelfde technische uitvoering. Het is een belangrijk technisch element van uitrusting van onze sporen. Het technologisch verschil in uitvoering vormt een zodanige technische incompatibiliteit dat het er ons van weerhoudt om hun systeem als zodanig op ons netwerk te kunnen installeren. Een buitenlands systeem aanpassen zou te veel tijd en geld gekost hebben en was geen optie.

Un autre élément important de notre réflexion était la nécessité de développer un système qui serait dans l'esprit européen. Pour rappel, en 2005, nous sommes le seul pays en Europe ferroviaire qui n'est pas équipé d'un système de protection du dépassement du feu rouge. En outre, nous sommes confrontés à ces nouvelles législations

sur l'interopérabilité qui imposent que les nouveaux systèmes installés soient conformes à l'esprit des directives européennes en matière d'interopérabilité.

Si, à terme, toute ligne doit être équipée de l'ETCS, mieux vaut les équiper d'un composant ETCS que de choisir des composants qui ne pourraient pas être récupérées dans le système ETCS.

À cet égard, j'ai été étonné de lire dans les rapports d'experts qu'on n'y considère pas que la TBL1+ soit un système compatible avec l'ETCS. J'affirme que la TBL1+ est le premier stade d'implémentation de l'ETCS. En effet, toutes les balises que nous installons dans la voie seront ultérieurement utilisées pour l'ETCS. Chaque fois qu'une balise TBL1+ est installée dans une voie, c'est aussi une balise ETCS qui est installée.

Nous avons donc opté pour le système TBL1+, car il s'agit d'un système qui pourra constituer la première étape de l'implémentation de l'ETCS.

Dit goede bestuur gaat samen met een technisch realisme. Met ETCS is het mogelijk om een nationale functie te gebruiken, het zogenaamde pakket 44. Met andere woorden, in een lange elektronische boodschap van ETCS zit een gedeelte waarin het mogelijk is om een nationale functie te gebruiken. Het was dus voor ons interessant om deze module – pakket 44 – te gebruiken om snel een stopfunctie te ontwikkelen op ons netwerk die tegelijkertijd wel kon beschouwd worden als de eerste fase van implementatie van ETCS. Zo werd er geen twee keer belastinggeld gespendeerd.

En TBL1+, nous avons 75 % de diminution du risque ferroviaire. Je ne pense pas que l'un de nous trois, membres de la direction du Groupe SNCB, ait jamais dit que la TBL1+ est le système idéal; ce n'est pas ce que nous disons. Nous affirmons simplement que, parmi les diverses options possibles en 2005, la moins mauvaise était d'opter pour la TBL1+. La nuance est d'importance.

La TBL1+ couvre donc 75 % du risque ferroviaire. Elle comporte environ 50 % de balises en moins que l'ETCS et 450 % de charge de travail en moins que l'ETCS. Je répète encore que les balises sont les mêmes que pour l'ETCS, ce qui évite tout gaspillage de l'argent public.

L'objectif initial avant la catastrophe de Buizingen était de parvenir à un degré de couverture

d'efficience du réseau de 80 % du réseau pour fin 2013. Cela signifie que nous avons pour objectif à fin 2013 de faire circuler les trains sur des voies équipées de la TBL1+.

Ik herhaal – omdat het vreselijk belangrijk is – dat TBL1+ beschouwd moet worden als de eerste fase van de implementatie van het ETCS-systeem.

Sur le graphique, la partie de la courbe rouge vous montrait l'évolution de la couverture d'efficacité en ETCS pour 2006. Vous pouvez constater en dessous la courbe d'efficacité que l'on obtient en passant par la phase TBL1+. Cette ligne noire représente le niveau d'efficacité de couverture du risque de trafic grâce au développement de la TBL1+. Grâce à ce système, nous dépasserons dès 2010 en équipement infrastructure 50 % de ce risque, alors qu'il aurait fallu attendre des années, horizon 2016-2017-2018 sur le graphique, pour atteindre ce niveau de couverture avec l'ETCS.

Als samenvatting ziet u hier de situatie in 2006, toen wij de beslissing namen TBL1+ naast ETCS in te voeren. Naast de hogesnelheidslijnen, de corridors en de nieuwe lijnen, implementeert Infrabel TBL1+ als een eerste ETCS-structuur op het hele netwerk. Dit is een belangrijke sprong voorwaarts in de besluitvorming inzake meer veiligheid.

La dernière partie de ma présentation consiste à vous montrer les décisions supplémentaires prises à la suite de la catastrophe de Buizingen.

Na de ramp heeft onze voogdijminister, Inge Vervotte, een gelukkig initiatief genomen, te weten het opmaken van een trilateraal plan om de veiligheid te bevorderen. Dit plan, dat destijds hier werd gepresenteerd, wilde de betrokkenheid van alle partijen bij deze belangrijke prioriteit versterken.

Ce plan consiste en réalité en un renforcement de la stratégie d'Infrabel mais n'a pas fondamentalement modifié les axes sur lesquels nous avons travaillé jusqu'à présent. Simplement, nous avons voulu accélérer un certain nombre de mesures qui figuraient déjà dans le plan stratégique BRIO.

Heel snel keren we terug naar de drie pijlers. De eerste pijler betreft de cultuur.

Nous avons créé un site web relatif à la sécurité ferroviaire. Fort logiquement et légitimement, il y a eu une vague d'émotion après la catastrophe de

Buizingen et nous avons ressenti la nécessité de mieux expliquer à la population belge et à nos clients ce que nous faisons en matière de sécurité ferroviaire. Ce site s'intitule www.securiteferroviaire.be et explique comment fonctionne le trafic ferroviaire et comment on en assure la sécurité. Notre objectif est de faire preuve de transparence. C'est une matière complexe et nous avons essayé de l'expliquer en termes simples. Nous pensons que la confiance est à ce prix.

D'autres actions de ce type seront encore prévues dans le futur.

Ik kom op een ander initiatief. In het kader van het *safety platform* en in akkoord met de verschillende actieve operatoren op het Belgische spoorwegnet, werken wij aan een ondersteuningscampagne voor de bestuurders. De treinbestuurders zijn en blijven de belangrijkste actoren inzake spoorwegveiligheid. Het zijn mannen en vrouwen met een enorme inzet en zin voor verantwoordelijkheid, die al onze aandacht verdienen. Vandaar het initiatief.

Le deuxième axe concerne la gestion.

Thematische werkgroepen worden opgericht in het *safety platform*. Op 6 mei vond bijvoorbeeld een werkgroep over seinvoorbijrijdingen plaats, die tot doel had de communicatie tussen de seingevers, de operatoren in de seinhuizen en de treinbestuurders te verbeteren.

Een tweede werkgroep zal de volgende dagen samenkomen rond het thema "vereenvoudiging van sommige procedures in de reglementering".

Ik kom tot een ander initiatief inzake beleid.

Je citerai encore la mise en place d'un module de formation aux métiers d'Infrabel pour les nouveaux conducteurs et la mise en place d'un module de formation aux métiers de la conduite pour le personnel des cabines de signalisation.

Voor de derde pijler inzake de technologie gebruik ik opnieuw dezelfde *slide* van onze vergadering in maart. Hoe is dat geëvolueerd?

Nous allons atteindre 87 % d'efficacité de couverture du trafic d'ici la fin 2012. Il s'agit d'un gain d'un an par rapport au projet initial et de 7 % de taux de couverture. Enfin, le taux de 99,9 % d'efficacité de couverture sera atteint d'ici la fin 2015.

À l'heure où nous parlons, notre objectif pour l'année 2010, soit un degré d'efficience de 54 %, est tenu par Infrabel au signal près.

Laten we opnieuw de verschillende curves van efficiëntiedekking bekijken. Dankzij de versnelling ziet u op de grafiek de versnelde verhoging van de veiligheid. De zware lijn vertegenwoordigt hier de combinatie ETCS/TBL1+, zoals ze na het ongeval in Buizingen versneld wordt uitgevoerd.

Voici, en résumé, la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. En plus des lignes à grande vitesse (LGV), des corridors marchandises et des nouvelles lignes, nous poursuivons l'installation de l'ETCS sur tout le réseau et nous accélérons la TBL1+.

Tot slot wens ik af te ronden met de drie pijlers van onze strategie. Heel zeker en jammer genoeg moet ik toegeven dat het nulrisico niet bestaat, maar ik denk dat bij de NMBS-Groep alles in het werk wordt gesteld om die risico's maximaal te beperken.

Je vous remercie pour votre attention et je cède immédiatement la parole à mon collègue, Marc Descheemaeker. Notez que nous avons réalisé nos présentations conjointes en excellente collaboration et complémentarité.

Marc Descheemaeker: Monsieur le président, pour des raisons pratiques, je propose de poursuivre avec la présentation de Jannie Haek.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank u voor de uitnodiging.

Ik zal proberen om aan de hand van een paar *slides* een aantal elementen te overlopen die specifiek de NMBS-Holding aanbelangen en die wij menen te kunnen detecteren in de drie rapporten.

Ten eerste, het is belangrijk te onderstrepen dat wij de drie rapporten met aandacht hebben gelezen. Wij hebben ook een en ander uit de rapporten geleerd. Wij zijn trouwens blij dat de auteurs van de verschillende rapporten kunnen verklaren dat de samenwerking met het bedrijf en de groep goed was. Links en rechts was er zelfs een kleine appreciatie voor de manier waarop onze archieven worden bijgehouden en transparant ter beschikking worden gesteld.

Zulks is niet onbelangrijk, ook omdat heel veel rapporten over het historisch verloop der dingen gaan. Het gaat met name over vragen in verband

met het veiligheidsbeleid en de besluitvorming ter zake.

Over voornoemd punt mag ik opperen dat naar mijn inschatting – voor alle duidelijkheid, wij hebben dat zelf niet bestudeerd – de besluitvorming, zoals ze in de rapporten is weergegeven en waaraan heel veel pagina's worden gewijd, correct is weergegeven. Alle stukken die de experts meenden te kunnen raadplegen, werden ook door hen geraadpleegd.

Ik wil even een woordje over het volgende zeggen, omdat er in verschillende rapporten, maar vooral in het rapport van het Rekenhof en het rapport van de experts op wordt teruggekomen. Ik beschouw het rapport van de experts trouwens niet ten onrechte ook als een synthese van de drie rapporten.

Il est sans doute intéressant de bien comprendre le processus des plans d'investissement au sein du groupe.

Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, nous travaillons dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012. Il faut bien comprendre que ce plan a été approuvé par les organes de gestion de l'entreprise, le ministre de tutelle, par vous, et par tous les gouvernements et parlements du pays.

Quand le rapport demande si l'on a tenu compte de toutes les opportunités, il faut avoir en tête ce processus. Je pense que c'est le seul plan d'investissement du pays qui soit approuvé par tous les gouvernements et parlements de notre pays, ce qui est compréhensible car il s'agit d'un plan de grande importance.

Tegelijkertijd wordt dat langetermijninvesteringsplan continu geactualiseerd. U moet zich daarvan goed bewust zijn. Dat gebeurt door het plan telkens opnieuw te actualiseren in functie van de reële uitvoering van de investeringen.

Wij hebben hier even het schema gemaakt voor 2008-2012. U zult zien dat er voor elke actualisatie van dat plan voor de resterende periode – actualisatie die elk jaar opnieuw wordt gemaakt – ook elk jaar een investeringsplan wordt gemaakt voor het lopende jaar. Dat investeringsplan leidt tot een investeringsbudget voor datzelfde lopende jaar.

Ik benadruk nogmaals dat dat telkens opnieuw gebeurt binnen de drie ondernemingen afzonderlijk en ook telkens opnieuw

geconsolideerd voor de drie ondernemingen samen.

Dat proces loopt elk jaar opnieuw. Het plan wordt geactualiseerd voor de resterende periode en tegelijkertijd wordt een investeringsbudget gemaakt voor een jaar. Dat investeringsbudget wordt in het lopende jaar nog eens halfjaarlijks geactualiseerd.

Dat gebeurt onder toezicht van de federale overheidsdienst. De werkzaamheden daartoe worden gecoördineerd door het investeringscomité onder voorzitterschap van de NMBS-Holding. Het wordt goedgekeurd door de beheersorganen van de drie ondernemingen, en samen voor het geconsolideerde luik van al die verschillende fasen. Er is daarop extra toezicht van de FOD en de voogdijminister.

Het spreekt voor zich dat elke fase, elke actualisering, steeds past in het initiële plan, in casu 2001-2012, goedgekeurd door alle parlementen en alle regeringen.

Ik hoef u er niet op te wijzen dat wij nu aan het einde van dat plan komen. Dat betekent dat er op dit ogenblik al wordt gewerkt aan de voorbereiding van het volgende meerjareninvesteringsplan. Intussen zijn wij iets meer dan twee jaar verwijderd van het verstrijken van het langetermijninvesteringsplan.

Dat nieuwe plan zal dus ook weer het proces volgen van het bedrijf, de verschillende beheersorganen, de voogdijoverheid, de federale regering, de gewestelijke regeringen, het federaal Parlement en de gewestelijke parlementen.

Deze *slide* is min of meer hetzelfde, maar wij hebben geprobeerd de verschillende besluitvormingen in een proces over het jaar heen op te lijsten. U merkt dat die continu lopen. Bijna elke maand is er een heroverweging van het plan, een rapportering over het plan, een rapportering over de uitvoering van het plan, een actualisering van het plan, een actualisering van de budgetten enzovoort.

Daarbovenop is er specifieke ad-hocrapportering over bijzondere aspecten, zoals investeringen in het kader van het GEN-fonds, prefinancieringen, bepaalde grote projecten of bepaalde laterale thema's.

Wat links en rechts ook aan bod komt, is het volgende. Het Rekenhof formuleert het mooi: er zijn geen indicaties dat er op veiligheid, of meer in

het bijzonder ETCS, bespaard zou zijn. Ik denk dat wij er de vorige keer in onze presentatie op gewezen hebben. Ik kan dat opnieuw bevestigen, in het kader van de werkzaamheden van het investeringscomité. Wij hebben een bepaalde investeringsdotatie en daarmee moeten de drie ondernemingen hun investeringen dekken. Het is niet zo dat er daar op een of ander ogenblik, om welke reden ook, een besparing zou geweest zijn op de voorgestelde budgetten van de verschillende projectleiders, teneinde andere projecten te financieren en verschuivingen te plannen. Ik denk dat dit toch heel belangrijk is om te benadrukken, ook alweer in het kader van wat men de bedrijfscultuur van de groep noemt.

Il n'a donc jamais été question, dans le cadre de délibérations en comité d'investissement, de faire des économies au détriment de la sécurité et en faveur d'autres projets.

Er wordt continu aan de actualisering gewerkt. Er wordt continu gewerkt in het kader van langetermijninvesteringen, kortere-termijninvesteringen, investeringsbudgetten, actualisering van die investeringsbudgetten op semesteriële basis. Uiteraard worden de projectleiders die in de verschillende ondernemingen en in de verschillende directies die projecten uitvoeren, geconfronteerd met een zeer complexe wetgeving rond ruimtelijke ordening, homologatieprocedures, leveringstermijnen met leveranciers, bedrijven en dergelijke. Die actualisatie is continu mogelijk.

Links en rechts is er een heel klein beetje kritiek in die rapporten te horen en die kritiek is terecht. Toch is er een positief feit. De ICT-directie van de NMBS-Holding was projectleider voor een specifiek element, met name GSM-R. Men heeft het vlot over 100 %, maar laten we het erop houden dat 99 % van het voice-gedeelte van GSM-R eind 2009 operationeel was. Dat is niet onbelangrijk, beste commissieleden, omdat wij niet mogen vergeten dat de belangrijkste aanbeveling na het accident in Pécrot ging over de communicatie tussen de cabines en de stuurpost, tussen de mensen van de signalisatie en de machinisten. Dat gegeven is sinds eind 2009 helemaal aanwezig en helemaal uitgevoerd.

De andere thema's die de NMBS-Holding aanbelangen, kunnen in twee grote luiken worden opgesplitst: een luik rond de veiligheidswetgeving en het luik van de veiligheidscultuur.

Il ne me semble pas très important de parcourir l'historique de toute la législation sur la politique

de sécurité d'exploitation. Vous êtes sans doute très bien au courant, étant donné que vous l'avez votée vous-mêmes. Toutefois, certaines grandes périodes peuvent être distinguées.

Il y a tout d'abord la période entre le 1^{er} janvier 2005, date à laquelle l'entreprise a été restructurée, et l'entrée en vigueur de la législation du 19 décembre 2006. Au cours de cette période, le Groupe a effectivement continué à travailler dans les mêmes circonstances qu'avant la scission.

Wat wil dat zeggen? Dat betekent dat er een centrale veiligheidsdienst was bij de NMBS-Holding, zeg maar de erfopvolger van de NMBS. Die was bemand met relatief goed opgeleide mensen die tegelijkertijd instonden voor het onderzoek naar incidenten en accidenten en voor de publicatie van jaarverslagen die steeds gepubliceerd werden en door de deskundigen werden geraadpleegd. Ze kunnen trouwens nog verder gedetailleerd worden, indien dat gewenst zou zijn. Er was een gedetailleerd onderzoek van elk incident, met een rapport, en er kwamen aanbevelingen na elk incident op het net. Deze organisatie is blijven bestaan tot op het ogenblik van de inwerkingtreding van de wet van 19 december 2006.

Wat maakten we eigenlijk mee met de nieuwe wetgeving van eind 2006? Ik ga even kort door de bocht, maar de deskundigen zullen dat ongetwijfeld nader actualiseren. Het kwam er eigenlijk op neer dat de interne reglementering van de NMBS werd omgezet in een nationaal geldende reglementering voor de spoorwegwereld. We werden geconfronteerd met de oprichting van de nationale veiligheidsinstantie, de DVIS. Er was de oprichting – die over de jaren heen nog wat tijd gevergd heeft – van het onderzoeksorgaan. Er werden veiligheidsbeheersystemen opgemaakt bij de verschillende ondernemingen. De NMBS-Holding gaf op dat ogenblik ook haar advies. Er kwam een veiligheidsattestering en uiteraard de creatie van een inrichting voor de opleiding van treinbestuurders en treinpersoneel, uiteindelijk een van de belangrijkste veiligheidsmetiers.

Op dat ogenblik bleef er een beperkte bevoegdheid over bij de NMBS-Holding. Er moest advies worden verstrekt aan de DVIS, aan de infrastructuurbeheerder en aan de verschillende spoorwegoperatoren in het raam van de veiligheidsbeheersystemen. Dan bleef de analyse van de niet-ernstige exploitatieongevallen over. Ook bleef het verlenen van bijstand over in het

kader van meer ernstige ongevallen die onderzocht worden op het niveau van de onderzoeksinstantie, een activiteit die de NMBS-Holding gedurende de jaren bleef uitvoeren. Ook die rapporten zijn allemaal ter beschikking van de deskundigen. Het is absoluut geen probleem om daarop verder in te gaan in het raam van verdere debatten.

Er moet op gewezen worden dat ook die bevoegdheid afgeschaft werd, in de wetgeving die jullie goedgekeurd hebben, in het kader van de wet van 26 januari 2010. De wet is in werking getreden op 19 februari 2010, vier dagen na het betreurenswaardige ongeval in Buizingen.

Het moet worden gezegd dat er een merkwaardige samenloop van omstandigheden was. Het aantal experts inzake exploitatieveiligheid op het spoor kunnen wij, denk ik, op onze vingers tellen. Die expertise is in dit land niet zo ruim gezaaid. Op dit ogenblik werken sommige van onze personeelsleden, onder het gezag van de onderzoeksinstantie, nog altijd effectief mee aan het onderzoek dat door de onderzoeksinstantie wordt gevoerd.

U merkt dat u over de jaren heen een wetgeving hebt goedgekeurd waarbij het centrale punt van een dienst bevoegd voor exploitatieveiligheid binnen de Groep systematisch werd afgebouwd, waardoor er op dit ogenblik eigenlijk voor bijna honderd procent een transfer gebeurd is naar – terecht in het kader van de richtlijnen – de infrastructuurbeheerder en de operatoren, dan wel de federale overheidsdienst.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik de opmerkingen over de cultuur van de onderneming in het rapport van de experts heb kunnen appreciëren, omdat dat aspect in een dergelijke benadering normaal gezien gemakkelijk wordt vergeten. Wij vervallen heel snel in technische en financiële analyses. Ik denk dat het niet onbelangrijk is om daarbij even stil te staan. Het heeft niet alleen te maken met de hiërarchie, het personeel of het management, maar het is eigen aan de Groep, aan de ondernemingen en aan wat wij als erfgenamen van de oude NMBS hebben meegekregen. Wat was de bedrijfscultuur van de oude NMBS? Hoe evolueert deze door de jaren heen?

Waraan kunnen wij als NMBS-Holding bijdragen als het gaat over de bedrijfscultuur? In eerste instantie zou ik verwijzen naar CPS. CPS heeft een relatief autonoom karakter binnen de Groep. CPS, de Corporate Prevention Services, is de externe preventieadviseur binnen de Groep, maar

ook de externe preventieadviseur voor de verschillende spoorwegoperatoren in dit land. Zij hebben een zekere autonomie, maar zijn administratief aangehecht bij de NMBS-Holding. Ik denk dat wij het belang daarvan een heel klein beetje hebben mogen leren kennen naar aanleiding van de verschillende rapporten die hier werden besproken in het kader van de vorige werkzaamheden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de relatie tussen werklust voor treinbestuurders en de veiligheidsmaterie. CPS doet zijn job in alle onafhankelijkheid en gaat als een dienstenleverancier binnen de Groep, op vraag van de verschillende onderdelen van de Groep, de audits en analyses doen van de externe arbeidspreventie op de arbeidsvloer.

Ik denk dat wij een zekere bijdrage aan de cultuur van de onderneming kunnen leveren als het gaat over de interne audit. U moet weten dat met uitzondering van de essentiële functies van Infrabel er eigenlijk één interne audit is die uiteraard een grote onafhankelijkheid kent. Er is één dienst Interne Audit, die functioneert voor de drie ondernemingen. Zij hebben uiteraard, ook als het gaat over audits rond risicoanalyses en exploitatieveiligheid, sinds 2002 verschillende audits gerealiseerd. Ook in dat kader is het absoluut geen probleem – ik denk dat de experts dit trouwens hebben gedaan – om daarop verder in te gaan of om die audits verder te laten toelichten door iemand. Zij hebben verschillende audits gedaan rond verschillende thema's in dit kader.

Een aantal initiatieven zijn lopende. Ik wil er nog eens op wijzen dat de kennis en expertise rond spoorwegveiligheid relatief beperkt zijn. De experts ter zake zijn in dit land relatief beperkt en wij zullen ze morgen of overmorgen ook niet 'uitvinden'. Ik merk hier een kleine tendens om onder het mom van "multi-operatoromstandigheden" – ik denk dat wij ons soms heel fel aan het organiseren zijn voor een situatie die eigenlijk niet bestaat – verschillende initiatieven op te starten om ook daar de rol van de interne audit heel fel te beperken als centraal orgaan en om daar een soort van dispariteit te creëren over de verschillende ondernemingen. Ik weet niet of dit altijd even wenselijk is.

Wat *human resources* betreft, weet u ongetwijfeld dat de NMBS-Holding juridisch gezien de werkgever is van alle personeelsleden, statutair en/of contractueel.

Nous fonctionnons par la voie du détachement, système similaire à celui du secteur privé. Il est ici

question de la loi sur le détachement ou plutôt sur le non-détachement qui ouvre des possibilités de détachement. La SNCB Holding qui est l'employeur juridique met à disposition des trois entreprises, à savoir, la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB, le personnel, ce dernier se trouvant sous la hiérarchie des directions réciproques.

Bizarrement, le détachement en vigueur chez nous a plutôt comme objectif de faire le contraire de ce qui se fait dans le secteur privé. Dans ce dernier, le système de détachement est plutôt utilisé pour retirer le personnel de certains comités paritaires ou de le priver de certaines conditions de travail. Chez nous, le système de détachement a été introduit pour prévoir une forme d'homogénéité au niveau de la concertation sociale et au niveau des conditions de travail.

Wat zal HR in het kader van die detacheringen bij ons doen? Het zal voorzien in een welbepaalde centrale methodologie, wat bij ons de HR-reglementering in de statutaire context wordt genoemd, en die zal zorgen voor een centraal, sociaal georganiseerd overleg.

Dat betekent tegelijkertijd dat de HR-diensten van de Holding als dienstverlener optreden in het kader van aanwerving en selectie, vergelijkbaar met wat Selor doet inzake selectie voor de verschillende overheidsdiensten, in het kader van opleidingen en ontwikkeling, interne mobiliteit en loopbaan. Er zijn heel veel mogelijkheden van interne mobiliteit, ook tussen de drie ondernemingen.

Wij mogen niet vergeten dat zij tegelijkertijd ook optreden als medische en sociale dienst.

Wij leven bij de spoorwegen in een heel bijzondere situatie. Het bedrijf voorziet daadwerkelijk in een aantal extralegale sociale voordelen, die een doorsnee Belg zoekt bij ziekenfondsen, vakbonden enzovoort. Die zaken worden binnen de Groep, door structuren binnen het bedrijf, ter beschikking gesteld aan de personeelsleden.

Met betrekking tot de aanwerving denken wij dat het heel belangrijk is om daarop terug te komen. Ik denk dat ik jullie enkele maanden geleden een presentatie heb bezorgd over de uitdagingen, de problemen en de oplossingen die wij inzake aanwervingen uitgewerkt hebben.

Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat wij die presentatie actualiseren en opnieuw aan u bezorgen.

U zult merken dat wij ter zake continu inspanningen blijven leveren en dat wij voor heel bijzondere uitdagingen staan. Tegelijkertijd moet ik opmerken dat wij, niettegenstaande wij dit jaar al 178 technici in de elektromechanica hebben aangeworven, met een tekort van technici in elektromechanica blijven zitten.

In dat dossier – dat is in het verleden gebleken en ik denk dat wij daarover transparant en correct tegenover jullie moeten zijn – blijven wij met een probleem zitten. Ik denk dat het niet echt een probleem van aanwerving en selectie is, maar vooral een arbeidsmarktprobleem. Het is belangrijk dat jullie daarvan op de hoogte zijn. Het is geen probleem om daarop achteraf uitgebreider in te gaan.

Zoals ik al gezegd heb, staat HR in voor een aantal regels, een algemene methodologie hoe men een functieprofiel opmaakt, hoe een standaardfunctieprofiel eruitziet of wat het competentiewoordenboek van de onderneming is, zodat iedereen dezelfde definities gebruikt voor competenties. Het is uiteraard in het kader van de detacheringen belangrijk dat de normale hiërarchie de juiste competenties toewijst aan de juiste profielen en dan ook de behoeften bepaalt inzake personeelsmiddelen of human resources.

Een laatste element: preventie en bescherming op het werk. Ook de heer Lallemand heeft er al verscheidene keren op gewezen. Het gaat over veiligheid en exploitatieveiligheid. Dat betekent exploitatieveiligheid voor de reiziger, maar ook voor de resources van het bedrijf en in eerste instantie voor zijn menselijke middelen. U moet weten dat we daar in een situatie zitten die zeer vergelijkbaar is met de situatie die we kennen in het raam van de detachering van personeel in de privésector, waarbij de werkgever/gebruiker verantwoordelijk is voor de toepassing van de wet, maar tegelijkertijd de detacherende werkgever verantwoordelijk is voor het toezicht op de gebruikende werkgever, om na te gaan of die correct zijn verantwoordelijkheden opneemt en correct instaat voor de sociale concertatie inzake deze elementen.

Ik ben aan het einde van de presentatie, maar wil nog een opmerking maken. Ik wil nog even terugkomen op de bedrijfscultuur.

Honnêtement, je trouve que les experts ont très bien travaillé.

Le Groupe est effectivement assez fermé et au

long de 175 ans d'histoire, en créant le propre système de transport ferroviaire, a tout créé au sein de la maison et n'a pas dû comparer avec d'autres systèmes, procéder à du *benchmarking* ou fonctionner de manière ouverte sur le monde.

Niettegenstaande het feit dat die opmerking correct is, denk ik dat wij dienaangaande heel veel vooruitgang hebben geboekt. Met z'n drieën, het hoger management van de drie ondernemingen, zijn wij ons zeer bewust van het feit dat de spoorwegen zich in de toekomst niet zullen verdedigen door niet transparant of door stilzwijgend te zijn. Een veel grotere vorm van *accountability*, van verantwoording afleggen, van *benchmarking*, van zich vergelijken met andere bedrijven in dit land en met *peers* in het buitenland, is allemaal veel belangrijker geworden. Dat moet veel intensiever gebeuren. Daarvan zijn wij ons bewust.

Tegelijk is dat een weg die heel wat tijd vergt. Wij mogen niet vergeten dat onze medewerkers heel fel bestuurd, beheerd en beleefd worden door de onderneming. Dat element is moeilijk te vatten, maar iedereen is zich er wel heel erg van bewust.

Ik kom tot het specifiek element van de veiligheidscultuur.

Persoonlijk heb ik nooit de ervaring gehad dat veiligheid niet primordiaal in de genen van de Groep, de drie ondernemingen, aanwezig zou zijn. Als ik lees wat men in de rapporten zegt over de veiligheidscultuur, kan ik zeggen dat wij inderdaad misschien nog een lange weg af te leggen hebben in vergelijking met andere ondernemingen, maar ik heb persoonlijk niet de indruk dat wij een gebrek zouden hebben aan veiligheidscultuur. Medewerkers die de rapporten ook lezen, reageren over het algemeen gechoqueerd. Zoals het in de rapporten staat, zo ervaren wij onze onderneming niet. Medewerkers uit alle geledingen van de onderneming zeggen dat zij veeleer de indruk hebben dat zij veel met veiligheid bezig zijn. Persoonlijk denk ik dat dit de jongste jaren ook niet afgenomen is, integendeel. Graag zou ik nogmaals onderstrepen wat ook de heer Lallemand daarnet heeft gezegd: precies de invoering van TBL1+ is daar een mooi voorbeeld van.

Er staat heel wat over de historische ontwikkeling van het veiligheidsbeleid van de Groep in de rapporten. Daar worden vele vragen over gesteld, waarop ik de antwoorden zelf niet ken en waarschijnlijk ook niet zal vinden. Waarom het zus ging en niet zo, weet ik niet. Ik weet wel één ding:

toen in 2006 werd beslist TBL1+ in te voeren, was dat bedoeld als het invoeren van een soort van eerste versie van ETCS. Dit hing samen met de beslissing minstens een grote stap vooruit te doen inzake het veiligheidsbeleid. Het is ook, misschien voor het eerst in die lange historische ontwikkeling, echt gebeurd. Het is ondertussen in uitvoering.

Ik meen dat er heel veel kritiek kan zijn op de cultuur van het bedrijf, maar ik vind het een beetje jammer dat men onderstreept dat er een gebrek aan veiligheidscultuur zou zijn. Mijn indruk is immers dat deze in alle geledingen van het bedrijf heel fors aanwezig is.

Marc Descheemaeker: Mesdames, messieurs, je vais vous présenter à mon tour bon nombre de transparents. Je vais essayer d'aller relativement vite, vu que vous en avez reçu une copie. Je vais me concentrer sur les quelques planches qui me semblent les plus importantes et qui viennent en réponse ou constituent des remarques des spécialistes et des trois rapports présentés devant cette commission.

Mag ik u wijzen op het feit dat wij geen informatie kunnen geven die nog deel uitmaakt van een gerechtelijk onderzoek. Uiteraard wensen wij vragen te beantwoorden die reeds werden gesteld tijdens de vergaderingen van deze commissie in de voorbije weken en die ook terug te vinden zijn in de verschillende rapporten die voorliggen.

Je vous rappelle aussi, même si certains membres faisaient déjà partie de la première mouture de cette commission, que nous sommes déjà venus vous expliquer à plusieurs reprises le fonctionnement de certains systèmes techniques, que nous avons tenté de comprendre avec vous ce qui s'est passé et que nous avons poursuivi le travail avec les experts pour trouver des réponses à vos questions.

Eerst en vooral geef ik de context van heel het gegeven weer, net zoals de heren Luc Lallemand en Jannie Haek hebben gedaan. Het gaat met name over wetgeving en complexiteit van de omgeving. Het komt mij echter toch mee toe om u het parallelisme tussen TBL1+ en ETCS aan te geven. Dat is een van de sleutelementen of sleutelvergelijkingen in de verschillende rapporten.

Je vais également essayer de vous informer de l'évolution de ce dossier, de vous dire où on en est dans les investissements, où on se situe par rapport à nos homologues dans d'autres pays et, comme l'ont dit M. Lallemand et M. Haek, je vais

essayer de vous convaincre que notre engagement en matière de sécurité est prioritaire sur toutes nos autres préoccupations. Il y a un consensus dans le groupe sur la priorité absolue à accorder à la sécurité des personnes.

Het is heel duidelijk dat wij ons in een heel complexe omgeving bevinden. Dat geldt niet alleen voor onze Groep, maar voor alle nieuwe en andere actoren die met ons samenwerken om tot een functionerend mobiliteitssysteem te komen.

Er is in de voorbije vijf tot tien jaar een vrij exponentiële ontwikkeling geweest. Alleen al het aantal spooroperatoren, waar bijvoorbeeld initiatieven van Infrabel, zoals het *safety platform*, welgekomen zijn, maakt het leven niet makkelijker voor iedereen die met de Belgische spoorwegen bezig is.

Ik kan u ook verzekeren dat in onze basisopdracht, die wij onszelf elke dag voorhouden, veiligheid een belangrijk thema is.

Pour nous, la sécurité est prioritaire. Cependant, des questions sont posées en ce qui concerne la culture de l'entreprise. Par conséquent, il faut répondre, il faut vous convaincre, car nous sommes convaincus de cette mission.

La SNCB compte 21 000 personnes. Au niveau logistique, cela représente plus de 4 000 trains par jour, plus de 1 000 engins de traction (locomotives et autres) et plus de 300 000 places assises dans les trains. Il importe de toujours considérer la dimension de l'entreprise en rapport avec les constats posés.

Heel belangrijk is dat inzake veiligheid altijd drie factoren samenspelen, met name de technologie, de menselijke factor en uiteraard de cultuur die wij samen ontwikkelen. Het gaat dus over het individuele aspect, het groepsaspect en het technologische aspect.

Een van de allerbelangrijkste punten in de hele presentatie is voor mij het volgende.

Ik heb in de rapporten opgemerkt dat niet iedereen het parallelisme tussen de invoering van TBL1+ en ETCS heeft ervaren. Het is duidelijk geen of-ofkeuze. Het is een en-enkeuze.

Ik vergelijk het soms met de veiligheid van een auto. Iedereen is het erover eens dat veiligheidsgordels de veiligheid van een auto verbeteren. Zulks sluit echter niet uit dat een grotere verbetering mogelijk werd door de

invoering enkele jaren later van de airbags, die technologisch gewoon een verdere ontwikkeling waren. Een dergelijke vergelijking gaat niet op voor de treinen. Echter, het parallellisme van een steeds verbeterende veiligheid vindt u ook terug tussen de invoering van TBL1+ en ETCS. Ik hoop het voorgaande ook te kunnen aantonen.

Un peu d'histoire, mais les rapports des experts sont bien plus complets, plus élaborés et détaillés.

Pour rappel, l'ETCS est arrivé en tant que norme dans la formulation des décisions de notre organe de gestion dès 1999; un peu à la fois, le planning ETCS apparaissait.

Je vous confronte à des rapports tels qu'ils existent et je vais parfois vous les paraphraser. En 1999, l'ETCS n'existait pas; ce n'était qu'un concept, un système sur papier, comme disent les experts. Nous y avons travaillé et l'avons réalisé au moment où les normes ont été stabilisées.

Wanneer zijn die normen dan naar boven gekomen? In 2005 hebben wij vastgesteld dat de veiligheid nog altijd een achterstand had op de Europese gemiddelden, op de Europese situatie.

De même, avec le lancement et la réalisation de l'ETCS incorporé à un planning réaliste et possible, ainsi que l'a expliqué Luc Lallemand, nous gardions un énorme manque de sécurité sur notre système ferroviaire, qui transportait journalièrement des voyageurs en plus. Je rappelle qu'entre 2000 et 2010, nous avons connu une croissance d'environ 50 % du transport voyageurs, ce qui inclut davantage de trains, d'où un réseau plus dense.

In 2005, onmiddellijk na de opsplitsing van de historische NMBS, hebben wij inderdaad de beslissing voorbereid om TBL1+ in te voeren. Wij hebben niet beslist om ETCS niet in te voeren.

Soyons clairs. Voilà le parallélisme: nous avons décidé d'instaurer la TBL1+ tout en poursuivant l'ETCS. Par exemple, nous avons investi dans des voitures pilotes M6 et, aujourd'hui, elles disposent du *hardware* ETCS. La fonctionnalité TBL1+ fonctionne donc sur le *hardware* ETCS et les deux systèmes sont donc d'application au sein des mêmes trains.

Volgend op de besluitvorming van Infrabel nam de raad van bestuur in mei 2006 de heel belangrijke beslissing om op heel korte termijn – en in een spoorwgomgeving is dat enkele jaren – zowel ETCS voort te zetten als TBL1+ te realiseren,

steeds parallel.

Het gaat om een snelle migratie naar TBL1+ van al het rijdend materieel, ook dat rijdend materiaal dat op termijn niet kan worden uitgerust met ETCS, want niet alle historisch materieel dat vaak 20, 25 tot 30 jaar oud is, kan technisch worden uitgerust met ETCS. Daarom moesten we naar een verbetering van het veiligheidssysteem op de volledige vloot, zonder enige uitzondering.

La question de savoir si le TBL1+ était un bon compromis a été posée. Je vous réfère à cet effet au *reporting* que la commission a reçu. À la lecture du rapport de la Cour des comptes sur la sécurité ferroviaire, nous avons pu constater que le niveau de sécurité des chemins de fer belges était maintenu. La Belgique a aussi démontré que le système TBL1+ n'avait pas d'impact négatif sur l'interopérabilité. L'Europe demande l'interopérabilité pour les nouveaux systèmes. Comme Luc Lallemand l'a déjà dit, le système TBL1+, en préparation de l'ETCS, ne présentait aucun problème d'interopérabilité.

Het Rekenhof stelt in zijn verslaggeving aan deze commissie ook vast dat het systeem TBL1+ een verbetering inhoudt van het bestaande veiligheidssysteem en op het vlak van de grondbakens een voorloper is van het Europees systeem ETCS. De deskundigen, aangesteld door de commissie, stellen terecht vast dat in vergelijking met de Europese landen die ons omringen, België een grote achterstand opgelopen heeft, ik citeer, “op het gebied van de invoering van veiligheidssystemen”. Het is daarom van het grootste belang dat TBL1+ zonder verdere vertragingen wordt geïnstalleerd en in bedrijf genomen, met dien verstande dat TBL1+ op termijn dient te evolueren naar een meer performant systeem: zie ETCS. Dat is exact wat eigenlijk onze aanpak is vanaf 2005: het snel realiseren van TBL1+ en zo snel mogelijk evolueren naar het meer performante systeem ETCS. Ik citeer gewoon uit het rapport van de experts. Zij stellen eveneens in hun aanbevelingen: “Het TBL1+-systeem vermindert onmiskenbaar het risico op aanrijdingen tussen treinen.” Elimineert het het risico? Neen. Ook ETCS zal niet 100 % onfeilbaar zijn, maar de relatieve ordegraad gaat van 95 % voor ETCS naar 75 % voor TBL1+ en significant minder met de huidige systemen. Er was dus eigenlijk geen alternatief, op korte noch lange termijn.

On pourrait aussi se dire: l'ETCS, oui, tout le monde est d'accord ...mais lequel? En Europe, il existe différentes sortes d'ETCS. Il ne s'agit pas

d'un produit standardisé, homogénéisé. Il y a plusieurs sous-types d'ETCS. Le projet ETCS qui n'existait que sur papier en 1999 n'a pas été mûr avant le 23 avril 2008, le moment où la Commission européenne a finalement adopté la version 2.3.0 "debugged" comme version définitive.

De heer Pasquarelli, die directeur is bij de Europese Commissie, heeft zelf aan de vorige commissie gezegd dat er nog interpretatieverschillen bestonden over de ERTMS-versie van 2007. Toen waren wij reeds volop bezig met de uitvoering van TBL1+. Hij verklaarde dat er toen nog geen gestabiliseerde versie was zodat, ik citeer, "locomotieven uitgerust met deze versie goed waren om op de Betuwelijn te rijden," – de Betuwelijn is een goederenlijn die Rotterdam met Duitsland verbindt – "maar niet goed waren om op een andere lijn te rijden, die zogezegd met hetzelfde systeem, met 2.3.0 was uitgerust."

À ce moment-là, comme je crois l'avoir déjà dit devant cette commission, pour les seuls Pays-Bas et sur moins de 500 kilomètres de ligne, il y avait trois versions différentes d'ETCS. En outre, à l'époque, la même locomotive ne pouvait pas circuler sur deux lignes ETCS équipées différemment. Non seulement il n'y avait pas d'ETCS standardisé et homogène mais dans un même pays, on pouvait trouver différents types d'ETCS.

Nous avons loué des locomotives "Traxx" équipées avec ETCS pour les faire rouler sur la nouvelle ligne reliant Anvers et les Pays-Bas. Ces locomotives qui pouvaient rouler sur la Betuwelijn équipée d'ETCS ne pouvaient pas en faire autant sur notre ligne qui avait pourtant les spécifications standardisées et homologuées.

De heer Pasquarelli gaf zelf aan, voor deze commissie, dat op 23 april 2008 de definitieve specificatie 2.3.0 *debugged* werd goedgekeurd. Dit was het eerste tijdstip waarop een gestandaardiseerde Europese versie werd goedgekeurd. Tot vandaag wordt zij relatief weinig toegepast in heel Europa.

M. Faure, l'expert de la commission en ERTMS confirme qu'en 2000, ce concept n'existait que sur papier.

Certains ont souligné que d'autres pays avaient développé l'ETCS. C'est exact, mais de quel ETCS parle-t-on?

Sur ce document, vous pouvez voir les lignes européennes équipées de l'une ou l'autre version de l'ETCS. Sur cette carte, on peut facilement repérer les nouvelles lignes à grande vitesse qui relient par exemple deux grandes villes d'un même pays. Vous n'avez donc pas besoin d'une version interopérable ou homogénéisée puisque ces trains ne quittent pas le pays.

Par contre, notre système ferroviaire, qui est très ouvert, a besoin des spécifications standardisées qui reposent sur l'interopérabilité.

Dans le rapport sur l'interopérabilité de l'ERA en 2009, on constate que l'ETCS interopérable avec des spécifications standardisées existe sur 170 kilomètres, dont 70 en Belgique. Nous sommes quasiment numéro un en Europe avec la version ETCS interopérable, homogénéisée et standardisée.

Le fait de dire que tous les autres pays ont des longueurs d'avance sur la Belgique est donc inexact. Ils sont peut-être bien en avance avec les anciens systèmes de sécurité, mais pas en ce qui concerne l'ETCS.

Leden van deze commissie in haar vorige samenstelling hebben in Italië en Zwitserland een bezoek gebracht aan de ontwikkeling die bijvoorbeeld gebeurt bij onze Zwitserse collega's van de SBB. De Zwitserse spoorwegen proberen hun nationaal veiligheidssysteem te integreren in de ETCS-logica. Terwijl wij TBL1+ als nationale norm hebben, is dat bij hen het ZUB-systeem. Dat is eigenlijk iets verder geavanceerd dan TBL1+. Zij willen graag een soort ETCS-norm in een afwijkende, verlaagde vorm – *limited supervision* – integreren in de ETCS interoperabiliteit. De beslissing daarover zal waarschijnlijk vallen in 2012-2013. Dan nog zal dat een aantal technische discussies mogelijk maken. Het is in ieder geval zo dat de echte ETCS, ook in Zwitserland, beperkt is tot een afstand van ongeveer 60 tot 80 km, een beperkt deel dus van het grondgebied.

De *limited supervision* is bij hen vooral ook een budgettaire logica. Zij zullen de ontwikkelingskosten op het grondniveau eigenlijk in zekere mate beperken. Zij hebben op dit moment nog geen volledig zicht op de migratie van de huidige ETCS-uitrusting op de trein. Er zijn altijd twee uitrustingen nodig, zowel op de trein als op de grond, voor deze nieuwe norm. De Zwitsers hebben op dit moment zelf nog geen zicht op die migratie. Indien deze ETCS-logica voor hen zou opgaan, betekent dat het ontstaan van alweer een nieuwe ETCS-norm in een soort light versie. U ziet

dus de onzekerheid over het ganse debat, terwijl wij ons volledig gebaseerd hebben op de door Europa goedgekeurde standaarden.

Ter illustratie geef ik u in de map ook een aantal uitspraken van een aantal specialisten die eigenlijk de these van uw specialisten, de door u aangeduide deskundigen, nogmaals bevestigen. Ik citeer even uit de officiële rapporten van Europa:

"La durée de vie des équipements ferroviaires étant de plus de vingt ans, il est impossible de renouveler instantanément l'ensemble du réseau. Ainsi, estime la Commission, la coexistence d'au moins un système et de l'ETCS à bord et au sol est inévitable."

Dat is ook weer de logica aangaande TBL1+ en het parallelisme met ETCS die wij volgen.

U merkt ook in het document dat de Europese Commissie het nu reeds heeft over de nieuwe versie ETCS 3.00 *to be released by 2013*. In 2013 gaan we verder. Ook dan komt er weer een nieuwe evolutie die een technische en financiële implementatie-impact zal hebben op de totnogtoe genomen beslissingen. Daarom is het ook zo belangrijk dat het volledige netwerk een standaardveiligheidssysteem heeft dat het veiligheidsniveau op het Belgische spoor significant verbetert. Dat is dus opnieuw een pleidooi voor TBL1+.

Avec cette option de parallélisme TBL1+ et ETCS, nous avons fait un choix pragmatique, en excellente coordination avec Infrabel. C'est logique: le train suit l'infrastructure. Un train équipé d'ETCS, de TBL1+ et de tous les autres systèmes possibles ne peut pas fonctionner si le sol n'est pas équipé. Si vous vous chargez de l'équipement du sol et que le train n'est pas équipé, le système ne fonctionne pas non plus. La coordination existe. Nous pouvons constater ensemble que l'évolution de l'équipement embarqué suit pas à pas celle de l'équipement au sol réalisé par Infrabel. En accélérant, on suit la même logique.

Comme M. Lallemand l'a confirmé, les balises TBL1+ peuvent être utilisées pour l'ETCS. Cela implique que c'est la première phase de réalisation de l'ETCS. Vous verrez dans quelques slides que la même logique préside à bord des trains: le nouveau matériel est équipé à bord avec le hardware ETCS et fonctionnera en TBL1+ jusqu'au moment où le sol sera également équipé en ETCS. Il suffira alors d'effectuer une

actualisation du programme pour faire rouler nos trains. Le jour où le couloir marchandises dont M. Lallemand a parlé sera équipé d'ETCS, nos locomotives type 13 de la division Fret seront équipées d'ETCS par leurs propres ateliers. Le planning est suivi et l'équipement se trouve dans les ateliers, prêt à être installé.

Eigenlijk is de synthese dat wij in 2006, toen wij in de raad van bestuur formeel de beslissing namen die wij in 2005 hadden voorbereid, inderdaad een vertraging hadden ten opzichte van de andere landen. Dat was heel vervelend, ook al omdat wij een land zijn met vrij veel grensoverschrijdend verkeer.

Bovendien was er een forse stijging van het aantal reizigers en het aantal treinen en wij moesten dus zeker stellen dat de kwaliteit van het gehele apparaat werd gewaarborgd.

Wij hebben toen ook beslist om het veiligheidsniveau op korte termijn aanzienlijk te verhogen, naar een interoperabel Europees ETCS-systeem te gaan, en dat in zo weinig mogelijk stappen, met zo weinig mogelijk overgebruik van investeringsgeld.

Dat betekent ook dat wij de juiste keuze hebben gemaakt met het interoperabel gestandaardiseerd systeem, omdat elke lijn die wij gebruiken, zeker de hogesnelheidslijn, zeker in de Europese corridor en ook het grensoverschrijdende verkeer, aansluit op een Europees genormeerd systeem aan de andere kant van de grens, zoals de hogesnelheidslijn naar Nederland en naar Duitsland en de goederencorridor naar Noord-Italië.

Het was de logica zelfde dat wij daar de Europese genormeerde standaard zouden gebruiken. Onze ervaringen waren jammer genoeg niet altijd positief. Dat was niet omdat wij niet de juiste keuze hebben gemaakt, maar omdat de industrie niet altijd kon volgen. Onze Traxx-locomotieven waren perfect geschikt om op de Betuwelijn in Nederland te rijden, zoals ik daarnet heb gezegd, maar de industrie kon ons nog niet de juiste ETCS genormeerde, Europees gestandaardiseerde versie leveren.

Hetzelfde geldt voor onze nieuwe dubbeldektreinen M6, die perfect kunnen rijden op de gestandaardiseerde genormeerde versie ETCS in België, maar bijvoorbeeld niet op de genormeerde lijn in Nederland, omdat zij daar een versie 2.2.2 volgen, die niet door Europa als interoperabel wordt beschouwd.

M. Lallemand a aussi parlé de la réalisation des investissements TBL1+. Je vous confirme que le planning accéléré en TBL1+ est suivi. On a même une dizaine de trains d'avance sur le planning le plus ambitieux que nous avons soumis à la ministre. C'est positif. Le planning accéléré prévoit que les derniers trains seront équipés en TBL1+ début 2013.

En ce qui concerne l'ETCS, chaque cahier des charges prévoit l'ETCS pour tout nouveau matériel. Les 305 nouveaux trains Desiro – c'est la commande la plus importante que la SNCB ait jamais effectuée (1,4 milliard d'euros) – seront équipés de l'ETCS. Les 120 locomotives type 18 sont équipées de l'ETCS. À partir du moment où l'équipement au sol accepte le système ETCS – on suit le planning d'Infrabel –, le *software* est placé à bord. Le *hardware* ETCS accepte la fonctionnalité TBL1+. Donc, notre ambition d'équiper de la TBL1+ 100 % du matériel en gardant l'option ETCS sera réalisée.

J'en viens à présent à un transparent que je considère comme primordial.

U ziet voor 2007-2008 een vrij homogeen blauw diagram: de bestaande veiligheidssystemen. In 2009, vóór Buizingen, kwamen de eerste ETCS-en de eerste TBL1+-treinen op het net. Wij waren toen al bezig met de uitrusting van al onze treinen.

Binnen de 5 jaar zullen wij tot een homogeen park komen. Het veiligheidsniveau zal dan spectaculair de achterstand ten opzichte van Europa hebben ingehaald. Reeds in 2013 zal elke trein van de NMBS die op het Belgisch net onderweg is ofwel met ETCS, ofwel met TBL1+ uitgerust zijn. 100 %! Dit is een heel snelle inhaaloperatie. Ik vermoed dat u 5 jaar als een relatief lange periode ziet, maar er is geen enkel ander land dat zijn hele vloot en infrastructuur zo snel kon aanpassen.

Concreet betekent dit dat wij dat ook wensen voort te zetten. Op dit moment zitten echter drie types materieel in de twee blokjes, lichtblauw en oranje.

Les trois types de matériel sont les suivants: du matériel disposant de l'ETCS, du matériel disposant de la TBL1+, du matériel disposant des deux systèmes. C'est le bloc en bleu. Le bloc en orange cache deux sous-segments différents. Tous les trains seront munis de la TBL1+ et une partie de ces trains pourront être équipés de l'ETCS.

Suivant le plan d'investissement des 10 à 15 ans à

venir, tout le nouveau matériel qui remplacera graduellement les trains vieux de 30 à 35 ans munis de la TBL1+ sera équipé du système ETCS et du système TBL1+. De cette façon, nous devrions avoir, entre 2020 et 2030, une flotte homogène équipée de l'ETCS.

Il conviendra évidemment de bien gérer notre parc de matériel. Avec du matériel disposant de certains nouveaux systèmes de sécurité, nous créons des sous-parcs de matériel. Ainsi, certaines locomotives de type 13 seront munies de l'ETCS et pourront rouler sur le couloir marchandises alors que d'autres ne le seront pas et, ce faisant, ne pourront pas rouler sur le couloir précité. Il faudra donc gérer les différents types de matériel dans les années à venir. Par ailleurs, comme le matériel n'est pas réservé à une seule ligne, il faut faire preuve d'une certaine souplesse, d'une certaine flexibilité afin de répondre à l'attente du client.

Selon moi, au regard des différents rapports, un élément est fondamental: je veux parler de la TBL1+ et de l'ETCS, et de la TBL1+ ou de l'ETCS. Pourquoi la TBL1+ s'il était déjà question de l'ETCS?

Mais la question de la sécurité couvre encore bien d'autres éléments. De plus, le facteur humain est également très important.

Si les chemins de fer accordent la priorité à la sécurité, le système choisit les personnes qui sont respectueuses de la sécurité. Ainsi, en ce qui concerne les conducteurs de train, plusieurs milliers de personnes se portent candidates auprès des collègues de la Holding, mais toutes ne sont pas acceptées. Rares sont celles qui réussissent l'ensemble des épreuves ainsi que la formation, car cette dernière est vraiment exemplaire et dispensée par d'excellents instructeurs, formateurs attachés à la réalité du terrain.

Het is duidelijk dat wij proberen de veiligheidscultuur die de heer Haek ook al heeft beschreven, in ere te houden en dat wij ook de confrontatie aangaan met de externe certificatie. Wij zeggen niet dat wij de veiligheid belangrijk vinden en dat wij daarom systemen ontwikkelen, maar wij willen ook dat die systemen de toets van de ISO-normering volledig doorstaan in de vorming, in de realiteit, in de veiligheidssystemen die wij uitbreiden.

Wat de vorming betreft, en deze informatie hebben wij reeds medegedeeld aan de

commissie, staan wij qua aantal dagen vorming mee aan de top, samen met Nederland. Het gaat om een combinatie van praktische en theoretische vorming. Wij zijn beter dan andere oud-monopolisten en uiteraard ook beter dan de *newcomers* die pas recent tot het spoorbetier zijn toetreden.

De permanente vorming is even belangrijk als de basis-beginvorming. Wij hebben geïnvesteerd in verschillende generaties van simulatoren en verschillende modules van opleiding. Het is een soort van *standing invitation*. Certains membres de la commission ont déjà eu l'occasion de voir dans nos ateliers en quoi consiste la formation d'un conducteur sur un simulateur.

Mijnheer de voorzitter, met uw goedkeuring, het is ook een uitnodiging aan de commissieleden om in de komende weken of maanden niet alleen de installatie van TBL1+ of de werking van ETCS aan boord van locomotieven te bekijken, maar ook de – ik zou bijna zeggen vluchtsimulator – treinsimulator in onze verschillende ateliers. U bent van harte welkom om *in real life* mee te maken wat de vorming en de realiteit onze bestuurders leert.

Een belangrijk element, dat ook in het rapport wordt aangegeven, betreft het element van de seinvoorbijrijdingen.

Dans ce contexte, les experts attirent votre attention sur le fait que le nombre de dépassements de signal a augmenté. Néanmoins, il faut tenir compte du fait que le risque moyen par dépassement de signal a diminué en soi. En effet, les dépassements de signal ont surtout augmenté sur des courtes distances. Cela s'explique par une certaine culture sur le plan de la sécurité et par les systèmes installés qui veillent à ce que même un dépassement de 10 cm d'un signal soit noté et visible. Chaque dépassement de signal est un dépassement de trop!

Laat dat duidelijk zijn: elke seinvoorbijrijding is er een te veel. Het is vooral in de korteafstandseinvrijdingen, voor ze tot een reëel risico leiden, dat de stijging is terug te vinden. Dat zou onmogelijk zijn als wij, vooral Infrabel, niet hadden geïnvesteerd in de vaststelling van seinvoorbijrijdingen. Laten wij wel wezen; tien, vijftien of twintig jaar geleden gebeurde het vaak dat er een korte seinvoorbijrijding was en dat werd gezegd: rijd terug achteruit en er is niets gebeurd. Dat werd zelfs niet in de statistieken opgenomen.

De eigenlijk evolutie van de zwaarte van de seinvoorbijrijding is eigenlijk nog binnen de perken gebleven. Nogmaals, elke seinvoorbijrijding is er een te veel. Het aantal seinvoorbijrijdingen stond in 2009 op 89 bij de NMBS. Er waren 75 seinvoorbijrijdingen op 12 maanden tijd op een totaal van 4 293 treinbestuurders.

Nous avons donc enregistré 75 dépassements de signal par an pour un total de 4 293 conducteurs de trains et plus de 4 000 trains par jour. Tout est relatif, mais chaque dépassement de signal est un dépassement de trop.

Wij voeren een heleboel acties en sensibiliseringscampagnes ten aanzien van onze treinbestuurders. In de vorming wordt nog meer belang gehecht aan de sensibilisering en de vorming. Er is ook een permanente samenwerking met Infrabel, om de zichtbaarheid van de signalen te verbeteren en om permanent aandacht aan de problematiek in kwestie te geven. Tevens is het concept van de *coaching* nader uitgewerkt. Wij begeleiden jonge bestuurders bovendien beter dan voorheen en zullen ze nog beter begeleiden. Wij zullen ook beter in de communicatie met de treinbestuurders investeren. Elke seinvoorbijrijding is er immers een te veel.

La certification est octroyée par un tiers indépendant, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. L'objectivité est donc garantie.

On a également investi - la SNCB dans sa nouvelle mouture, n'existe que depuis le 1^{er} janvier 2005 - dans un Safety Management System. Il en résulte que, dans chaque entité, des cellules *safety* sont responsables de la gestion du Safety Management System en collaboration avec une cellule chapeautant le tout. C'est nécessaire. En effet, n'importe quelle activité industrielle, logistique, de l'importance de la SNCB, requiert des structures performantes qui suivent vraiment la sécurité dans chaque entité de l'organisation.

Les audits sont effectués par des collègues de la Holding. Il s'agit de collaborateurs certifiés. Nous effectuons nos audits internes sur la sécurité. Nous élaborons notre planning de risques et nous travaillons constamment, de manière organisée, sur l'élimination des différents risques. J'ai déjà évoqué la certification dans les ateliers et notamment le matériel qui concerne la sécurité. Nous avons notre centre de formation et l'invitation a été donnée.

Dat brengt mij tot dezelfde conclusie die de heren

Haek en Lallemand al hebben uitgesproken. Veiligheid is een prioriteit voor ons. Laat daar geen enkele onduidelijkheid over bestaan. Wij hebben belangrijke keuzes gemaakt op technologisch vlak die maken dat wij qua veiligheid de bestaande achterstand snel inhalen en dat wij een kwantsprong maken om, heel snel met ETCS, mee aan de top van het Europees peloton te rijden. Als ik het lapidair stel, met 170 kilometer gestandaardiseerd, gehomogeniseerd en door Europa aanvaard ETCS-systeem, zitten wij met onze 70 kilometer al mee aan de top. Maar dat is zo weinig, en we moeten naar een volledig uitgerust systeem.

Wij hebben op heel veel vlakken al acties ondernomen. Veiligheid stond centraal en blijft centraal staan en is voor ons een prioriteit in alles wat de NMBS doet: in investeringen, maar vooral ook in de menselijke samenwerking en de vorming die de menselijke factor binnen de onderneming krijgt.

Sluit dat alle risico's uit? Neen. Ook ETCS zal niet alle risico's uitsluiten. Maar het is onze taak om zo veel mogelijk risico's uit te sluiten en zo snel mogelijk. De heer Lallemand heeft met zijn grafieken al aangetoond dat we op de korte en de lange termijn volgens mij de juiste keuzes gemaakt hebben om de bestaande achterstand in te halen.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je remercie nos trois intervenants du jour pour la qualité de leurs exposés. Même si quelqu'un doutait de l'utilité de les réentendre cet après-midi dans ce contexte, à présent, nous avons eu la possibilité de mieux approcher les problèmes de sécurité.

En effet, les trois interventions sont restées en lien avec les rapports des experts, ce qui nous a permis d'obtenir une réponse via cette passerelle. C'est un pas en avant important par rapport à ce que nous avons précédemment entendu.

Vous avez répondu à beaucoup de nos questions, mais je reviens sur quelques aspects.

Parmi les options possibles en 2005, M. Lallemand a mentionné que TBL1+ constituait la moins mauvaise pour poursuivre ensuite avec l'ETCS, car elle évitait le gaspillage de l'argent public. Vous vous êtes dit étonné des remarques formulées dans les rapports à ce sujet. Il est exact que ces rapports mettent en exergue des questions sur le choix du TBL1+, indiquant la subsistance de zones d'ombre.

Vous nous avez apporté bien des explications en cette matière. Mais comment expliquer les réserves encore entendues aujourd'hui, quant à l'opposition potentielle entre les systèmes TBL1+ et ETCS? À vous entendre, il reste une continuité dans la présentation.

J'aimerais donc que vous nous expliquiez, et j'espère que vous y parviendrez, l'interprétation différente dans la continuité des deux systèmes alors que demeurent encore toutes ces réserves.

Ensuite, vous avez beaucoup parlé de culture d'entreprise, telle qu'elle était contenue au cœur des trois rapports. C'est bien d'avoir pu nous expliquer comment vous le viviez de l'intérieur.

En fait, la plupart des recommandations des experts, dans leur rapport intermédiaire couvrant la période 1982 à 2002, sont-elles d'après vous d'application? Les faites-vous vôtres: sont-elles réellement d'application, selon ce que nous venons d'entendre?

Quelles sont les propositions, relevées dans les rapports d'experts, déjà mises en place et celles qui peuvent encore servir et être appliquées demain?

Par rapport à ce que vous avez déjà fait, qu'est-ce qui vous semble fondamental et ce qui demeure au cœur de vos préoccupations?

Toujours relativement à la culture d'entreprise, M. Haek a fait remarquer un fait: d'après l'historique de la SNCB sur ces 175 ans et malgré la création de tout ce réseau ferroviaire existant, le Groupe SNCB reste assez fermé; vous l'avez expliqué.

Il me semble particulièrement utile de comprendre ce qui est vécu de l'intérieur. Ainsi, le haut management est conscient qu'aujourd'hui, il importe de regarder vers l'extérieur; c'est ce qui a sans doute manqué auparavant.

En matière de formation, vous avez également mis l'accent sur la sécurité et nous avons entendu les difficultés sur le plan du recrutement.

Je souhaiterais cependant revenir sur les facteurs humains évoqués par M. Descheemaeker. Si une formation longue et continue, parmi les meilleures, est effectivement prévue, le dépassement des feux rouges reste problématique. Vous nous avez dit que la méthode de comptage explique en partie ce nombre de dépassements, étant donné que tout est repris.

Même si l'on peut entendre positivement les remarques que vous avez formulées, quelle est votre réflexion par rapport à ce qui a été dit lors des auditions sur le plan humain, à savoir la gestion du stress, la fatigue, la lourdeur des horaires, l'enchaînement des heures de service? Vous l'avez dit vous-même, un dépassement reste un dépassement de trop! Comment faire mieux demain?

Steven Vandeput (N-VA): Ik wil de sprekers bedanken voor hun zeer uitvoerige uiteenzetting. Hun talrijke verwijzingen naar de rapporten van de experts en van het Rekenhof duiden erop dat zij zich goed op de sessie van vandaag hebben voorbereid. Dat neemt niet weg dat wij nog altijd met een aantal vragen blijven zitten.

Ik heb een vraag voor de heer Descheemaeker aangaande de installatie van TBL1+ in de voertuigen. U zegt dat het effectief een tussenstap is in de overstap naar ETCS. Mijn informatie geeft iets anders aan. Misschien kunt u dat extra verduidelijken. Ik heb het vandaag zo begrepen dat wat in de voertuigen gebeurt volgens u een naadloze overstap naar ETCS mogelijk maakt.

Ik heb een vraag voor de heer Lallemand. Welke maatregelen zijn er na de ramp in Buizingen genomen en welke extra veiligheidsmaatregelen gelden daar nu nog? Ik begrijp dat u geen informatie kan geven over een lopend onderzoek, maar ik neem aan dat u als infrastructuurbeheerder specifiek met betrekking tot die lijn een aantal maatregelen hebt genomen. Zo ja, mag de commissie kennis nemen van die maatregelen?

Ik heb een vraag voor de heer Haek. In het kader van zijn HRM-opdracht voor de verschillende organisaties binnen het bedrijf stellen wij in de verschillende rapporten van de experts en via herhaalde vragen in deze commissie steeds een tekort aan gekwalificeerd personeel vast, zowel voor de versnelde invoering van TBL1+ als voor de definitieve overstap naar ETCS. U hebt geantwoord dat er ongeveer 170 personeelsleden werden aangeworven om dat te doen. Dat neemt niet weg dat ik met een vraag blijf zitten. Wat is nu eigenlijk de behoefte? Welke bijkomende maatregelen worden er genomen om die behoefte alsnog in te vullen, hetzij door eigen cursussen te organiseren, hetzij door wat dan ook?

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je remercie les CEO pour la qualité de leur exposé. En tant que nouveau parlementaire, je tiens à dire à M. Haek que je n'ai pas voté les

précédentes législations mais je ne renie pas l'engagement de mes collègues.

J'étais très alarmé à l'issue de la présentation des trois rapports des experts mais aujourd'hui, après vous avoir entendus, j'ai l'impression que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, même si M. Lallemand a dit que le TBL1+ était peut-être le moins mauvais choix. Je suis convaincu, comme mes collègues, que cette commission a pour but d'améliorer les choses.

Après avoir lu ces différents rapports et écouté vos présentations, il n'est vraiment pas facile de comprendre qui est vraiment responsable de la surveillance et de la mise en place des systèmes de sécurité. Comment les entités se coordonnent-elles pour garantir la meilleure sécurité des voyageurs? Il semblerait que chacun des opérateurs ferroviaires, dont la SNCB et le gestionnaire d'infrastructure Infrabel, garantisse la sécurité des installations au sol ou à bord et que tout cela est efficacement coordonné.

À côté de cela, le gouvernement s'occupe du cadre réglementaire. Comme l'a dit M. Haek, l'article 6 de la loi de 2006 précise que le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Les accidents de ces derniers mois et les conclusions des différents rapports nous montrent que cette organisation, somme toute assez complexe, ne semble pas fonctionner correctement. Pour le cdH, la réelle plus-value de cette commission n'est pas de trouver les coupables des erreurs du passé mais bien d'analyser et de comprendre ces erreurs pour se tourner vers l'avenir.

Ma question est donc simple: partagez-vous cette analyse sur les dysfonctionnements de notre système de sécurité? Que doit-on faire? Faut-il changer notre organisation ou faut-il y apporter des modifications pour l'améliorer, la perfectionner?

Ne devrait-il pas y avoir un responsable unique de la sécurité qui coordonnerait tout avec les responsables?

Suite aux catastrophes que nous avons connues, des changements ont-ils été opérés ces derniers mois?

À côté de tout cela, il ne faut pas oublier le personnel, les conducteurs, accompagnateurs de

train mais aussi tous ceux qui travaillent au sol. Les différents syndicats entendus lors des auditions de la précédente commission nous ont sensibilisés sur leurs inquiétudes en termes de sécurité, de formation et sur les conditions de travail. Ils nous ont expliqué un exemple d'une journée de travail et communiqué des statistiques de bien-être au travail. Ils nous ont montré qu'il semblerait que peu de choses aient été réalisées pour améliorer ces conditions.

Pour le cdH, il est crucial, outre la réalisation des investissements pour la sécurité, de miser sur le capital humain des entreprises ferroviaires pour permettre à l'ensemble du personnel de travailler dans de meilleures conditions pour augmenter la sécurité globale.

Pour conclure, je m'interroge sur la coordination entre les sociétés et les autorités en termes de sécurité ces dernières années. Maintenant, concrètement, comment comptez-vous remédier à ces imperfections dans votre société mais également dans l'ensemble de l'organisation pour la prévention des risques d'accidents? Il est en effet crucial d'avancer ensemble dans une même direction pour encourager une culture de la sécurité au niveau des opérateurs ferroviaires, du gestionnaire de réseau mais également dans les organes de l'État.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les trois intervenants pour l'exposé très complet qu'ils nous ont fourni; un exposé qui était à la fois composé de choses déjà dites lors d'auditions précédentes et d'éléments nouveaux.

La première chose qui me frappe est la quantité énorme d'informations que vous nous apportez aujourd'hui. Je suis évidemment satisfait. Il nous faudra du temps pour les digérer, avec les experts de la commission. Je n'interviendrai donc pas sur des points très techniques aujourd'hui.

Par ailleurs, j'ai un sentiment un peu plus désagréable car j'estime qu'il y a des informations que vous auriez pu nous communiquer beaucoup plus tôt. En cela, je voudrais prendre l'exemple du système de gestion de sécurité. Vous vous souviendrez que dès le 22 février, lors de la première audition devant la commission de l'Infrastructure, je vous avais interrogés sur le système de gestion de la sécurité.

Vous aviez alors donné très peu d'informations concrètes, voire aucune, sur le système de gestion de sécurité. M. Lallemand en particulier

avait dit qu'il enverrait des documents sur ce sujet. J'ai été obligé de poser une nouvelle fois la question lors d'une audition en mars ou en avril. Et là, encore une fois, très peu d'informations sur le système de gestion de la sécurité mis en place par les différentes entités du groupe SNCB. Je remarque que le rapport des experts, celui de l'ERA ou celui de la Cour des comptes proposent enfin un discours construit à ce propos et des documents qui existaient déjà avant sur le système de gestion de la sécurité. J'ai l'impression désagréable, en guise d'introduction à mon intervention, qu'une série d'informations est administrée au compte-gouttes à cette commission et qu'elle pourrait travailler de manière bien plus efficace si ces informations avaient été délivrées au moment adéquat.

Cela dit, au sujet du système de gestion de la sécurité que MM. Descheemaeker et Lallemand ont évoqué, j'aurais voulu savoir s'il existait en tant que tel et s'il avait été approuvé en tant que tel par l'autorité nationale de sécurité, conformément aux directives et à la loi, et à quel moment.

Vous avez multiplié les efforts pendant vos interventions pour nous montrer qu'il existait une vraie culture de la sécurité – thème repris du rapport des experts – dans le groupe SNCB. Je voulais souligner l'un ou l'autre élément qui a attiré mon attention, dans le rapport comme dans notre discussion. Vous mettez en évidence à juste titre l'importance d'une bonne coordination entre les entités du groupe. M. Descheemaeker évoque dans ses *slides* qu'après la coordination entre Infrabel et la SNCB, notamment pour le passage de TBL1 à TBL1+, Infrabel a décidé de maintenir les balises TBL1 là où sont placées les balises TBL1+.

Vous avez vu dans le rapport de la Cour des comptes ce qui peut apparaître *a priori* comme une anecdote: lors d'un contrôle de chantier opéré par l'autorité nationale de sécurité, on a remarqué qu'au moment où Infrabel montait les balises TBL1+, il démontait les balises TBL1 sur certains tronçons.

Or, le matériel roulant était encore très peu équipé en TBL1+ mais bien en TBL1. L'autorité nationale de sécurité a attiré l'attention d'Infrabel sur le fait que sa responsabilité serait engagée en cas d'accident survenant dans une zone où la sécurité a régressé de son fait. Messieurs Lallemand et Descheemaeker, vous avez apporté séparément une réponse à la Cour des comptes. Celle-ci est intégrée dans le rapport de la Cour des comptes. Je ne vais pas la lire en entier mais j'ai été frappé

par le fait que, visiblement, l'information n'était absolument pas passée, alors que vous évoquiez des réunions de coordination mensuelles sur le thème de la sécurité. La réponse d'Infrabel a été: "Force a été de constater que la SNCB ne respectait pas du tout le planning de *roll-out* sur lequel elle s'était engagée. Dès lors, toutes les conditions, qui nous ont amenés à conclure que le niveau de risque n'encourait pas de détérioration, n'étant plus réunies, il a semblé plus prudent de ne plus démanteler les installations TBL1."

À un moment, la décision d'Infrabel a été de démanteler TBL1 en installant TBL1+ et, par la suite, notamment lorsque l'autorité nationale de sécurité vous interpelle, vous vous rendez compte que la SNCB est en retard sur le planning de mise en œuvre de la TBL1 sur le matériel roulant. De ce fait, il a été décidé de faire marche arrière et l'on rejette manifestement la faute sur la SNCB. Quant à la SNCB, elle indique que le remplacement des balises est de la responsabilité d'Infrabel. Cela reflète, selon moi, un problème de coordination entre les différents services de la SNCB. Je me permets de l'évoquer aujourd'hui car les faits datent de 2009. Je ne l'aurais pas fait si cela s'était produit en 1989 ou en 1999. En l'occurrence, on remarque que, fin 2009, les deux entités travaillent encore de manière séparée, malgré les réunions de coordination que vous évoquez. Comment pouvez-vous l'expliquer? J'aurais souhaité avoir plus d'informations de votre part.

J'en viens à un autre exemple de manque de coordination, sans vouloir préjuger de votre réponse. À la suite de l'accident de Mons en novembre 2009 qui a fait une victime, le CCPT a fait des propositions de modification de la signalisation à Infrabel.

Il s'avère qu'à cette proposition faite en décembre 2009 par le CCPT, Infrabel n'apporte une réponse que durant les vacances d'été 2010. Si la réponse apportée par Infrabel ne correspond pas à celle attendue par le CCPT, le plus symptomatique, c'est le délai de dix mois nécessité par Infrabel pour apporter une réponse à une proposition de modification de la signalisation en gare de Mons, là où un accident grave avec le décès d'une personne s'est produit.

Cependant, les franchissements de feux rouges restent interpellants malgré les explications que vous donnez. Dans un système général de sécurité, cet accroissement du dépassement du nombre de signaux vous semble-t-il encore acceptable aujourd'hui?

Par ailleurs, je voulais intervenir par rapport à la modification de la législation. J'ai cru entendre que M. Haek remettait en cause la législation votée par ce parlement, notamment la loi de 2010, selon laquelle la Holding n'était plus amenée à pouvoir enquêter.

À cet égard, je me suis rendu sur le site du SPF Mobilité et j'ai consulté également la base de données de l'ERA au sujet des rapports des plus récents incidents ou accidents pour lesquels des enquêtes ont été menées, soit par l'autorité nationale de sécurité, mais plus vraisemblablement – il s'agit d'enquêtes de 2007-2008-2009 – par la Holding. Jusqu'à l'accident de Mons, cinq ou six accidents se sont produits pour lesquels il n'existe aucun rapport d'enquête. Or, le site mentionne qu'une enquête a été menée, mais le rapport reste introuvable, alors qu'il est prévu dans la législation européenne, introduite dans notre droit belge, que c'est dans l'année au plus tard que, suivant l'accident, le rapport doit être rendu avec les recommandations pour l'avenir.

Comment se fait-il que certaines enquêtes, qui vraisemblablement ont été menées par la Holding – dans le cas contraire, je réserverai ma question jusqu'à l'audition de l'autorité nationale, le SPF Mobilité – n'aient donné lieu à aucun rapport aujourd'hui avec des recommandations en vue d'une meilleure sécurité sur le réseau?

J'en viens à la TBL1+ et l'ETCS. Je n'entrerai pas dans les aspects techniques, mais vous concèderez, monsieur Lallemand, qu'il s'agit du système le moins mauvais.

Il me semble que l'essentiel est de savoir comment on s'y prend aujourd'hui et comment on s'y prendra à l'avenir pour passer de la TBL1+ à l'ETCS. Cela dit, j'ai pu remarquer que c'est la première fois qu'un discours réellement construit sur la manière de migrer de la TBL1+ vers l'ETCS nous est présenté.

Un des éléments essentiels dans les rapports de cette commission portera sur la question de savoir avec quel degré de difficulté cette migration sera effectuée. En effet, différentes écoles existent en la matière. Pour certains, cette migration pourra avoir lieu de façon aisée alors que pour d'autres elle se fera très difficilement avec bien plus de modifications que celles que vous avez évoquées, monsieur Lallemand; je parle de modifications au niveau des balises sur les voies et au niveau du matériel roulant.

À ce stade, ma question est la suivante: le groupe SNCB a-t-il fait procéder à une analyse comparée des coûts de l'installation de l'ETCS? Une telle analyse a-t-elle été faite directement ou au moment où la décision a été prise de passer de la TBL1+ à l'ETCS?

Si on peut concevoir aujourd'hui qu'il était difficile d'arrêter la mise en œuvre de la TBL1+, quid des nouvelles lignes et quid notamment des lignes RER? Quel est le choix qui a été fait? A-t-on décidé d'équiper les voies en TBL1+, en ETCS ou avec un autre système? Pour ce qui concerne le matériel roulant, je crois savoir que c'est le matériel Desiro qui sera utilisé sur le RER. Mais au niveau des voies a-t-on décidé d'installer la TBL1+ ou l'ETCS?

Monsieur le président, je n'interviendrai pas sur les questions d'interopérabilité car elles ont été longuement discutées sous l'ancienne commission. Les points de vue sont différents. La Commission européenne n'a pas forcément tenu les mêmes propos, notamment en matière de stabilité du système.

En tant que membres de la commission, une série de rapports sont mis à notre disposition et nous devons les analyser.

Aujourd'hui, vous avez apporté une réponse à ces rapports, qui ont tendance à contredire pas mal de choses. J'ai entendu une certaine ouverture, une certaine prise en compte chez M. Haek. Je l'ai moins entendue chez MM. Descheemaeker et Lallemand.

Il faudra que notre commission aille au fond de l'argumentation de chacun, notamment au niveau des aspects techniques.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ook ik dank de drie heren voor de uiteenzetting en de nadere uitleg die wij deze namiddag hebben gekregen.

Algemeen gesproken, meen ik te mogen concluderen dat inzake de risicobeheersing en de implementatie van de systemen de uiteenzetting van deze namiddag optimistischer was dan wat ik in de diverse verslagen heb mogen lezen.

Inzake risicoberekening wil ik graag even naar een fragment op pagina 41 uit het rapport van de experts verwijzen. In bedoeld fragment staat vermeld dat volgens de risicoberekening van de experts het residueel risico na de volledige

implementatie van TBL1+ in 2014 nog steeds 75 % zal bedragen, en dat tegenover 97 % in 1999. Op basis van voormelde berekeningen kan men niet langer blijven beweren dat het TBL1+-systeem toelaat de toename van het risico op afdoende wijze te beheersen. Ook stelt het rapport dat ETCS zulks wel kan en het risico naar 15 % vermindert.

In de huidige uiteenzetting wordt vermeld dat het risiconiveau na de volledige implementatie van TBL1+ uiteindelijk met 75 % daalt. Ik vraag mij af of bij de risicobeheersing wel met dezelfde aspecten rekening wordt gehouden. De experts houden bijvoorbeeld rekening met de toename van het aantal treinen, van de capaciteit, de bezetting en de gemiddelde snelheid van de treinen.

Hoe kan ik wat hier wordt vermeld, met name een daling van het risiconiveau met 75 % in 2014, in lijn brengen met het residueel risico van 75 %, dat na de implementatie van TBL1+ volgens de experts zou blijven bestaan?

Een en ander kan nog enige verduidelijking gebruiken.

Anderzijds, inzake de implementatie van de systemen implementeren wij TBL1+ in de eerste fase, om vervolgens naar ETCS over te gaan.

Volgens de presentatie zou het voorgaande effectief geen verspilling van belastinggeld mogen betekenen. De geïmplementeerde bakens zijn immers ook voor ETCS-systemen geldig.

Wat de treinen betreft, zal, naar wat ik heb begrepen, enkel een *switch* dienen te gebeuren van de software. Is mijn veronderstelling juist dat wij effectief zeker zijn dat wij het systeem ETCS1 gaan implementeren en dat er dus geen sprake is van het systeem ETCS2? Als ik het systeem begrijp, denk ik dat de bakens hier niet noodzakelijk zijn.

Ik kom op de beperking van cumulatie van een aantal risicofactoren. In het verslag van de experts staat op pagina 46 dat men toch ook wel op zeer korte termijn moet kijken. Men spreekt dan over minder dan een jaar. Aanbevelingen van de experts zijn, onder meer, om geen verouderde treinstellen meer in te zetten tijdens spitsuren op drukke knooppunten rond Brussel en om de bestuurders die deze diensten moeten vervullen zorgvuldig te selecteren. In welke mate passen de NMBS en Infrabel deze risicobeheersing vandaag reeds toe? Is het effectief mogelijk om op drukke

knooppunten geen verouderde treinstellen in te zetten, ook op spitsuren? Bestaat die mogelijkheid momenteel binnen de organisatie?

Inzake de coördinatie van de veiligheid bevelen de experts op pagina 48 aan dat de NMBS-Groep een overkoepelend departement veiligheid zou uitbouwen dat beschikt over de nodige middelen om een sturende, integrerende en coördinerende rol te spelen in het globaal veiligheidsbeleid van Infrabel, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen die van onze Belgische infrastructuur gebruikmaken. Graag kende ik uw mening over deze aanbeveling. Strookt dat wel volledig met de basisfilosofie van de wet van 17 december 2006 betreffende de spoorwegveiligheid, die toch expliciet en ondubbelzinnig de verantwoordelijkheid voor de exploitatieveiligheid vastlegt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders.

In het rapport van ERA wordt duidelijk vermeld dat Infrabel afwijzend stond tegenover een uitbreiding van de toezichthoudende activiteiten van de DVIS. Graag kreeg ik daaromtrent enige verduidelijking. Is Infrabel van mening dat de wet op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen duidelijk genoeg is inzake toezicht, controle en handhaving? Heeft Infrabel eigenlijk een aantal suggesties omtrent de verbetering van de relatie met de DVIS?

In het verslag van het Rekenhof staat een duidelijke aanbeveling dat een aantal zaken inzake spoorwegveiligheid in de beheerscontracten zou moeten worden opgenomen. Wij zien in aanvullende bijlagen dat de NMBS veeleer naar wetgevingen ter zake verwijst. Kunt u iets specifieker uitleggen hoe u tegenover de opname van een aantal veiligheidsdoelstellingen in de beheerscontracten, en eventueel financiële sancties, staat?

In de presentatie van vandaag werd ook meegedeeld dat de implementatie van buitenlandse systemen te duur is, te veel tijd in beslag zou nemen en dat ze niet echt compatibel zijn. Daarvoor verwijst men naar de specifieke situatie van het Belgische spoorwegnet. U verwees naar de spoorstroomkring, in de mate dat dit voor mij technisch begrijpbaar is.

In andere landen werden in het verleden reeds buitenlandse systemen geïmplementeerd. Ik verwijs dan naar Frankrijk. Hebben wij alle mogelijkheden van buitenlandse systemen onderzocht? Is het Belgische systeem echt zo

uniek en niet vergelijkbaar met andere landen? Is het niet zo dat er een cultuur heerst dat wij zo specifiek zijn, terwijl dat in de praktijk misschien minder het geval is? Kan het beeld over het unieke van onze eigen spoorwegmarkt op zich geen veiligheidsrisico inhouden?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, merci à nos trois invités du jour. Ils sont parvenus à préciser certaines de leurs interventions passées et ont précisé les informations qu'ils avaient transmises à la Cour des comptes en réponse à son rapport.

Nos experts avaient conclu qu'ils espéraient beaucoup d'ouverture de la part du Groupe SNCB pour leurs recommandations. Il faut reconnaître que certaines réponses y ont été apportées aujourd'hui, mais j'ai le sentiment global que la position du Groupe reste assez défensive par rapport aux recommandations des experts.

Selon moi, on aurait pu saisir l'occasion de cette audition pour répondre à toutes les questions et à toutes les recommandations émises par les experts. Particulièrement quand on parle de culture de la sécurité, il n'a jamais été dit qu'il n'y avait pas de culture, mais il avait été dit qu'il convenait de l'améliorer.

Dans le rapport de nos experts, il est clairement indiqué "qu'il s'imposait d'adopter une approche intégrale et intégrée". Intégrale parce que tous les éléments de l'entreprise ferroviaire comportent une composante sécurité et intégrée parce que les composantes sont liées.

Aujourd'hui, divers éléments de réponse ont été apportés quant à cette culture de sécurité, mais on ne voit toujours pas clairement la coordination qu'il serait possible d'instaurer entre les trois composantes. En effet, à part la *safety platform*, nous ne voyons pas comment fonctionnent la coordination et la coopération entre les trois entreprises du Groupe.

Notre collègue Ronny Balcaen a d'ailleurs rappelé un exemple concret vécu sur le terrain: il faut parfois dix mois avant qu'une recommandation d'un service puisse être concrétisée par un autre.

J'aurais donc aimé savoir comment étaient envisagées les recommandations reprises dans le rapport des experts, notamment en matière de structure de la sécurité, par exemple, par la création d'un département faïtier de la sécurité. Nous n'avons pas obtenu de réponses concrètes à ce point.

De même, chaque entité a son organisation interne, mais nous n'avons pas eu la description détaillée des interactions entre les composantes des trois sociétés.

Il vaudrait la peine de nous apporter davantage de précisions.

Certaines précisions nous ont été proposées depuis quelques semaines à propos des systèmes TBL1+ et ETCS. Néanmoins, je me pose encore des questions: l'ETCS n'était peut-être qu'un concept en 1999, les normes n'étaient sans doute pas stables, mais le rapport de nos experts émet des conclusions différentes.

Il est vrai qu'attendre une version définitive d'un système peut prendre beaucoup de temps. Ce n'est qu'en 2008 que l'ETCS a été reconnu au niveau européen mais cela n'a pas empêché d'autres pays européens d'instaurer ce système. Nos experts ont parlé des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Danemark, de l'Espagne et de la Suisse. Ce système est plus performant non seulement en termes de sécurité mais aussi en termes de gestion de capacité. Dans un réseau ferroviaire complexe comme celui de la Belgique, en structure radiale autour de Bruxelles, je me demande si on n'a pas malgré tout raté une opportunité, même si nous prenons acte que TBL1+ est un système permettant de migrer progressivement vers l'ETCS.

Ma question reste cependant toujours en suspens. J'aurais aimé savoir si vous avez intégré dans la réflexion l'impact de la libéralisation en 2017, lorsque d'autres entreprises pourront circuler sur le réseau. Quelles seront leurs obligations? Quel système pourra être imposé?

Par ailleurs, il me semble qu'il y a une contradiction entre certains graphiques qui montrent que le niveau de sécurité augmente, avec l'analyse de risques reprise dans le rapport des experts, notamment en pages 40 et 41 sur l'évolution des risques. Le réseau n'est pas statique; il se complexifie; le nombre de voyageurs augmente; il y a des objectifs de transport qui sont assignés. A-t-on tenu compte du fait que ce risque augmente? Plus précisément, je me demande s'il n'y a pas contradiction entre le graphique exposé par M. Lallemand dans son axe 3 et l'analyse des risques réalisée par nos experts.

Ceux-ci préconisent en outre de plancher

directement sur les systèmes ETCS 1, ETCS 2. A-t-on déjà entamé ces études? Des équipes techniques y travaillent-elles déjà?

Je me pose également la même question que M. Balcaen au sujet du RER. Les experts ont mentionné que lorsque le RER sera finalisé, avec la mise à 4 voies de certaines lignes, le réseau sera encore plus complexe. Quel sera le système de sécurité sur ces lignes? Ne va-t-on pas faire des travaux puis devoir en refaire pour implémenter un système de sécurité performant?

On pourrait également apporter davantage de précisions quant aux garanties en matière de suivi de la planification et de l'exécution. Dans le rapport, il apparaît que certains systèmes implantés n'ont été ni contrôlés ni entretenus. Nous allons devoir digérer toutes ces informations mais a-t-on vraiment toutes les garanties de contrôle et d'entretien des équipements après l'implantation de TBL1+ et la migration vers ETCS?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je serai bref car certaines questions ont déjà été posées par mes collègues. Il sera peut-être considéré comme abusif de ma part de remercier les trois intervenants. Je ne le fais pas seulement pour la forme. D'ailleurs, je ne partage pas le sentiment de M. Balcaen. Je n'ai pas son expérience, puisque je viens d'arriver dans cette commission mais depuis quatre séances, j'ai entendu des responsables et en l'occurrence nos experts dans un premier temps et je ne vous cacherai pas, monsieur le président, mon inquiétude au sortir de ces réunions.

Si ce n'était pas de l'inquiétude, c'était à tout le moins des questions qui m'envahissaient, notamment celle-ci: nos concitoyens qui prennent le train mettent-ils leur vie en péril? J'ai été fortement interpellé par ce que j'avais entendu alors. Je suis d'autant plus satisfait aujourd'hui, sans sombrer non plus dans la béatitude, par les réponses concrètes qui nous ont été données et qui font disparaître des zones d'ombre. On peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein: je suis un optimiste de nature.

Je voudrais revenir, en laissant de côté les questions techniques sur lesquelles mes collègues sont intervenus ou vont le faire, sur l'intervention de M. Lallemand et cette fameuse notion de culture de sécurité. C'est un point relevé par le rapport des experts mais au moment de définir ce qu'est cette culture, de dire comment on

la construit, comment on évalue son efficacité, j'avais moins de réponses. J'ai aujourd'hui des réponses partielles. M. Lallemand a mis en évidence les trois piliers: le pilier culturel, le pilier gestion, le pilier technique.

Pour le pilier culturel en particulier, on sait que le risque zéro n'existe pas, on entend que la sécurité est la priorité absolue de la SNCB, on sait que tous les partenaires se sont engagés à penser à la sécurité, M. Lallemand a fait allusion à des documents très concrets, un document de formation du personnel, à une formation continuée de celui-ci, à un livret de sécurité. Oui, d'accord, beaucoup de choses sont mises en place pour le personnel, me disais-je, et c'est bien normal, puisqu'il assume la gestion du chemin de fer au quotidien, mais qu'en est-il de cette culture de sécurité à l'égard des usagers?

Vous avez répondu très partiellement en précisant qu'après Buizingen, on avait mis en place un site internet. Bien que je ne sois que quinquagénaire, certes averti, je doute que l'ensemble de la population cherche des informations sur le fonctionnement de la SNCB sur internet. Mais, admettons, soyons modernes!

Monsieur Lallemand, vous avez dit que d'autres actions seraient mises en place dans le futur, j'aurais aimé savoir à quelles actions vous pensiez pour continuer à faire participer l'ensemble des utilisateurs.

En ce qui concerne le pilier gestion, vous avez fait allusion au fait que vous mettiez en place un système de *feedback* entre les décisions prises et leurs effets sur le terrain. En écoutant les experts parler d'une entreprise avec ses trois piliers, ses travailleurs, sa hiérarchie, je me disais qu'entre le constat d'un événement, quel qu'il soit, et sa communication aux personnes qui peuvent intervenir, en suivant des chemins compliqués, il pouvait se passer plus de temps que la raison ne le voudrait.

Monsieur Lallemand, vous avez fait allusion à cela très brièvement et j'aurais aimé vous entendre plus en détail sur le sujet. Vous avez dit que vous alliez appliquer une simplification des procédures de gestion, je voudrais en savoir plus.

Enfin, vous avez mis en évidence que la collaboration entre les trois piliers de l'entreprise était possible. L'exposé que vous avez brillamment construit en est la preuve mais on a parfois le sentiment qu'il y a un manque de communication. Quel est votre point de vue sur

ces problèmes présumés de collaboration? Existe-t-il des lieux ou des instances de rencontres entre Infrabel et la SNCB? Y a-t-il des réunions régulières, des groupes de travail? Bref, comment organisez-vous la communication et le partage d'information?

À l'instar de mes collègues du cdH et du MR, je voudrais savoir ce que vous pensez d'une structure "sécurité" dans ce pays, qui pourrait gérer la politique de sécurité et chapeauter l'entreprise?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, sta me toe om ook op mijn beurt de heren te bedanken voor hun komst in onze commissie en hun uiteenzetting. Ik denk trouwens dat wie lezing heeft genomen van de drie rapporten van het Rekenhof, van de experts en van ERA, nog met heel wat vragen zat. Ik ben alvast blij dat zij zijn ingegaan op de uitnodiging.

Sta mij toe om al meteen te stellen dat ik misschien toch een beetje ontgoocheld ben over hun antwoord omtrent de drie rapporten die wij reeds hebben gekregen. Ik had gehoopt dat vanuit hun hoek toch wel wat meer kritiek of pijnpunten zouden worden weerlegd.

Een heel belangrijke vraag die wel aan bod is gekomen en die we wellicht ook in de toekomst zullen moeten beantwoorden, betreft de problematiek van TBL1+. Was dat al dan niet een goede keuze als tussenstap naar ETCS? Men omschrijft dat hier – ik weet niet of dat een geslaagde uitspraak is – als de minst slechte beslissing. Dat betekent daarom nog niet dat het een goede beslissing was. Het betekent wellicht ook dat er andere, betere beslissingen waren. Men schetst weliswaar een kader waarbinnen die beslissing toen is genomen en zegt dat in die omstandigheden die beslissing moest worden genomen. De vraag rijst welke de omstandigheden waren waarbinnen men toen die beslissing heeft genomen en in hoeverre het beleid toen verantwoordelijk was voor het feit dat men in een dergelijk moeilijk beslissingskader heeft gekozen voor wat men als de minst slechte beslissing omschrijft.

De drie sprekers en vooral de heren Haek en Descheemaeker hebben zich vooral geconcentreerd op de problematiek van de uitrol van TBL1+ en de overgang naar ETCS. Ik wil er de heren toch op wijzen dat zowel in het rapport van het Rekenhof als dat van de experts zeer strenge uitspraken worden gedaan omtrent dat beleid.

Sta mij toe een aantal korte citaten aan te halen die naar mijn mening vandaag nog niet werden weerlegd, tenzij u ze alsnog kunt bevestigen.

Ik verwijs naar uitspraken van de deskundigen die stellen dat de kans op zware treinongevallen ondanks de installatie van TBL1+ aanwezig blijft. De deskundigen stellen dat meer veiligheid op de spoorwegen maar gedeeltelijk wordt gerealiseerd door de inzet van technologische middelen en dat daarnaast aanwervingsbeleid, personeelsbeleid, permanente vorming van het personeel, de wijze waarop omgegaan wordt met feedback over vroegere ongevallen of incidenten en de achterliggende waarden van de spoormaatschappijen minstens even belangrijk zijn. Ten dele hebben de heren Lallemand en Descheemaeker daar reeds een allusie op gemaakt maar de vraag blijft of dat voldoende is. Ze laten alvast uitschijnen dat dit beleid reeds aanwezig was. Ik vraag mij dan ook af in welke mate een treinramp zich ondanks al die beleidsmaatregelen in Buizingen alsnog heeft kunnen voordoen.

Een andere opmerking van de deskundigen. TBL1+ is een systeem dat gebruikmaakt van ETCS-hardware, maar de software noch de apparatuur aan boord van de voertuigen zijn compatibel met ETCS. De deskundigen zeggen dat TBL1+ nog steeds 75 % risico inhoudt.

Wat de opmerkingen van het Rekenhof in verband met TBL1+ betreft, ook zij zijn niet echt grote fans van het systeem van het beleid. Zij stellen dat op normatief vlak het systeem TBL1+ een preciaire status heeft. Op juridisch vlak kan TBL1+ niet aan de spoorwegondernemingen worden opgelegd. De heer Descheemaeker heeft gezegd dat men dit weerlegt heeft of bijkomende informatie heeft gegeven. Misschien kunt u daar nog even dieper op ingaan? Het Rekenhof stelt dat het systeem niet erkend is door de TSI B&S als bestaand systeem of als systeem in ontwikkeling. Het beantwoordt evenmin aan de Europese technische normen. Nog steeds volgens het Rekenhof kan de ontplooiing op grond van het systeem TBL1+ een stap achteruit betekenen op het gebied van de veiligheid. Er kunnen vragen gesteld worden bij de zorgelijke status van het systeem TBL1+ in het licht van de Europese normen.

Ik geef nog twee citaten van het Rekenhof: "Het systeem TBL1+ anticipeert slechts op gedeeltelijk vlak op het Europees systeem ETCS op het vlak van de infrastructuur en doet dit helemaal niet op

het vlak van rollend materieel." Tot slot nog volgend citaat: "Deze technische en juridische aspecten" – dat is enigszins de conclusie van het Rekenhof – "kunnen als gevolg hebben dat er financiële middelen worden gemobiliseerd ten voordele van een tijdelijk systeem. Dit kan nadelig zijn voor de beschikbaarheid van middelen voor de ontplooiing van een systeem dat voldoet aan de Europese normen." Dat weerlegt toch enigszins de stelling die hier geponeerd werd dat elke euro die momenteel in het systeem wordt geïnvesteerd zeker geen verloren euro is.

De heer Lallemand geeft in zijn uiteenzetting onder meer een aantal voorbeelden van hoe het personeel omgaat met veiligheid en verwijst naar de kaart gevaarlijke stoffen waarover het personeel beschikt. Wat dat betreft, wil ik verwijzen naar een ongeval dat zich nog niet zo lang geleden heeft voorgedaan, namelijk in april 2010. Ik kan mij moeilijk inbeelden dat die hele veiligheidsproblematiek pas nadien op volle toeren is gaan draaien. Het ging om een treinongeval in Deinze, waarbij men pas na drie uren wist wat er zich in de treinwagons bevond. U zult misschien schermen met het gegeven dat het onderzoek nog aan de gang is en u dus niet kunt antwoorden. Ik stel alleen vast dat men bij dat ongeval, ongeacht wat aan de basis daarvan ligt, pas na drie uren wist wat er zich in die trein bevond. Op dat vlak is er dus nog zeker een probleem.

Een tweede punt waarnaar al werd verwezen door de heer Balcaen, betreft het toezicht door de DVIS. Men zwaait hier wel fier met het certificaat, maar blijkbaar biedt dat toch geen garantie wat optreden betreft. Op een bepaald moment werd door de DVIS vastgesteld dat men bij de installatie van het systeem TBL1+ reeds was begonnen met het demonteren of zelfs deactiveren van TBL1. Het ging niet om een toevallige foutieve operatie, maar om verschillende bakens die werden gedemonteerd of gedeactiveerd op onder andere de lijnen tussen Melle en Meulewijk en tussen Sint-Katharina en Lombeek.

Dit was blijkbaar een politiek die achteraf werd bevestigd door Infrabel. De DVIS heeft die problematiek gesignaleerd in een brief van oktober 2009, erop wijzende dat TBL1+ nog niet volledig operationeel was. Dat is vandaag trouwens nog steeds niet het geval. Op het moment van dat schrijven werkten 350 voertuigen nog steeds met TBL1 en nog maar 20 met TBL1+. Dat systeem kon op bepaalde lijnen dus alleen worden gebruikt voor 20 treinen.

Uit het rapport van het Rekenhof blijkt de polemiek tussen Infrabel en de NMBS. Het is een pingpongspel waarbij men probeert de schuld op mekaar af te schuiven, zonder dat duidelijk is wie verantwoordelijk is. De NMBS zegt dat de vervanging van bakens tot de verantwoordelijkheid van Infrabel behoort en dat zij met alles in orde is, terwijl Infrabel stelt dat de NMBS de uitrolplanning, waartoe deze zich had verbonden, niet naleefde.

Men gaat er prat op dat de communicatie heel vlot verloopt, maar desondanks slaagt men er duidelijk niet in te tonen waar de fout ligt. De DVIS heeft trouwens gesignaleerd, en het Rekenhof stelt dat ook met zoveel woorden vast, dat zij geen enkele informatie heeft over de eventuele duur van de daling van het veiligheidsniveau, laat staan dat zij een antwoord daaromtrent heeft gekregen.

Dat is toch een vreemde manier van werken, wanneer DVIS signaleert dat er blijkbaar vanuit Infrabel of vanuit de NMBS niet op wordt gereageerd. Het is pas wanneer het Rekenhof naar beide stapt, dat er per brief op wordt gereageerd, in feite nog aanvullend bij het ontwerpverslag.

Een tweede punt dat naar voren kwam, brengt mij bij de uiteenzetting van de heer Haek in verband met de Holding. Hij gaat er prat op dat de archieven zeer goed werden bevonden door degenen die er een beroep op hebben gedaan. Maar ook uit het verslag van het Rekenhof blijkt dat bepaalde documenten... Ik verwijs naar de beslissing van de raad van bestuur in december 1999. Toen werd toch een zeer cruciale beslissing genomen omtrent de implementatie van ETCS, maar men slaagt er niet in om enig stuk te voorschijn te toveren over de onderhandelingen die toen met de overheid werden gevoerd.

Ook op het volgend punt wordt geprobeerd om de bal in het kamp van de politiek te leggen. Alle beslissingen omtrent het plan 2001-2012 werden door alle politieke niveaus goedgekeurd. Ik denk dat het plan op zich nog voldoende marge liet voor de betrokken partners, zowel de NMBS-Holding als Infrabel. Het liet nog voldoende speelruimte om zelf een aantal beslissingen in te vullen. We stellen vast dat er doorheen de periode 2001-2012 enorm werd geschoven met een aantal beslissingen. Dat is ook een bemerking die het Rekenhof maakt.

Zeer duidelijk is het Rekenhof in verband met het project GSM-R, waar het Rekenhof zelf een aantal punten naar voren brengt. Ik citeer: "De regelmaat waarbij in beide projecten" – het gaat dan over

ETCS en GSM-R – "de deadlines werden aangepast en het feit dat er soms op hetzelfde moment in verschillende documenten andere planningen worden gehanteerd, illustreert dat de vooropgestelde planning zeer relatief is en zeker geen instrument van projectsturing of -opvolging." Het gaat nochtans over een plan dat, zoals u zelf zegt, door alle politieke niveaus werd goedgekeurd. Blijkbaar wordt er nogal gemakkelijk gespeeld met de deadlines of met de timing.

Ik citeer het Rekenhof nogmaals: "Verder blijkt uit de chronologieën ook dat er in beide projecten zeer optimistisch wordt gepland. Hoewel de voorwaarden voor het welslagen van het project bekend zijn, worden de problemen die erbij rijzen, stelselmatig onderschat." Ook daar steekt men zich weg achter een aantal problemen waarvan het Rekenhof duidelijk zegt dat die problemen al vijf jaar tevoren gekend waren. Blijkbaar komt men pas dan tot die vaststelling.

Toch een belangrijke conclusie bij heel dat plan: "Het Rekenhof beschouwt de investeringsprojecten GSM-R en ETCS, de projectleiding en de projectorganisatie in de bestudeerde periode, voor verbetering vatbaar." 'Voor verbetering vatbaar' is natuurlijk een ruim begrip. In ieder geval is het duidelijk dat ze onvoldoende waren.

Ook naar de budgetten is er al verwezen in verband met ETCS. Ook daarover stelt het Rekenhof: "Zowel voor het project GSM-R als voor het ETCS-project blijken ook de budgetten die worden vastgelegd in de meerjaren- en jaarlijkse investeringsplannen, zeer relatief."

Ik heb nog een laatste citaat van het Rekenhof, over de projecten: "De installatie van de boorduitrustingen moet worden afgerond tegen eind 2010. Tijdens het onderzoek bleek dat het GSM-R-netwerk zoals het is uitgebouwd enkel voldoende is voor de voice communicatie. Voor een veilige datatransmissie in het kader van de ondersteuning van ETCS2 en ERTMS op het volledige spoorwegnet zullen bijkomende investeringen nodig zijn. Ook op andere vlakken zijn bijkomende investeringen nodig, onder andere voor de uitbreiding van het netwerk naar de haven van Antwerpen."

In plaats van de lof te zwaaien over het GSM-R-netwerk is het Rekenhof toch veeleer kritisch.

Mijnheer Descheemaeker, ik heb ook vragen bij wat u gezegd hebt over de overschrijdingen. Het aantal overschrijdingen van rode lichten is nog

steeds hoog. In uw schema verwijst u naar een veiligheid van 100 %. Die is er blijkbaar altijd geweest, maar een van de redenen waarom onze commissie werd opgericht, is juist omdat die dekking van 100 % misschien op papier wel klopt, maar in de praktijk niet.

Wat de buitenlandse cijfers betreft, ik stel vast dat men soms gemakkelijks halve verwijst naar het buitenland, om te kunnen aantonen hoe slecht men het in het buitenland doet. Men zal natuurlijk altijd wel slechtere leerlingen in de klas vinden. Ik wil u aanraden om u te spiegelen aan de betere leerlingen van de klas. Het is trouwens opvallend dat de informatie waarmee u vandaag naar onze commissie komt, al veel langer beschikbaar was. Daarvan ga ik toch uit. Ik heb een beetje de indruk dat men dat pas vandaag doet, nadat de drie rapporten bekendgemaakt werden, omdat men niet anders meer kon dan toch nog met meer informatie naar voren te komen.

Wat het onderzoeksorgaan betreft, ERA is vernietigend. Ik vind dat wat naar boven is gekomen uit het onderzoek van ERA door Infrabel te weinig wordt weerlegd. Ook daar klinkt de nood aan een overkoepelend, en volgens mij een onafhankelijk, departement inzake het toezicht op de veiligheid. Ik verwijs naar het Nederlandse systeem. Ik zou graag van de sprekers horen wat hun mening daarover is. Bent u voorstander daarvan of werkt u liever het huidige systeem verder uit?

De rapporten zijn al een tijdje bekend. Wat betreft de veiligheid en de analyse die door ERA werd gemaakt, zou ik graag van u vernemen, mijnheer Lallemand, of u zult wachten tot de conclusies van onze bijzondere commissie of dat u nu reeds maatregelen hebt genomen om tegemoet te komen aan de analyse en de pijnpunten die door ERA naar voren werden gebracht? Ik verwijs naar de cultuur en naar wrijvingen tussen DVIS en uw eigen onderzoeksdiensten. Hebt u al maatregelen genomen. Zo ja, welke?

Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, je remercie les intervenants. J'ai assisté à leurs premiers exposés, voici quelques mois et je trouve qu'il y a eu une évolution importante. Par rapport aux premières interventions, on sent qu'il y a eu une grosse réflexion.

Depuis la relance de cette commission, nous avons obtenu différents rapports. Les choses nous sont toujours présentées en insistant sur le fait que les systèmes de sécurité ne sont qu'un point dans la gestion de la notion de la politique de

sécurité du rail. Ce n'est qu'un maillon de la chaîne. Monsieur Lallemand, comme mon collègue André Frédéric l'a rappelé, vous parlez des trois axes dans votre gestion de la sécurité: la culture, la gestion en elle-même et l'axe technique.

Par ailleurs, dans le rapport des experts de la commission, on lit que, pendant pratiquement une vingtaine d'années, entre l'accident d'Aalter en 1982 et celui de Pécrot en 2001, il n'y a plus eu d'accident faisant des victimes sur notre réseau ferroviaire. Pourtant, pendant toute cette période, la sécurité a été essentiellement assurée par la signalisation latérale et par les systèmes Memor-Crocodile qui, certes, sont des anciens systèmes mais qui étaient les seuls systèmes présents sur le réseau ferroviaire.

Depuis quelques années, on constate qu'il y plus d'accidents qu'avant, et notamment des accidents graves. En outre, d'après les schémas que vous nous avez présentés déjà lors de votre première visite, il y a davantage de dépassements de feux rouges, même si M. Descheemaeker a mis un bémol, en disant qu'il y en avait probablement aussi beaucoup auparavant mais qu'ils étaient moins bien détectés.

Je me pose la question du suivi au jour le jour de l'état de l'équipement existant du réseau et de son entretien, d'autant plus que, lors du fameux déraillement de train à l'entrée de la gare de Mons qui a fait une victime et auquel M. Balcaen a fait référence, j'avais interrogé M. Étienne Schouppe en commission de l'Infrastructure. À l'époque, il m'avait affirmé que le Crocodile, situé à l'entrée de la gare, n'avait pas fonctionné. Il m'avait également dit que ce Crocodile n'était qu'un système d'aide à la conduite. Cependant, si ce Crocodile avait fonctionné, le conducteur aurait peut-être été averti qu'il rentrait en gare trop vite et il aurait ralenti.

N'étant pas un grand technicien, je me demande dès lors si l'équipement existant ou son entretien ne pose pas problème. Partant de ce constat, je souhaiterais savoir comment ce type de défaillance est détecté aujourd'hui sur notre réseau. Est-ce fréquent? Ce qui s'est produit en gare de Mons avait-il un caractère exceptionnel ou était-ce un simple incident? Pratiquement, comment peut-on pallier ce dysfonctionnement? Quand un Crocodile ne fonctionne pas, qui peut le voir? Qui effectue les contrôles et à quelle fréquence? Cette question est simple mais importante.

En effet, l'installation de nouveaux systèmes de sécurité est importante, mais la maintenance des dispositifs existants est essentielle. Eu égard aux systèmes de sécurité qui seront implémentés d'ici 2015, le *slide* présenté par M. Descheemaeker est rassurant, puisqu'il nous précise qu'un délai de cinq ans s'avère trop long. Or, le rapport des experts évoque une période de vingt ans. Par conséquent, si toutes les recommandations sont concrétisées en cinq ans, c'est très rapide. Et c'est très bien!

La proportion de lignes et de trains équipés en systèmes TBL1+ et ETCS augmentera progressivement et de manière significative de 2010 jusqu'en 2015. De plus, on constate qu'une grande proportion de lignes sera équipée en système TBL1+ et une proportion moins importante en ETCS. À l'avenir, compte-t-on transférer l'ETCS sur tous les TBL1+ pour qu'à terme les lignes et les trains soient à équipés à 100 % en ETCS?

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de drie ceo's om vandaag naar hier gekomen te zijn. Ik was enigszins verrast door het verhaal dat ik vandaag gehoord heb. Wij hebben allemaal de drie rapporten gelezen waarin soms zware kritiek wordt gegeven op bepaalde aspecten van het veiligheidsbeleid. Wat hoorden wij vandaag? Een goednieuwsshow: er is geen probleem met onze veiligheid, veiligheid is altijd belangrijk geweest, de veiligheidscultuur is altijd aanwezig geweest, wij hebben een mooi rapport enzovoort.

Dan moeten onze deskundigen zich wel heel zwaar hebben vergist. Het ergste van al is dat ook het personeel gechoqueerd was na het lezen van deze rapporten.

Ik voel mij hier met andere woorden in een rechtszaal. Aan de ene kant zit een partij die 'wit' zegt en aan de andere kant een partij die 'zwart' zegt. Wij zijn de rechters die oordelen wie gelijk heeft: de ene of de andere of beide een beetje. Zo wordt het een welles-nietesspel. De werkzaamheden van de komende weken zullen dit verder uitklaren.

Ik wens nog een opmerking te maken over het afvoeren van het ETCS-systeem in 2006. In februari 2010 kwamen jullie voor het eerst naar deze commissie. Toen werden *slides* getoond van de beslissingen die de raden van bestuur hadden genomen. Dat was heel gedetailleerd. Het ging met een ongelooflijke vaart vooruit. Toen viel op dat een beslissing van 1999 om in te stappen in

het Europese systeem, in 2006 is teruggedraaid. De experts van deze commissie schrijven op pagina 43 in hun rapport dat zij geen rapport hebben teruggevonden dat deze keuze motiveert. Waarom is die beslissing in 2006 genomen? Vandaag proberen jullie uit te leggen waarom het noodzakelijk is.

Mijn vraag is heel eenvoudig: bestond er een grondig uitgewerkt rapport in 2005 of 2006 op basis waarvan toen is beslist om de piste ETCS tijdelijk te verlaten en te investeren in TBL1+?

Ik heb goed geluisterd naar wat er vandaag is gezegd; de buitenlandse technieken bestonden, maar het was moeilijk om die hier toe te passen en het zou heel veel geld en tijd kosten.

Wat stellen wij nu vast? Volgens de tussenconclusies van onze experts is het veiligheidsniveau op twintig jaar tijd niet significant verbeterd. U kan wel zeggen dat het te moeilijk was om te kiezen voor die buitenlandse systemen en dat het veel beter was om te investeren in die Belgische systemen. In ieder geval, de vaststelling is dat de veiligheid op twintig jaar tijd niet significant is gestegen. Hoeveel hebben al die studies die wij hebben uitgeschreven en al die investeringen in de ontwikkeling van eigen modellen dan wel gekost? Dat staat tegenover uw argument dat die buitenlandse systemen veel geld zouden kosten.

Ten tweede – en dit punt sluit daarop een beetje aan – stellen de expert ook een heel pertinente vraag in hun rapport: "Hoe verlopen vandaag de contacten tussen de NMBS-Groep, de politieke wereld en de industrie?" Het is een zeer terechte vraag wanneer wij kijken hoe de laatste 20 tot 30 jaar is omgegaan met het investeringsbeleid. Meer specifiek, bijvoorbeeld op pagina 31, worden vragen gesteld over de vervlechting tussen de NMBS, de opeenvolgende regeringen en ACEC. Wij zagen immers inderdaad dat die contracten steeds naar ACEC gingen.

Trouwens, heel illustratief, in 1997 heeft een interne audit ervoor gezorgd dat een aankoopdossier van TBL2 en -3 werd geblokkeerd, vanwege onaanvaardbare monopoliewinsten opgelegd aan de NMBS. Er is toen wat onderhandeld. Er is onmiddellijk 27,5 % van de prijs afgegaan, dat was toen reeds door Alstom. Er was echter nog steeds een negatief advies in een interne audit.

De vraag die gesteld wordt, is dus zeer relevant. Hoe verlopen vandaag die contacten met de

industriële wereld? Het is een periode die waarschijnlijk niet onder uw verantwoordelijkheid viel, zeker niet wat de jaren '80 betreft. Hoe verloopt dat nu? Is er nog steeds een vervlechting van politiek, NMBS en de industrie, met andere woorden, ACEC en zijn opvolgers?

Ten derde, het gaat over de samenwerking tussen de verschillende entiteiten. Het eerste dat wij lezen in het rapport van onze experts was een verhaal over de manier waarop TBL1 werd ingevoerd. Er waren investeringen op het spoor en investeringen in de krachtmachines, maar die krachtmachines werden dan niet ingezet op die spoorlijnen. Er was dan een spoorlijn uitgerust met TBL1, maar daarop reden andere locomotieven en de locomotieven uitgerust met TBL1 reden op andere sporen.

Is dat vandaag nog steeds mogelijk? Gebeurt dat vandaag ook? Vandaag is er een investeringsprogramma, zowel bij Infrabel als bij de operator, met investeringen in TBL1+. Is het vandaag mogelijk dat een bepaalde lijn volledig is uitgerust met TBL1+ en dat daarop krachtmachines worden ingezet die niet uitgerust zijn met TBL1+, maar die dan wel ingezet worden op lijnen die niet uitgerust zijn?

Hoe zit het met andere woorden met de coördinatie tussen de twee entiteiten? Is er een planning dat zodra een bepaalde lijn is afgewerkt uiteraard ook de locomotieven die uitgerust zijn in eerste instantie op die lijn worden ingezet, zodat het veiligheidssysteem kan werken? Of hebben wij geen lessen geleerd uit het voorbeeld van 20 jaar geleden?

De **voorzitter**: Collega's, even voor de regeling van de werkzaamheden, er zijn nog twee sprekers en zelf wil ik ook nog een aantal vragen stellen. Ik stel voor dat wij daarna een korte schorsing hebben van vijf minuten. Er zijn ook broodjes onderweg, voor degenen die reeds een hongerige maag hebben.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, je rassure l'assemblée, je serai très bref!

Tout d'abord, à l'instar de mes collègues, je voudrais remercier les trois administrateurs délégués pour leur exposé très transparent, très clair et particulièrement intéressant.

Je voudrais compléter les propos tenus par mon collègue Thiébaut. Ainsi, comme vous l'avez rappelé dans votre exposé, le plan d'accélération

de TBL1+ est bien suivi, ce dont nous nous réjouissons.

En outre, vous avez particulièrement insisté sur le fait qu'il fallait dès aujourd'hui s'occuper de l'étape suivante, c'est-à-dire l'implémentation de l'ETCS sur le réseau.

Cela dit, j'ai été un peu surpris par ce que j'ai lu dans *Le Soir* du 4 novembre. Je cite: "La SNCB annonce également que pour 2015, 36 % des trains seront équipés du système ETCS, un système de sécurité plus performant qui intègre les fonctions de la TBL1+. La SNCB prévoit 38 millions d'euros d'investissements pour TBL1+ et 28 millions d'euros d'investissements pour ETCS."

J'aurais voulu avoir un peu plus d'informations sur la budgétisation de cette future étape de l'ETCS pour ce qui concerne le réseau ainsi que – cela me semble important – sur le phasage dans le temps pour ce qui est de la transition entre TBL1+ et l'ETCS.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijne heren CEO's, ik was blij dat bij een aantal collega's de twijfel, die twee weken geleden was ontstaan over het nut van de invoering van TBL1+, wat verdwenen is, tot de heer Veys het woord nam, die daarover een andere mening heeft. Ik vind het cru en heel erg dat in een commissie als deze de stelling wordt geponeerd dat TBL1+ een stap achteruit zou zijn op het vlak van veiligheid. Dat vind ik zeer erg, want dit is absoluut niet het geval en als wij die uitrol vandaag stopzetten, dan geeft dat grote risico's voor de veiligheid van ons spoorwagennet.

Ten tweede, wij kunnen natuurlijk het rapport van de deskundigen niet tegenover het verhaal van de NMBS van vandaag zetten. Het rapport van de deskundigen is een tussentijds rapport dat loopt tot 2002 en het is nogal gevaarlijk om de conclusies van de jaren '80 en '90 zomaar op de dag van vandaag over te brengen. Wij moeten het volledige rapport van de experts afwachten om die situatie vandaag te kunnen inschatten en dan kunnen wij die tegenover de uitleg van de spoorwegmaatschappij plaatsen. Een bijkomende bedenking is natuurlijk dat ETCS helemaal niet is afgevoerd. Integendeel, de voorbije jaren is een aantal lijnen met ETCS uitgerust en dat zal ook de komende tijd zo gebeuren.

Ik heb een aantal vragen met betrekking tot de veiligheidssystemen. Ik wil dan even teruggaan naar het krokodilverhaal. Als ik mij goed herinner,

schoof u in de visietekst die u samen met de vakbonden en de minister hebt voorgesteld einde maart, naar voren om de voertuigen of de rijtuigen die vandaag alleen zijn uitgerust met het Krokodilsysteem en niet met het Memorsysteem, en die niet zouden uitgerust worden vanaf 2012 met TBL1+, nog uit te rusten met het Memorsysteem. Dat is een beetje de prehistorie als wij het naast ETCS zetten, maar het is wel een stap vooruit voor de oudere voertuigen die vanaf 2012 uit dienst genomen zullen worden. In hoeverre is dit gebeurd?

Met betrekking tot de invoering van de veiligheidssystemen, het volgende. Een belangrijk punt uit het rapport van de experts, waarmee wij vandaag nog steeds geconfronteerd worden, is de timing van de roll-out van de veiligheidssystemen. Wij zien dat bij de invoering van TBL1 in de jaren '80, van TBL2 en TBL3 in de jaren '90 en eigenlijk ook bij de invoering van TBL1+ vanaf midden jaren 2000. Op het moment dat die beslissing wordt genomen, wordt een timing naar voren geschoven die bijzonder ambitieus is, maar die achteraf nooit gehaald kan worden.

Meer zelfs, in de jaren '80 met TBL1 en in de jaren '90 met TBL2 en TBL3 is die timing zodanig opgeschoven dat op het moment dat men tot een roll-out had moeten komen – waarom dat niet gebeurd is, op enkele uitzonderingen na, zullen wij in de komende weken nog bespreken – men heeft vastgesteld dat het systeem toen reeds was achterhaald en dat men beter kon wachten op een volgend systeem, waardoor er uiteindelijk de voorbije dertig jaar volgens mij veel te weinig is gebeurd voor een volledig veiligheidssysteem op het volledige net.

In die zin is er nu wel een verschil, er is nu ten minste een roll-out van TBL1+, die zeer ambitieus is en bovendien is de timing opgeschoven. Alleen, wij zijn pas kunnen beginnen in september 2009, toen het gehomologeerd is geraakt. Blijkbaar zit er toch steeds een belangrijk aspect van vertraging in de homologatieprocedures. Dat was bij TBL1, dat was bij TBL2 en TBL3 en dat is nu opnieuw gebeurd met TBL1+. Er wordt twee tot drie jaar, afhankelijk van welke data of rapporten wij lezen, verspeeld – dat is natuurlijk een groot woord, want de homologaties zijn strikt noodzakelijk en moeten uiteraard goed gebeuren – aan die homologaties. Dat wordt blijkbaar niet ingecalculeerd bij de oorspronkelijke timing.

Als u een planning gaat opmaken met betrekking tot de brede roll-out van ETCS, is het volgens mij belangrijk dat die planning voldoende strikt is,

maar ook voldoende realistisch. Het is immers zeer frustrerend om bijvoorbeeld in 2007 hier in de commissie te moeten horen dat TBL1+ volledig zal uitgerold zijn tegen 2012, om twee jaar later te moeten horen dat het 2014 zal zijn, terwijl men nu opnieuw heeft moeten versnellen naar 2012 om tot aan 87 % te geraken. Het is erg lastig, als men van buitenaf die evolutie wilt volgen, om op die manier te moeten werken.

Ik heb een heel belangrijke kleine vraag, die collega Somers ook al heeft gesteld. Als hier over ETCS wordt gesproken, zowel door de heer Descheemaeker als door de heer Lallemand, gaat het dan over ETCS1 of over ETCS2? Dat is immers een heel belangrijk verschil, vooral inzake het gebruik van de eurobakens. Voor ETCS1 moeten die eurobakens allemaal bekabeld worden en dat wordt een zeer zware investering. Dat was trouwens een van de redenen waarom men in 2006 voor TBL1+ heeft gekozen. Voor ETCS2 is het natuurlijk niet nodig om die allemaal te bekabelen, al zijn die bakens uiteraard wel nodig. Het is echter een enorm verschil in investeringen voor de toekomst. Gaat het dus over ETCS1 of ETCS2?

Ik zou nu wat meer willen ingaan op de seinvoorbijrijdingen. Daaraan werd ook ruim aandacht besteed in de visietekst zoals deze einde maart werd voorgesteld. De heer Descheemaeker had het wel over de stappen die ondertussen al werden gezet, maar een aantal precieze vragen of doelstellingen en aanbevelingen die destijds in de visietekst werden opgenomen, werden hier niet meteen herhaald. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de aanbeveling dat een treinbestuurder tijdens de eerste twee jaar van zijn loopbaan voortaan driemaal per jaar zal worden begeleid door een meer ervaren instructeur. Wordt dit reeds toegepast?

Een volgende aanbeveling in de visietekst was het inrichten van een centraal meldpunt waar treinbestuurders ondervonden moeilijkheden op het vlak van seininrichting kunnen melden, met de vraag in hoeverre deze zullen worden opgevolgd en doorgegeven met betrekking tot de opstelling van dergelijke seinen. Met betrekking tot zichtbaarheid en duidelijkheid bijvoorbeeld kan daar soms wel nuttige informatie uit voortkomen.

Ook het rapport van CPS, dat in maart in *draft* klaar was maar nog niet definitief, is ondertussen misschien wel klaar. Het zou goed zijn eens naar de stand van zaken te peilen. Er werden ook suggesties gedaan met betrekking tot de opleiding en ondersteuning van treinbestuurders, ook

verwijzend naar de enquête van CPS inzake de elementen van werkdruk. Ik herinner mij een heel concreet punt dat de vakbonden hier aanhaalden, met name de keertijden in bepaalde stations. Die keertijden zijn soms blijkbaar erg krap. Als wij de actualiteit even onder de loep mogen nemen, wordt dat ook met de nieuwe dienstregeling niet opgelost, althans als wij bepaalde vakorganisaties mogen geloven die daarvan opnieuw een belangrijk punt maken. In hoeverre worden die elementen van werkdruk meegenomen, die in de visietekst werden opgenomen?

Ik heb nog een paar vragen met betrekking tot de veiligheidscultuur. Als men er een spoorman naar vraagt, zal elke spoorman wel zeggen dat veiligheid een essentieel element is van zijn of haar werk. Dat wil nog niet zeggen dat alles in duidelijke en heldere procedures is vertaald en dat dit op die manier heel goed en correct kan worden opgevolgd. Zeker sinds het opsplitsen van de spoorwegmaatschappij in verschillende bedrijven is het noodzakelijk om dat in heldere procedures uit te werken. Wij moeten in dat verband een aantal pijnpunten vaststellen.

In het rapport van ERA werd gesteld dat een aantal aanbevelingen van DVIS en van het onderzoeksorgaan niet meteen concreet werd opgevolgd door de spoorwegmaatschappij. Ik heb daar niet onmiddellijk een reactie van u op gehoord. Er werd ook in gesteld dat Infrabel weigerachtig staat tegenover de uitbreiding van de toezichthoudende onderzoeken van de DVIS. Misschien een kleine reactie daarop, want ik geloof niet dat u, mijnheer Lallemand, daarop concreet bent ingegaan. Die weigerachtige houding wordt toch concreet vastgesteld in het rapport en dat verdient een duidelijk antwoord.

In de uiteenzetting van de heer Haek werd ook verwezen naar de adviezen van CPS en de dienst preventie en bescherming op het werk. Zij stellen uiteraard heel wat rapporten op, maar de vraag is hoe die concreet worden opgevolgd. Hoe worden aanbevelingen uit die rapporten concreet omgezet in maatregelen? Zij geven slechts een advies, maar wij weten niet wat de precieze procedure is op het vlak van die adviezen. Moet de beslissing om ze niet op te volgen worden gemotiveerd? Het zou goed zijn om daarvan een beeld te krijgen.

Het heel concreet voorbeeld dat ik daarnet ook al heb aangehaald, betreft de zichtbaarheid van seinen. Wanneer bijvoorbeeld een bestuurder vaststelt dat een sein slecht zichtbaar is vanuit zijn locomotief, bestaat er dan een standaardprocedure die ervoor zorgt dat de

mensen van Infrabel dat te weten komen en kunnen beslissen dat het sein wordt verplaatst zodat het beter zichtbaar wordt voor alle bestuurders?

Ik heb nog een punt dat daarbij aansluit en dat hier werd aangehaald door bepaalde vakorganisaties. Het is voor treinbestuurders heel moeilijk om de steeds wijzigende reglementering waaraan zij zich moeten houden op te volgen. Het is een heel concrete vraag om het aantal wijzigingen te concentreren tot een of maximaal twee keer per jaar, zodat de bestuurders niet telkens 's morgens aan hun bakje komen en moeten vaststellen dat er weer een klein regeltje gewijzigd is. Op die manier wordt het immers heel moeilijk om alles goed op te volgen en te vatten. Dat is nog een concrete toevoeging met betrekking tot de veiligheidscultuur, die toch iets ruimer gaat dan enkel de technische veiligheidssystemen.

De **voorzitter**: Collega's, ik zou nog een aantal vragen willen stellen, alvorens een korte schorsing in te lassen.

In het rapport van ERA viel mij een citaat op, namelijk "a catastrophe is an accident of the organisation". Op dat moment, in de vorige vergaderingen, hadden wij voornamelijk aandacht – dat geef ik grif toe – voor de technologische aspecten. Veiligheid is een kwestie van veiligheidssystemen en techniek. In onze hoorzittingen werd door vakbonden wel een breder kader geschetst, net zoals in de studies van CPS en andere.

Vandaag wordt in de drie uiteenzettingen duidelijk ingegaan op het aspect veiligheidscultuur, waarin verschillende pijlers naar voren worden geschoven. U toont daarmee dat veiligheidscultuur de voorbije jaren wel degelijk prioritair was. Ik vind dat zeer goed, maar in welke mate wordt de veiligheidscultuur op het terrein gemeten, zodat u aan ons kunt aantonen dat dat top-down is geïmplementeerd.

Een tweede element, mijnheer Lallemand, betreft de discussie over TBL1+. Ik ben het eens met de heer Van den Bergh dat wij de uitroiling zeker en vast moeten vervolledigen, omdat wij anders een vermindering van de veiligheid krijgen, zowel van infrastructuur als van treinwagens. Wij hebben die keuze in het verleden gemaakt. In de commissie en in de rapporten worden vragen bij die keuze gesteld, maar ik denk dat men vandaag de dag niet terug kan.

Ik kijk even terug naar het maken van die keuze. Er werd gezegd dat buitenlandse alternatieven werden bestudeerd. Is het mogelijk om de evaluatie van die buitenlandse voorbeelden aan de commissie te bezorgen? Ik denk dat dat element moet worden uitgeklaard. Ik voel immers dat hierover nog te veel vragen worden gesteld.

Ik heb uit de verschillende hoorzittingen en commissievergaderingen begrepen dat buitenlandse voorbeelden niet zo sterk verschillen van wat wij hier hebben. Hier werd gezegd dat wij een eigen spoorstroomkring hebben, dat specifiek voor ons land zou zijn. Ik ben onvoldoende technisch onderlegd om te weten in welke mate dat in andere landen geldt, maar ik heb mij laten vertellen dat een aantal systemen in het buitenland voor 80 % op dezelfde grondslag is gebaseerd als het systeem vandaag in ons land.

Andere collega's hebben ook al verwezen naar de planning. Op een bepaald moment, in 2006, werd gezegd dat in 2009 80 % van het netwerk met TBL1+ zou zijn uitgerust. Vandaag is er een debat over de versnelde uitrol, maar uiteindelijk heeft men het nu over 2012 en 2013. Wat is de oorzaak dat een aantal planningen werden verlaet? Was men te optimistisch of waren er andere externe factoren die ertoe hebben geleid dat de oorspronkelijke planning niet kan worden gehaald?

Interessant in een van de rapporten die ik heb gelezen, was een punt dat vandaag al is aangehaald. Het betreft de heronderhandeling bij het vroegere TBL-systeem. Het gaat met name over monopoliewinsten, waarbij er na een onderhandeling 27,5 % prijsvermindering was.

Ik stel de volgende vraag, lerende uit het verleden. In welke mate wordt, wanneer vandaag de dag voor nieuwe systemen een offerteaanvraag wordt uitgeschreven, een studie bureau aangesteld en worden de offertes binnen de vork van begrote elementen geplaatst?

Mijnheer Haek, inzake de budgetoverwegingen stelt u dat er nooit op veiligheid is bespaard. U hebt daartoe de rapporten aangehaald. Alle ingeschreven middelen zijn effectief benut.

Over 2004 staat in het rapport van het Rekenhof dat bij de uitvoering van bijvoorbeeld ETCS werd gesteld dat niet alle lijnen konden worden uitgerust en de NMBS zich derhalve tot 360 krachtvoertuigen diende te beperken.

Keren wij nog verder terug in het verleden – dit is

echter een discussie voor volgende uiteenzettingen over de keuze voor de stopzetting van TBL –, dan blijkt evenwel duidelijk dat er ter zake budgettaire overwegingen waren.

Ik kom nu terug op de budgettaire investeringen. U stelt dat de drie maatschappijen de investeringskredieten gecoördineerd voorstellen. Ik neem aan dat er bij het begin van elk plan een bepaald bedrag wordt vastgesteld, dat achteraf wordt geordonnanceerd. Is er een follow-up van de precieze geordonnanceerde kredieten en van het bedrag dat achteraf effectief is benut? Indien voorgaande beschouwing wordt gemaakt, welke impact heeft een en ander dan voor de komende jaren om bijvoorbeeld het ETCS-systeem in te stellen?

Het is belangrijk – wij houden in de commissie natuurlijk een discussie over veiligheid – dat wij goed weten hoeveel procent naar de invoering van een bepaald systeem gaat, zodat wij niet de hele mobiliteit opgeven en er een breder debat wordt gevoerd.

Inzake de arbeidsomstandigheden hebben andere commissieleden al aangehaald dat in de voorgaande commissievergadering werd opgemerkt dat de wisselende uurroosters een probleem vormen. Personeelsleden moeten een aantal keer nachtdienst doen, vervolgens een ochtendshift en dan weer een late shift. Naar aanleiding van het tragische ongeluk werd hier in de commissie naar voren gebracht dat de NMBS een werkgroep zou installeren om dergelijke problemen op korte termijn op te lossen. Hetzelfde geldt voor de beperkte keertijd.

Zijn er ter zake vandaag effectief op het terrein resultaten geboekt, die ons toelaten vast te stellen dat de werkzaamheden van de eerste commissie ertoe hebben geleid dat er op korte termijn een oplossing werd gevonden?

Een laatste element betreft de risicomultiplificatoren. Ter zake wordt in een bepaalde tabel aangetoond dat, doordat de densiteit op het netwerk enorm stijgt, een andere soort van veiligheidshulpsystemen naar voren moet worden geschoven.

Wanneer er bijvoorbeeld een TBL1+ geïnstalleerd is op de grond, maar niet op het motorstel, dan haalt het niet veel uit. Door de densiteit krijgt men een groter risico. Dat is logisch. Hoe meer treinen er zijn, hoe hoger het risico, zeker wat ons net betreft. In de tabellen die het ERA ons gegeven heeft, werd duidelijk gesteld dat het ene land

moeilijk met het andere vergeleken kan worden, omdat er effectief een eigen net is en de densiteit verschilt tussen Polen en België. Wij weten dat ons netwerk zeer dicht is en dat de capaciteit zeer hoog is.

Ik heb van Zwitserland onthouden dat de capaciteit met 25 % gestegen is doordat men daar op 40 % van de lijnen ETCS geïmplementeerd heeft. Zwitserland heeft ETCS niet voor 100 % uitgerold, maar enkel op de drukke lijnen, om daar de capaciteit te verhogen. Worden er vandaag al studies gemaakt om ETCS voornamelijk op drukste lijnen uit te rollen?

Ik heb nog een vraag over de homologatie. In een voorgaande bijeenkomst werd gesteld dat 120 motorstellen en locomotieven geleverd zullen worden met TBL1+, maar blijkbaar is er tot op vandaag een probleem met de levering. Wat is de planning voor de levering van die toestellen? Ik had tijdens de voorgaande bijeenkomsten begrepen dat er een versnelling van de procedures zou komen, maar als ik mijn oor te luisteren leg, dan hoor ik van de mensen op het terrein dat er een probleem blijkt te zijn. Kunt u daarover wat meer inlichtingen geven?

Ik eindig met een open vraag. U hebt nu drie rapporten gekregen. Ik heb iets gemist in de uiteenzetting die u hebt gegeven. Kunt u een top drie geven van aanbevelingen of opmerkingen uit de rapporten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden? Welke zaken kunnen een meerwaarde geven? Als u anderzijds – wij hebben de vrijheid om dat in deze commissie te zeggen – misschien van mening bent dat er in deze rapporten klinkklare nonsens staat, dan mag u dat straks zeker en vast ook aan ons meedelen.

*La réunion publique de commission est suspendue de 18.00 heures à 18.24 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 18.00 uur tot 18.24 uur.*

De **voorzitter**: Collega's, zoals afgesproken, krijgen de ceo's nu de kans om te repliceren en te antwoorden op de verschillende vragen, waarna het laatste woord aan u is.

De heer Lallemand heeft het woord.

Luc Lallemand: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen om de vragen in de juiste volgorde te beantwoorden.

Je commencerai par l'intervention de Mme Musin

qui me demandait comment expliquer les réserves des experts, encore aujourd'hui, sur la TBL1+. Je dois vous dire que, en lisant les rapports, je n'ai personnellement pas ressenti le rapport des experts comme étant réellement une critique sur le choix de la TBL1+.

Je voudrais ajouter – et il s'agit ici d'un élément commun à beaucoup de questions qui ont été posées, notamment sur le ton que nous adoptons ici en commission – que lorsqu'on a connu une catastrophe comme celle de Buizingen et que l'on a eu à déplorer 18 victimes dans cet accident, il est évident que l'on adopte un ton qui se doit humble et réservé. Il est aussi de notre rôle de ne pas entrer dans quelque polémique que ce soit, et qui a notamment malheureusement pu se développer dans certains médias. Nous ne voulons absolument pas entrer dans ce type de débat avec les experts.

Mijnheer Van Hecke heeft gesproken over een goednieuwsshow. Er is geen goed of slecht nieuws. Ik beantwoord gewoon de vragen.

Je n'ai pas lu le rapport de ces experts comme étant une critique sur la TBL1+. Mais il est évident qu'il ne faut pas s'attendre, après ce qui s'est passé le 15 février dernier, à recevoir des félicitations de quiconque. Nous nous inscrivons dans une philosophie où nous voulons collaborer de la manière la plus ouverte possible avec ces experts. Nous n'avons pas l'arrogance de croire que nous n'avons pas de conseil ou de recommandation à recevoir d'autres parties, que nous devons observer ou dont nous devons nous inspirer. C'est en étant très humble et très modeste que nous regardons les différentes recommandations, les différents rapports qui sont fournis. Nous essayons de nous situer dans une démarche d'ouverture, de transparence, de collaboration bien plus que dans une démarche de polémique.

Ce que je retiens des trois rapports d'expertise qui ont été faits concernant la TBL1+ ou des systèmes techniques en général, c'est que, du bout des lèvres – et je comprends cela parfaitement pour les raisons que je viens d'expliquer –, ces choix sont tout de même globalement validés. Je voudrais encore remercier mon collègue Marc, ici présent, et je le cite dans son slide 14.

De heer Descheemaeker heeft een citaat van het Rekenhof aangehaald: "Het systeem TBL1+ kan op technisch vlak weliswaar als een verbetering van een bestaand systeem worden beschouwd en

op het vlak van de grondbakens als een voorloper op het Europees systeem. Op juridisch vlak is het statuut ervan precair.”

Ik kom tot een tweede citaat, van de deskundigen aangesteld door de commissie: “In vergelijking met het merendeel van de Europese landen heeft België een grote achterstand opgelopen op het gebied van de invoering van ATP. Het is daarom van het grootste belang dat TBL1+ zonder verdere vertragingen wordt geïnstalleerd en in bedrijf genomen, met dien verstande dat TBL1+ op termijn dient te evolueren naar een meer performant systeem. Het TBL1+-systeem vermindert onmiskenbaar het risico op aanrijdingen tussen treinen.”

S'agissant du rapport rédigé par les experts que la précédente commission a nommés, je précise qu'il s'agit d'un rapport intermédiaire. Comme M. Haek l'a rappelé dans sa présentation, toutes nos archives sont consultables et nous espérons pouvoir rencontrer ces experts pour leur fournir un certain nombre d'éléments d'information additionnels. Nous nous situons donc bien dans une démarche collaborative.

Madame Musin, j'en arrive à votre question sur la conformité juridique de ce système. Lors de nos passages dans votre commission, j'ai eu l'occasion de relater le petit risque juridique que nous avons pris à l'époque, lorsque nous avons décidé d'appliquer ce système. Nous avons essayé de couvrir ce risque d'une manière maximale. Étant entendu que la réglementation européenne n'autorisait plus l'implémentation de nouveaux systèmes nationaux, nous avons pu expliquer à la Commission européenne que ce système TBL1+ était bel et bien compatible avec l'ETCS. Depuis que la Commission a été informée que nous installions ce système, elle n'a pas contesté mais il ne fallait pas s'attendre à ce qu'elle approuve explicitement, ce n'est d'ailleurs pas prévu dans la législation. Il n'est prévu nulle part que la Commission approuve explicitement un système.

Nous avons constamment informé les services de la Commission européenne, encore au cours de cet été. Selon les informations dont je dispose aujourd'hui, qui sont encore incomplètes puisque la Commission communique avant tout avec les États membres, elle n'aurait aucun problème juridique avec l'implémentation de la TBL1+.

Je voudrais encore compléter les propos que j'ai tenus lors des deux premières auditions en disant qu'en février 2006, j'ai tenu une réunion à laquelle

participaient le numéro 1 de l'ERA, Marcel Verslip, et le coordinateur européen interopérabilité, Karel Vinck. À cette occasion, nous leur avons fait part de notre idée d'implémenter la TBL1+ et nous n'avons pas reçu de critiques essentielles quant au fond du système. La seule chose qui nous a été recommandée – chose que nous avons d'ailleurs fait –, c'était de changer le nom du système. En effet, au départ, la TBL1+ portait le nom d'Euro TBL1. Pour ne pas courir le risque que ce système soit considéré comme un système européen, nous avons suivi la recommandation et nous l'avons rebaptisé en lui donnant le nom de TBL1+.

Les Suisses n'ont pas ce problème. En effet, nos amis suisses, qui ont encore des systèmes nationaux ont migré vers une version que je qualifierai de "préhistorique" de l'ETCS, à savoir l'ETCS *Limited Supervision*. Pour ma part, j'aurais voulu que la TBL1+ porte le nom *Limited Supervision*. Mais il y a une différence entre la Belgique et la Suisse: la Belgique fait partie de l'Union européenne, ce qui n'est pas le cas de la Suisse. Cette dernière dispose donc peut-être d'une plus grande liberté pour baptiser des systèmes qui ne sont pas encore *full ETCS*, donc *full supervision*.

Pour ce qui concerne le point relatif aux réserves des experts concernant la décision quant à la TBL1+, j'estime personnellement qu'il n'y en a pas beaucoup et ce, compte tenu des nuances que j'ai apportées.

Ik kom tot de vraag van de heer Vandeput welke extra maatregelen na de ramp van Buizingen werden genomen. Ik denk dat ik begrepen heb dat het ook specifiek gaat over die lijn. Ik ben daar echter niet zeker van.

Eigenlijk is het laatste deel van mijn presentatie een volledig antwoord op uw vraag. Ik zal dat nog eens samenvatten. Ik heb een presentatie gemaakt waarin de strategie van Infrabel aan bod komt – veiligheid als eerste prioriteit – en wat er is gebeurd in die drie assen. In het laatste deel heb ik uitgelegd, gesegmenteerd in die drie assen, wat wij geprobeerd hebben om beter te doen in het kader van het trilaterale veiligheidsplan dat werd onderhandeld tussen de Staat, de vakbonden en de NMBS-Groep.

Samengevat gaat het om een aantal initiatieven over de communicatie en een aantal initiatieven over de vorming. Het hoofdinitiatief daarin was natuurlijk de versnelling van het uitrollen van TBL1+ met een jaar – 2012 in plaats van 2013 –

en een verhoogd percentage van efficiëntiedekking, zijnde 87 % in plaats van 80 %.

Ik denk dat uw vraag ook specifiek ging over die lijn. Wij hebben geen specifieke veiligheidsaanpak per lijn. De aanpak voor de veiligheid is een globale aanpak voor heel het net.

Natuurlijk zijn er lijnen die veel vlugger worden uitgerust dan andere. Waarom? Omdat wij uit ervaring weten dat er een veel groter risico bestaat op bepaalde spoorwegknooppunten. Vandaar ook dat de lijn ter hoogte van Buizingen, consistent met de vier criteria die wij hanteren om de prioriteitsetting te maken in de uitrusting van TBL1+, wel uitgerust werd met TBL1+ in de loop van 2009 omdat het een zeer ingewikkelde spoorwegknoop is.

Verder is er geen specifieke aanpak lijn per lijn. De nieuwe lijnen worden doorgewoon uitgerust met ETCS. De logica is dat in de ETCS-boodschap die vanaf de antenne naar de locomotief wordt verstuurd een fameux pakket 44 zit. Dit pakket bevat nationale informatie. Wanneer die nieuwe lijnen worden uitgerust met ETCS is de boodschap TBL1+ ook leesbaar, zelfs door rollend materieel dat nog niet is uitgerust met ETCS. Het is natuurlijk de uitdaging die wij samen hebben – operator en infrastructuurbeheerder – om een logica te krijgen die kan functioneren in de twee richtingen.

M. Bastin a posé une question, comme plusieurs de ses collègues, sur la responsabilité unique en matière de sécurité et sur la création d'un "M. Sécurité". Nous n'avons pas d'objection particulière vis-à-vis de cette idée. Nous l'avons déjà exprimé par le passé. Simplement, je voudrais vous soumettre un certain nombre d'éléments de réflexion.

Le groupe SNCB n'est évidemment pas au-dessus des lois. Nous respectons les lois qui sont votées dans ce parlement, et nous avons aussi à respecter toutes les directives européennes en la matière. Jannie Haek l'a très bien rappelé au sujet de l'évolution de la législation sur la sécurité et du rôle qui a été fort légitimement donné de plus en plus à l'État: nous avons respecté la loi sur la sécurité d'exploitation du 19 décembre 2006, qui est elle-même basée sur la directive 2004/49 relative à la sécurité des chemins de fer qui a été modifiée par la directive 2008/110.

Fondamentalement, sans rentrer dans les détails législatifs parce que ce serait un peu long, la coordination dans ce système législatif doit

s'effectuer au niveau opérationnel par le gestionnaire d'infrastructure en collaboration avec toutes les entreprises ferroviaires.

J'en profite pour répondre à une question qui a été posée sur les objectifs de sécurité dans le contrat de gestion. Nous sommes pour, évidemment, mais n'oubliez jamais que le contrat de gestion est un contrat entre l'État et les trois entités du Groupe SNCB. Il n'est pas opposable à des tiers opérateurs. Donc, Fret SNCF et Crossrail, qui roulent sur nos rails, ne sont pas tenus par un contrat de gestion. C'est précisément pourquoi, dans l'esprit de la libéralisation européenne, quand vous libérez un secteur, vous devez créer en même temps toute une législation sur la sécurité qui relève à ce moment-là de la loi et plus des contrats passés auparavant entre les États et leurs groupes ferroviaires qui représentaient à eux seuls ce secteur. Aujourd'hui, celui-ci n'est plus uniquement représenté par les trois entités du groupe SNCB; six autres opérateurs roulent pour l'instant sur nos rails.

Bien entendu, vous auriez raison de dire: quand on regarde le nombre de trains au kilomètre, cela reste marginal par rapport à la SNCB. C'est juste. Mais, sur le plan des principes et du système législatif mis en vigueur par l'Union européenne, tous les éléments de normes de sécurité se trouvent au niveau légal et ne sont plus définis dans des contrats de gestion.

Cette coordination doit s'effectuer au niveau opérationnel par le gestionnaire d'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires puisque le gestionnaire d'infrastructure a l'obligation d'intégrer dans son système de gestion de la sécurité l'ensemble des risques inhérents à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Je réponds ainsi partiellement à une question de M. Balcaen: le système de gestion de la sécurité d'exploitation et la fameuse culture de sécurité dont on a abondamment parlé aujourd'hui font tous deux partie intégrante de l'agrément de sécurité qu'a reçu Infrabel en 2008.

Si nous n'avions pas fait cela, si nous n'avions pas répondu à toutes les normes européennes et belges en vigueur, il est évident que le SSICF ne nous aurait jamais attribué le fameux agrément de sécurité qu'il nous a attribué pour la première fois en 2008. Pourquoi pour la première fois? Parce que la législation n'existait pas avant.

Deuxièmement, cette coordination est exécutée sous le contrôle de l'autorité de sécurité qui atteste de cette coordination en délivrant au

gestionnaire d'infrastructure son fameux agrément de sécurité prouvant que le système de gestion du gestionnaire d'infrastructure a bien été intégré et qu'il coordonne l'ensemble des risques inhérents à l'utilisation de l'infrastructure et donc au transport par les entreprises ferroviaires dont les convois circulent sur ses rails.

Par conséquent, il existe déjà aujourd'hui – et peut-être ne l'a-t-on pas assez expliqué – une coordination organisée à un niveau opérationnel dans laquelle chaque acteur (le gestionnaire de l'infrastructure, à 99% l'opérateur principal SNCB, mais aussi les autres entreprises ferroviaires empruntant les rails d'Infrabel), en fonction du métier qui lui est propre, a déjà son rôle très précis à jouer dans la sécurité d'exploitation ferroviaire. Nous n'avons jamais demandé au sein du Groupe SNCB une scission entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur: ce sont des dispositions légales qui nous y ont contraints.

Troisièmement, un élément d'analyse de cette proposition, dans le cas où un tel département faïtier de la sécurité serait développé, on imagine mal qu'il puisse être logé ailleurs que dans la SNCB Holding, ce qui serait logique. Or, précisément, les modifications législatives que M. Haek a expliquées tout à l'heure dans sa présentation vont exactement dans le sens opposé. En synthèse, on a retiré un certain nombre de missions assurées par la SNCB Holding.

Je ne dis certainement pas que nous sommes opposés à cette idée: ce n'est pas le cas. Seulement, aujourd'hui, la législation prévoit un système légèrement différent et j'imagine qu'un certain nombre de modifications législatives devraient intervenir. Bien entendu, c'est vous qui votez les lois et je laisserai donc cela à votre appréciation.

Je voudrais m'exprimer sur un dernier élément: la coordination de la sécurité et la collaboration entre les entités du Groupe SNCB et entre celles-ci et le SSICF.

Wat is de verstandhouding geweest met de DVIS of wat is die verstandhouding? Ik geef een paar voorbeelden. De DVIS wordt door Infrabel uitgenodigd voor elk *safety platform*. De DVIS is dus altijd aanwezig bij ons *safety platform*. De DVIS wordt uitgenodigd voor elke werkgroep die over een specifiek onderwerp wordt opgestart. De DVIS krijgt maandelijks rapporten van Infrabel over alle controles die uitgevoerd zijn. De DVIS en het nationaal onderzoeksorgaan krijgen van elke

vaststelling van incidenten en ongevallen binnen de drie dagen een melding met het eerste onderzoek en, indien beschikbaar, de oorzaak. De DVIS krijgt van Infrabel trimestrieel een overzicht van alle ingrijpende wijzigingen die Infrabel in planning heeft en de interoperabiliteitsklasse. Over elke wijziging van reglement wordt overlegd met de diensten van de DVIS. *Last but not least*, de DVIS krijgt jaarlijks ons veiligheidsverslag met daarin alle opvolging van acties die Infrabel in uitvoering heeft.

J'oserais ajouter que tous les procès-verbaux des conseils d'administration et des comités de direction du Groupe SNCB sont en possession de nos cabinets de tutelle ainsi que de la direction de l'administration du transport. Ces quelques exemples montrent qu'il est difficile d'aller plus loin dans la collaboration et dans la transparence, à moins, finalement, de fusionner un certain nombre d'organes, ce qui serait contraire à la législation européenne.

Monsieur Balcaen, je suis surpris du fait que vous me reprochiez de ne pas avoir répondu à vos questions. Je me souviens très bien de ces questions, par ailleurs très intéressantes, posées lors des deux sessions précédentes. Je vous avais promis de vous donner les informations, et elles ont été données, mais en respectant les règles que la commission précédente avait décidées. Ces règles étaient que toutes les réponses écrites sont remises au président de la commission, anciennement M. François Bellot. Je vous confirme que ces réponses ont été fournies par écrit fin avril, soit trois à quatre semaines après le dépôt des questions. Je regrette donc vivement que vous n'ayez pas pu prendre connaissance de ces réponses qui sont au parlement depuis plus de six mois!

De plus, je me sens mal à l'aise quand vous nous reprochez de fournir les informations au compte-gouttes. C'est un sujet très complexe et technique, vous le savez. Vous êtes un des membres les mieux informés de cette commission car vous avez participé aux travaux de l'ancienne commission. Vous savez également que dans un tel débat, on peut toujours tout nous reprocher. On peut nous reprocher de donner trop peu, on peut nous reprocher de donner trop et, dès lors, de noyer l'information et de manquer de transparence. Nous avons simplement décidé de faire ce que vous nous demandez de faire. Vous posez des questions et nous essayons d'y répondre.

Nous avons été invités aujourd'hui avec un ordre

du jour précis, qui était d'essayer de commenter et d'analyser les trois rapports d'expertise. Nous l'avons fait! Si vous le voulez, on peut vous occuper toute la semaine avec notre sujet sur la sécurité, cela ne poserait aucun problème! Je pense que ce n'est pas l'objectif de la commission et les informations ne sont dès lors pas données au compte-gouttes. Quand nous serons partis ce soir, il restera probablement encore 80 % de l'information dans les archives du Groupe SNCB.

Pour la bonne organisation de vos travaux, nous essayons de répondre aux questions posées et sur les sujets sur lesquels vous souhaitez nous entendre. Si vous avez d'autres questions, je me tiens entièrement à votre disposition pour y répondre, oralement ou par écrit.

Je ne suis cependant pas tout à fait d'accord sur le fait que vous disiez que ces informations arrivent au compte-gouttes.

Vous souhaitiez savoir si le système de gestion de la sécurité a été approuvé par les autorités de sécurité. Il me semble que je viens de répondre à cette question de l'un de vos collègues. Le système de gestion de la sécurité est un élément de l'agrément de sécurité qui est octroyé par le SSICF à Infrabel. La réponse est donc oui! Bien entendu! Si ce système n'avait pas été approuvé, nous n'aurions pas, à l'heure où nous parlons, notre agrément de sécurité.

Vous avez posé une question très intéressante, ainsi que d'autres collègues, sur le fait qu'Infrabel démontait la TBL1, alors que nous n'étions pas encore équipés en TBL1+. Il y a, selon moi, deux éléments dans la question que vous posez. Un élément porte, d'une part, sur la coordination intragroupe. J'y répondrai en deuxième lieu. D'autre part, on s'interroge sur les raisons. C'est simplement lié aux difficultés rencontrées sur le terrain. Si vous n'avez plus de pièces de rechange pour un système qui équipe moins de 20 % de votre réseau, on ne sait pas les pondre! Le système TBL1 n'a tout simplement plus pu progresser parce que nous n'avions plus les pièces de rechange. Je vous ai d'ailleurs montré, avec la plus grande transparence, une lettre qui confirmait cela plus récemment. Celle-ci prouve que le système TBL1 a été arrêté en cours de route. Je ne m'expliquerai pas sur le pourquoi ou le comment, étant donné qu'à cette période, je n'exerçais pas de responsabilité dans les chemins de fer. Lorsque plus aucune industrie n'est capable de fournir les pièces de rechange pour un système qui équipe moins de 20 % des voies, vous devez "tirer votre plan" – comme on le dit à

Bruxelles – avec les pièces qui sont sur le réseau! Dès lors, nous avons effectivement commencé, à un moment donné, à retirer certaines balises. À nouveau, il faut aussi ajouter que ceci n'a pas été fait sans avoir le fiat des autorités de contrôle. On ne peut pas toucher au système sans devoir introduire, à un moment ou un autre, un dossier auprès des autorités compétentes. Voici un premier élément de réponse à votre question de fond concernant TBL1 *versus* TBL1+.

Il ne faut pas non plus remettre la faute sur la SNCB! Évidemment, non! Ce n'est pas parce que vous faites un constat dans un courrier technique entre deux entités qui ont l'habitude de collaborer jour et nuit, 365 jours sur 365, que pour autant on jette la faute sur l'autre. On ne fait pas cela! Quand vous prenez une décision, il y a une motivation sous-jacente. Il n'était pas question de faute. Nous n'étions pas en train de nous renvoyer la balle, comme on l'insinue. À un moment donné, nous rendons simplement compte qu'une situation de fait est créée. Nous l'analysons et compte tenu des circonstances que nous constatons sur le terrain, nous décidons d'adapter notre position, voire de changer notre fusil d'épaule.

Cela fait partie de la gestion journalière d'une entreprise et des aléas auxquels on est confronté. Je ne pense pas qu'il y ait eu la moindre volonté de nuire. En tout cas, si telle est la lecture, je la démens formellement.

À la suite de l'accident de Mons de 2009, le CCPT a proposé une modification de signalisation. Vous avez constaté qu'il a fallu 9 ou 10 mois pour qu'Infrabel apporte la réponse souhaitée. Il faut savoir que si l'on veut modifier une partie de l'infrastructure, toute une procédure doit être respectée. Je vais en retracer les différentes étapes sans entrer dans les détails techniques.

On doit d'abord procéder à une enquête. Ensuite, il faut formuler une proposition d'amélioration. La troisième étape, celle qui prend probablement le plus de temps, est la production d'une analyse de risques avec une évaluation de l'impact de la modification proposée. Cette analyse de risques est un travail extraordinairement complexe. Il faut éviter qu'en intervenant pour faire mieux, on fasse moins bien dans l'empressement, n'ayant pas pensé à tous les aspects. Finalement, cette analyse de risques et tous les éléments y relatifs doivent mener à une modification le cas échéant dans la réglementation.

On a entendu à juste titre d'autres intervenants s'inquiétant des changements continus dans la

connaissance des lignes ou des réglementations applicables aux conducteurs. Une modification de l'infrastructure n'est pas à prendre à la légère. On analyse les choses en profondeur. Nous avons une procédure légale à suivre. Cela va peut-être vous choquer mais très objectivement, j'estime qu'un délai de 9 à 10 mois n'est pas excessif.

Par ailleurs, à la suite d'une analyse que vous avez réalisée, vous avez posé des questions relatives au trajet de migration de la TBL1+ vers l'ETCS. Vous avez notamment demandé si le groupe avait analysé les coûts comparés. Vous avez même très clairement indiqué les deux scénarios à comparer: migration TBL1+ vers ETCS ou directement ETCS.

Nous avons bien entendu réalisé ces analyses et je pense que la réponse peut être synthétisée de manière extrêmement simple. Quand on raisonne TBL1+ et ETCS, il faut toujours raisonner sur le matériel roulant et sur l'infrastructure.

En ce qui concerne l'infrastructure, toutes les balises TBL1+ installées dans nos rails en Belgique sont des balises ETCS. Je ne le répéterai jamais assez. Cela signifie que l'intégralité des investissements réalisés en sol en TBL1+ sont non seulement récupérables, mais ils constituent surtout la première phase d'implémentation de l'ETCS. Ainsi, rien n'est perdu. Tout cet investissement n'est pas "réutilisé", mais est la première phase d'implémentation de l'ETCS.

S'agissant du matériel roulant, c'est quelque peu différent; je parle sous le contrôle de Marc Descheemaeker. En effet, les montants de l'époque que nous avons retrouvés indiquent qu'un équipement TBL1+ dans un engin existant revient, *grosso modo*, à 10 000 euros alors que l'ETCS, en effectuant une mutation, y compris sur l'ancien matériel roulant – dont Marc Descheemaeker vous a expliqué l'extrême difficulté à équiper –, revient à 250 000 euros.

Cette étude comparative a donc bien été faite. Dans la mesure où la TBL1+ est une première phase d'implémentation de l'ETCS, que tout le nouveau matériel roulant de la SNCB qui arrive est compatible avec ces nouveaux systèmes, nous pouvons considérer qu'il n'y a aucun argent perdu. C'est assez important à prendre en ligne de compte.

En effet, s'agissant d'autres projets, si nous avions dû dépenser de l'argent deux fois, c'est-à-dire investissement dans des systèmes nationaux, non

compatibles ETCS, puis un réinvestissement cinq ou dix ans plus tard dans un système ETCS, nous aurions certainement gaspillé des centaines de millions d'euros, devenus indisponibles pour d'autres investissements de sécurité, notamment la concentration des cabines de signalisation.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Somers. Zij had een vraag over wat op pagina 41 staat inzake het residuele risico: 75 % voor TBL1+ tegenover 95 % voor ETCS. Ik stel voor dat ik hierop een schriftelijk antwoord geef aan onder andere de experts, als u het goedvindt, zodat die cijfers verduidelijkt kunnen worden. Ik meen dat beide systemen wel compatibel zijn, maar waarschijnlijk spreken wij over iets anders en moet dit verduidelijkt worden.

U hebt ook een vraag gesteld over ETCS level 1 en ETCS level 2. Zonder in technische details te gaan: ETCS1 is een systeem dat uitsluitend functioneert op basis van de bakens die in de sporen geïnstalleerd zijn. Fysiek betekent het dat de bakens die in de sporen geïnstalleerd zijn een elektronisch signaal sturen naar de locomotief die dit decodeert en het interpreteert voor de machinist. De hardware die wordt gebruikt voor ETCS1 is dus een baken.

Bij ETCS level 2 wordt gebruik gemaakt van GSM-R. De GSM-R-antenne wordt gebruikt om het signaal naar de locomotief te sturen. Men zou ons kunnen vragen waarom we, nu het installeren van GSM-R vlot verloopt, niet onmiddellijk overstappen naar ETCS2. Wel, om technische redenen heeft ETCS2 toch ETCS1 nodig om een aantal seinen met bakens te herkennen. In essentie is het verschil dat ETCS2 gelinkt is aan GSM-R, terwijl ETCS1 uitsluitend gelinkt is aan de bakens in de sporen.

U hebt ook gevraagd dat mogelijk drukke knooppunten bijzondere aandacht zouden krijgen. Dat is inderdaad onze benadering geweest, in die zin dat wij rekening houden met wat wij als infrastructuurbeheerder "efficiëntiedekking" noemen. Dit betekent dat wij eerst de moeilijke knooppunten uitrusten.

Wat is een "moeilijk knooppunt"? Wij hebben vier criteria gebruikt om het niveau van het gevaar te bepalen, en dus ook het niveau van efficiëntiedekking. Een van de criteria is de drukte van het verkeer op een bepaald knooppunt. Verder is er de complexiteit van het knooppunt. Wanneer we de dramatische omstandigheden in Buizingen bekijken, blijkt zeer duidelijk dat dit één van de gevaarlijkste knooppunten was, is en zal

blijven op ons netwerk. Vandaar dat het als vrijwel eerste knooppunt werd uitgerust met TBL1+.

Er is dus duidelijk rekening gehouden met het aspect van drukke knooppunten in de uitrol van TBL1+ in de infrastructuur.

De vraag over het overkoepelend departement veiligheid werd al beantwoord, denk ik.

Er werd een vraag gesteld, gebaseerd op het verslag van het ERA, over de positie van Infrabel ten opzichte van de activiteiten van de DVIS. Dat is inderdaad een belangrijke vraag. Wij hebben de volgende benadering gehad. We werden de jongste vijf jaar constant geconfronteerd – dat is normaal, het is absoluut geen kritiek – met wijzigingen in de wetgeving, in de richtlijnen, in de reglementering. Wanneer de perimeter van de verantwoordelijkheid verandert tussen verscheidene instanties, en als een bepaalde instantie misschien nog niet onmiddellijk uitgerust is om zijn nieuwe rol voor honderd procent te kunnen uitvoeren, welnu, dan vind ik het een plicht om dat toch te doen.

J'ai été personnellement élevé à l'école de la Marine marchande dans laquelle on ne quittait pas son quart si l'officier suivant n'avait pas pris son quart et était conscient de toute la situation de danger qui pouvait se présenter en trafic maritime.

Hier is dat precies dezelfde benadering geweest. Wij hebben inderdaad een aantal dingen gedaan om een zeer tijdelijk gat te kunnen invullen in het systeem. Hadden we dat niet gedaan, dan hadden we het verwijt kunnen formuleren dat we er toch moeten voor zorgen dat het systeem functioneert en dat de risico's worden gedekt.

U hebt eveneens de vraag gesteld of het mogelijk is om na te denken over sancties inzake veiligheid in het beheerscontract.

Mijn antwoord betreft enkel het luik Infrabel. Wij zijn daar absoluut niet tegen. Integendeel, in de onderhandelingen over het huidige beheerscontract 2008-2012 heb ik zelf in het eerste semester van 2008 aan onze voogdijminister voorgesteld om een sanctiesysteem in te voeren dat vergelijkbaar was met het systeem van de NMBS voor tariefverhoging met betrekking tot de stiptheid. Wij staan daar zeker voor open, in zoverre de gebruikte KPI's in zo'n systeem redelijk en evenwichtig zijn. Principieel zijn wij niet tegen.

Madame De Bue, j'en viens aux questions que

vous avez posées. Je crois avoir déjà eu l'occasion de répondre concernant votre question quant à la position du Groupe SNCB que vous trouviez défensive. Je regrette que cette impression se soit dégagee, mais je le répète, il y a une volonté de notre part d'adopter une attitude humble et collaborante. De plus, dans les circonstances que nous avons connues en février 2010, être offensif par rapport à un travail d'expertise aurait été déplacé de notre part.

Nous voulons réellement nous inscrire dans une démarche collaborante et espérons, d'ailleurs, pouvoir rencontrer les experts qui ont été désignés par la Chambre et poursuivre notre travail de documentation et d'explication sur les options sélectionnées.

Vous avez également abordé l'approche intégrale et intégrée de la sécurité car, pour vous, le mode de fonctionnement de la coopération au sein des trois entités du groupe n'était pas clair. J'ai déjà eu l'occasion de répondre à cette question, notamment sur le dialogue extrêmement intensif non seulement entre les trois entités du groupe et le fameux service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer.

S'agissant de la description des interactions entre les composantes des trois sociétés, ce système d'interaction entre les composantes des trois sociétés est établi notamment dans les contrats de gestion, dans le *vennootschapspact*, soit le pacte entre les trois entités du groupe SNCB à leur création et d'autres documents. Une série d'organes de concertation sont prévus, comme par exemple le comité des trois CEO, qui se réunit très régulièrement le mercredi après-midi. Toute une série de réunions spécifiques ont lieu, qu'il s'agisse de la sécurité, de la ponctualité, des finances, de la communication. Chaque manager fonctionne dans une espèce de comité concernant ces matières qui lui sont spécifiques. Il y a, bien entendu, les organes de concertation au sein desquels on se retrouve dans le cadre du dialogue social: comité de pilotage, commission paritaire nationale, sous-commission paritaire nationale. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce système a fait de la concertation intragroupe une préoccupation centrale.

Je voudrais insister sur le fait que, en dehors des organes de concertation, encore plus important que cela, il y a le coup de fil. Nos collaborateurs, nos managers sont constamment en contact les uns avec les autres sans pour autant établir des procès-verbaux ou convoquer des réunions. Le dialogue est permanent entre les différentes

entités.

Cela signifie-t-il que l'on est toujours d'accord sur tout? Non, évidemment! Mais le but de ces organes de concertation et de ce dialogue est de toujours trouver, après avoir pu comparer et confronter les différents points de vue, un point de vue commun, qui sera ensuite suivi.

Si la question est de vouloir démontrer - par des notes internes dont vous auriez eu vent ou par des courriers ou quoi que ce soit de cette nature - que la collaboration n'existe pas, on trouvera toujours des exemples, bien entendu. Je pense que cela fait partie de la vie d'une entreprise d'avoir parfois des points de vue différents. L'essentiel est de se mettre autour de la table et, en fin de compte, de trouver une dynamique commune. Mais vous avez tout de même pu constater que, lorsque nous présentons les résultats sur la TBL1+, nous sommes complètement alignés. Finalement, c'est le résultat qui compte.

Vous avez posé une question très importante et intéressante sur l'intégration de l'impact de la libéralisation en 2017. La SNCB a plusieurs secteurs d'activités. Un premier secteur qui est le secteur cargo, libéralisé depuis 2003 et un deuxième secteur qui est le transport des voyageurs en service international, libéralisé depuis le 1^{er} janvier de cette année. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de nouvel opérateur concurrent à la SNCB en trafic international de voyageurs. En septembre, il y a Eurostar, qui était une société de commercialisation et qui a obtenu sa licence d'opérateur ferroviaire mais cela ne change pas fondamentalement le marché puisque qu'Eurostar travaillait auparavant par l'intermédiaire de la licence SNCB.

Cela ne va pas changer fondamentalement les grands principes de l'approche. En effet, nous avons déjà d'autres opérateurs sur les rails, la méthode est déjà au point. La quasi-totalité des dispositions en matière de sécurité, comme je l'ai expliqué, est reprise dans la législation. On ne fait plus passer des normes ou des législations de sécurité dans les contrats de gestion. Je dirais donc, en *helicopter view*, que tous les outils législatifs sont mis en œuvre pour que, si les instances européennes, à un moment donné, le souhaitent, cette libéralisation s'accompagne de normes et d'un système de sécurité qui en tienne compte.

Quid du RER, question posée par M. Balcaen? Toutes les nouvelles infrastructures sont directement équipées en ETCS. Nous sommes

occupés pour l'instant, et vous voyez sans doute ces travaux avancer de manière spectaculaire entre l'aéroport ...

Op dit ogenblik gebeurt dit tussen de luchthaven en de middenberm van de E19. Het Diaboloproject wordt onmiddellijk uitgerust met ETCS. De Liefkenshoekspoorverbinding met 8 km tunnel onder de Schelde en 16 km nieuwe sporen tussen de linker- en rechteroever in Antwerpen wordt onmiddellijk uitgerust met ETCS.

Les nouvelles infrastructures sont équipées en ETCS. Je rappelle que l'ETCS comporte ce package 44 qui permet aussi aux informations nationales d'être encore envoyées aux locomotives.

Une question concernait la migration vers l'ETCS: quelles sont les garanties de maintenance?

Ce sont des éléments que nous négocions dans les contrats avec les industriels. S'agissant, par exemple, de la concentration des cabines de signalisation et des nouvelles loges, entièrement préfabriquées, sorties des usines d'Alstom, le contrat comprend un accord de plus de 400 millions d'euros avec Siemens et Alstom, association momentanée dénommée Belgosignal, avec des clauses toutes prévues pour la maintenance.

J'imagine donc que nous pourrions mener une dynamique semblable dans le trajet migratoire vers l'ETCS.

M. Frédéric a insisté sur la culture de sécurité. Il demandait quelles autres actions, notamment de communication, étaient prévues ou déjà exécutées. Je n'ai pas l'intégralité, mais nous pourrions vous la fournir ultérieurement. Je pense cependant à un autre élément, qui ne figurait pas dans ma présentation: la campagne de sécurité aux passages à niveau, diffusée fin de l'année passée et début de cette année, si mes souvenirs sont bons. Cette campagne était assez "choc" pour attirer l'attention sur les dangers du franchissement d'un passage à niveau au rouge.

Diverses actions sont constamment en cours. Nous pourrions vous en faire l'inventaire exhaustif.

Quant à la question sur la collaboration entre les trois piliers, je crois avoir répondu.

Idem pour la question sur "M. ou Mme Sécurité".

Mijnheer Veys, u hebt een citaat aangehaald uit een van de verslagen: "De kans op zware ongevallen blijft zeer groot." Van zulke citaten

moet ik toch een klein beetje afstand nemen.

Si vous prévoyez ou que vous dites que dans les cinquante ans à venir, il risque d'y avoir une catastrophe ferroviaire ou aérienne importante en Europe, il y a quand même une chance que vous puissiez avoir raison. J'ai répété à plusieurs reprises que le risque zéro n'existe pas.

Zulke citaten zijn vrij emotioneel. Ik kan geen verdere commentaar formuleren. Het nulrisico bestaat niet.

Y aura-t-il encore un accident dans les cinquante prochaines années ou dans le siècle qui vient? Je ne peux vous garantir qu'il n'y aura plus d'accident. Nous faisons tout ce que nous pouvons raisonnablement faire, nous faisons tout ce qui est en nos moyens pour l'éviter mais je répète que le risque zéro n'existe pas.

U hebt ook een vraag gesteld over het precaire juridische statuut van TBL1+. Ik meen dat ik die vraag in detail heb beantwoord. Ik vat het nog even samen. De Europese Commissie zal nooit uitdrukkelijk zeggen dat zij daarmee akkoord gaat. In de vier jaar waarin we daarmee bezig zijn, is er echter nooit een initiatief geweest van de Commissie om te zeggen dat we dit niet mochten doen. Integendeel, met de enorme commotie die werd veroorzaakt na Buizingen, onder andere in de media, heeft de Commissie het dossier opnieuw bekeken. Opnieuw is gebleken dat de Commissie blijkaar – wie ben ik echter om daar in detail op te antwoorden, aangezien de Commissie vooral een relatie heeft met de staat en slechts een onrechtstreekse relatie met het spoorwegbedrijf – niet geneigd is om het juridisch statuut van TBL1+ ter discussie te stellen.

U hebt ook een vraag gesteld over gevaarlijke producten. U bracht dat in relatie met een *slide* die ik getoond heb over gevaarlijke goederen en de manier waarop ze gesignaleerd worden op het net. U maakte de link met een ongeval in april waarbij men niet wist wat er in de wagon zat.

Dat is niet juist. Wij wisten onmiddellijk wat de inhoud van die wagon was. Die informatie werd doorgegeven aan de bevoegde autoriteit. Dat wil ik duidelijk ontkennen.

Over de demontering van TBL1 heb ik al iets gezegd.

U had het over een pingpongspel tussen NMBS en Infrabel. Er is geen pingpongspel. Dat wil ik zeer uitdrukkelijk ontkennen. Er is een dialoog. Af

en toe zijn er moeilijkheden. Dat is enorm complex. Er zijn tientallen, honderden ingenieurs mee bezig. Wij zitten op dezelfde golflengte.

Monsieur Thiébaud, vous avez parlé du crocodile de Mons qui n'a pas fonctionné et vous vouliez savoir comment ce type de défaillance était détecté. Dans le cas de Mons, la défaillance a été détectée par le conducteur. Je reste prudent sur ce sujet car nous avons décidé de ne jamais commenter des accidents tant que des enquêtes sont en cours.

Je voudrais néanmoins rappeler que le crocodile est un système d'aide à la conduite. Sur cette ligne, il y a un panneau fixe de limitation de la vitesse et les conducteurs ont un système d'agrégation qui fait qu'il y a une reconnaissance de leur expertise de la ligne. Dans la réglementation concernant l'infrastructure, il est prévu qu'un crocodile défectueux doit être réparé endéans une certaine période. Dans le cas de l'accident de Mons, cette période n'a pas été dépassée.

L'entièreté de la réglementation concernant l'infrastructure a donc été respectée et correctement suivie dans ce cas!

Ik kom tot een vraag van de heer Van den Bergh. Hij zei dat Infrabel zich zou verzetten tegen de extensie van de rol van DVIS. Ik heb dat ook gelezen in het ERA-verslag. Dat is niet juist. Wij zijn niet tegen een uitbreiding van de rol van DVIS of van een ander orgaan dat DVIS zou opvolgen. Wij zijn er vast van overtuigd dat het alleen beterschap kan brengen als we beter gecontroleerd worden en als de administratie die ons eigenlijk moet controleren, steeds sterker wordt. Zelf moet ik nog nagaan van waar dat standpunt komt, maar het is zeker geen positie die ik ingenomen zou hebben.

Inzake de zichtbaarheid van de seinen bestaat er inderdaad een standaardprocedure die gebruikt kan worden wanneer een element van infrastructuur verbeterd moet worden. Ik denk dat we die procedure beter schriftelijk aan de commissievoorzitter bezorgen. Het gaat om de procedure die vastgelegd is wanneer we een element van de infrastructuur moeten veranderen, of het nu gaat om een sein of om iets anders.

De heer Van den Bergh maakt terecht een allusie op de te belangrijke veranderingen in de reglementering voor de treinbestuurders. Natuurlijk moeten we een evenwicht vinden tussen te veel veranderen en te weinig. Wanneer er een situatie wordt gedetecteerd die verbeterd

moet worden, dan moeten we die ook verbeteren. Dat geeft natuurlijk aanleiding tot verandering. In bepaalde gevallen kan dat als storend beschouwd worden.

Ik kom tot de vragen van de voorzitter.

Wij zullen aan de commissie onze bevindingen bezorgen van destijds over de studie van buitenlandse systemen, evenals de technische redenen waarom het moeilijk was.

U hebt een zeer belangrijke vraag gesteld over het volgende. We zijn nu geconfronteerd met drie verslagen. Hoe zou de top drie van de aanbevelingen eruitzien?

Welnu, de eerste aanbeveling zou luiden: ga voort met TBL1+, en zo vlug mogelijk. Daarmee zijn we bezig. Met die aanbeveling zijn wij het dus volledig eens; vandaar ook het trilateraal plan van maart.

De tweede aanbeveling: ga ook zo vlug mogelijk voort met de uitrol van ETCS.

Een derde aanbeveling zou waarschijnlijk gaan over het constant verbeteren van al wat de veiligheidscultuur betreft. Dat is een uitdaging van elke dag. Het is niet over negen maanden of vijf jaar gedaan. Dat is een uitdaging van iedere dag, gelet op het feit dat de helft van het personeel in een periode van acht tot tien jaar verdwijnt, wat de zaak dus nog dubbel zo moeilijk maakt. Dat zou heel waarschijnlijk mijn top drie van aanbevelingen zijn.

U had nog een vraag over het feit dat bepaalde observatoren zeggen dat ETCS de capaciteit verhoogt. De ervaring van onze ingenieurs is precies het tegenovergestelde. Om allerlei technische redenen – en ik zal vandaag niet in detail treden – wordt men bijna overal in Europa geconfronteerd met een limiterend effect van de capaciteit wanneer men overstapt naar ETCS.

Vandaar ook dat een aantal netten daarmee toch enorm voorzichtig is. Men heeft hier veel gesproken over Zwitserland en Duitsland. Laten we nooit vergeten dat de strategie ETCS *full supervision*, niet ETCS *limited supervision*, volledig aanleunt bij de Duitse strategie. Die bestaat erin om gewoon te wachten tot de versie 3.1.0 klaar is. In de beste gevallen zeggen de experts vandaag dat dat in 2015 zal zijn.

Comme cela me semble essentiel, mesdames et messieurs, dans les travaux de cette commission,

je reviens sur ceci. Pour faire un parallélisme avec le monde informatique, si, en 1981, qui est l'année où nous avons vu apparaître en Europe le premier ordinateur personnel – le ZX81 –, ceux qui refusaient de l'acheter avaient dit: "Nous attendons le Windows Vista", nous aurions perdu vingt-cinq ou trente ans. C'est un petit peu comparable.

Naar mijn mening moeten we niet wachten op 3.1.0 om voort te gaan, maar dat is wel wat bepaalde netten gaan doen.

Er moet inderdaad een engagement aangegaan worden voor ETCS. Men had kunnen opteren om daar pas mee te beginnen wanneer een toekomstige versie klaar is, wat misschien tot 2015 kan duren. Dat is niet onze keuze geweest. Bedankt voor uw aandacht.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen kort te zijn door een aantal vragen van de leden te hergroeperen.

De heer Vandeput had een zeer specifieke vraag over mogelijke tekorten aan gekwalificeerd personeel en de behoeften van de Groep. Sinds ongeveer 2005 functioneert de Groep in zijn totaliteit met ongeveer 37 000 voltijdse equivalenten. Dat wordt nu waarschijnlijk een heel klein beetje doorkruist door het B-Cargo-verhaal. Iedereen wacht momenteel af wat er met B-Cargo gaat gebeuren.

We houden het personeelsbestand redelijk stabiel. Dat is ook grosso modo de strategie die we bepaald hebben. Alle toenames inzake volumes en dergelijke komen voort uit de productiviteitswinst die we grosso modo moeten kunnen boeken. Dat houdt in dat er sinds 2006 continu mensen aangeworven worden. In 2006 waren dat 1 278 personen, 1 595 personen in 2007, 1 716 in 2008 en net geen 1 800 in 2009. Die aanwervingen houden ons personeelsbestand op peil.

Het spreekt voor zich dat er een zeer grote behoefte is aan technische beroepen. Daar wordt dan ook zwaar in geïnvesteerd. Als ik 1 januari 2005 vergelijk met 1 januari 2010, dan is het aantal industrieel ingenieurs in de groep, dat echt de functie van industrieel ingenieur uitoefent en dus geen managementfunctie bekleedt, gestegen van 432 naar 574 personen. Dat vormt een toename van 33 %. Het aantal burgerlijk ingenieurs dat de functie uitvoert, is in diezelfde periode gestegen van 177 naar 250 personen. Dat vormt een toename van 41 %.

Een andere categorie die zeer belangrijk is voor de groep, is die van de technici ELM. In diezelfde periode is het aantal technici ELM dat de functie uitoefent, gestegen van 2 549 naar 2 834 voltijds equivalenten.

Het probleem rond de technici ELM blijft een arbeidsmarktprobleem.

Wij moesten onmiddellijk na de evaluatie van het ongeval in Buizingen en de visienota van de minister, de vakbonden en de NMBS-Groep inschatten wat de inschakeling van TBL1+ zou kosten aan extra human resources, en dan vooral aan technici ELM. Dit jaar moesten wij 293 technici ELM aanwerven. Dat is veel gezien het slaagpercentage ten gevolge van onze hoge eisen. Dat betekent concreet dat een heel hoog percentage afgestudeerden bij ons moet komen solliciteren. Op die 293 hebben wij er op dit moment 214 ook effectief aangeworven. We zullen dus nog even moeten schrapen tegen het einde van het jaar. Mijns inziens is dat een heel goed resultaat. Die human resources nemen ook toe. Er wordt dus zeker niet op human resources bespaard.

Er waren heel wat vragen met betrekking tot de bedrijfscultuur. Zoals ik al zei in de inleidende uiteenzetting, is bedrijfscultuur een heel moeilijke kwestie. In HRM-kringen zegt men soms: "Culture kills the strategy." Uiteraard is er een strategie om deze groep beter voor te bereiden op de toekomst. Dat is de verantwoordelijkheid van zowel human resources, het people management van de grafische lijn als van elke operationele dienst. Daar komen ook heel wat elementen bij kijken. Van het personeel wordt onder andere verwacht dat ze meer veranderingsbereid zijn, verantwoordelijker, meer *P&L-minded*, klantvriendelijker en bewuster in verband met veiligheid.

Het is een complex gegeven en heel wat instrumenten moeten er toe bijdragen die bedrijfscultuur continu aan te passen, te moderniseren en te verbeteren. Dat gebeurt door het opbouwen van feedbackprocessen, door duidelijke objectieven te stellen, door te meten of objectieven gehaald worden, door KPI's in te voeren, door een competentiewoordenboek te maken, door functieprofielen duidelijk te omschrijven, door transparant oproepen te doen, door mensen binnen het bedrijf in concurrentie te plaatsen met mensen buiten het bedrijf, door meer vergelijkende studies te maken en dies meer. Dat is een hele batterij aan maatregelen die daartoe bijdragen.

Zoals ik al zei, ben ik het eens met de experts, zeker als men de periode tot en met 2002 bekijkt. Dat is niet alleen eigen aan onze Groep. Dat is eigen aan spoorwegmaatschappijen over de hele wereld. Het zijn relatief gesloten bedrijven. Het vraagt heel wat tijd om die bedrijven vlotter te laten kijken naar wat er gebeurt bij de *peers* in de sector en bij andere bedrijven in het land.

Er waren een aantal opmerkingen over werkdruk en veiligheid. Ik denk dat wij toch een beetje moeten opletten. Niets is zo erg als het ijdel gebruiken van het begrip veiligheid.

U weet dat wij nogal wat stakingsaanzeggingen binnen krijgen. Daarin wordt het woord veiligheid heel vaak gebruikt – dat is niet omdat wij het woord veiligheid niet belangrijk vinden – om een argument te vinden om een ietwat comfortabelere situatie te hebben in een keertijd of een beurtregeling. Als wij veiligheid serieus willen nemen, is niets zo erg dan de waarde van het begrip veiligheid te ondergraven door het ijdel en onterecht te gebruiken in een verkeerde context.

Ik denk dat wij geboekstaafd staan als een onderneming die in goede arbeidsomstandigheden voor haar personeel voorziet. Ik denk niet dat daaraan moet worden getwijfeld. Het is absoluut niet zo dat wij het personeel tot de laatste seconde uitpersen. Al te dikwijls wordt gezegd dat de arbeidsdruk tot onveiligheid aanleiding geeft. Ik vind dat persoonlijk heel vervelend, want het ondergraaft een politiek om aan veiligheidsbeleid te doen.

De voorzitter maakte de opmerking dat wij nooit op veiligheid hebben bespaard. Voor alle duidelijkheid, ik heb dat in het proces van de actualisatie van het investeringsplan, zoals ik dat sedert 1 januari 2005 ken, waarbij het investeringscomité met het oog op 60/40-verdelingen en dotaties handelt, nooit zien gebeuren.

Ik spreek me niet uit over wat daarvoor is gebeurd. Dat zou ik niet weten. Het is zeker ook niet de interpretatie dat alle middelen die werden gegeven, zijn opgebruikt. Ik zeg dat er nooit gearbitreerd en geschrapt is in een vraag van een projectverantwoordelijke rond veiligheid om andere projecten op andere niveaus te stijven in het kader van de arbitrage in dat investeringscomité.

Over GSM-R, zoals u zelf stelt, mag enige nederigheid worden betoond. Het woord is hier

echter al te veel gevallen; zo nederig zijn wij nu ook weer niet.

Niettemin wil ik opmerken dat GSM-R een typevoorbeeld is van de manier waarop het dikwijls foutloopt. Er wordt optimistisch aan een project begonnen. Het project kent vervolgens vertraging en kost meer dan oorspronkelijk gepland, omdat bijvoorbeeld een bouwvergunning minder vlot wordt goedgekeurd.

Laat ons eerlijk zijn. Het gaat ook over een gsm-netwerk en het plaatsen van pylonen, die onderhevig zijn aan bouwvergunningen en aan gezondheidsnormen. De ontplooiing van bedoeld gsm-net kent evenveel problemen als de ontplooiing van gelijk welk ander gsm-net waarvoor masten moeten worden geplaatst.

In ons geval vraagt de oprichting van bedoeld gsm-netwerk soms nieuwe masten. Wij kunnen niet altijd aan *sharing* doen. De masten moeten immers vooral de spoorlijnen dekken, wat, zoals u al zal hebben gemerkt, niet altijd het geval is bij de masten van een normale gsm-operator.

Ik wil ongeacht alle kritiek, die ik probleemloos aanvaard, echter toch even opmerken dat eind 2009 het GSM-R-netwerk ontplooid was. Al bij al was het ontbreken van een dergelijk netwerk de belangrijkste conclusie na het ongeval in Pérot. Eind 2009 was bedoeld netwerk ook klaar.

Er is ook gevraagd hoe het met de publicaties van sommige onderzoeken – Mons en sedert Mons – zit. De hele overgang naar de situatie van na, indien ik mij niet vergis, de wet van 16 januari 2010, die op 18 februari 2010 in werking is getreden, is relatief moeizaam verlopen. Dat klopt.

Voormelde, moeizame overgang is ook uitlegbaar. Er is een evolutie waarbij de centrale opdrachten inzake exploitatieveiligheid bij de NMBS-Holding stelselmatig worden afgebouwd. Vervolgens wordt het wetsontwerp ingediend. Er kan niet tot een stemming worden overgegaan. Het ontwerp wordt dan maar in een programmawet opgenomen, waarna wij in een leemte vallen. Plots is er dan het ongeval in Buizingen en weet niemand zelfs of de nieuwe wet al dan niet van kracht is. De staatssecretaris en de betrokken diensten van de FOD hadden ons gevraagd of wij nog voldoende personeel ter beschikking konden houden. Wij hebben ook personeel ter beschikking gesteld voor de onderzoeken rond het ongeval in Buizingen.

Het is evenwel onmogelijk voor de NMBS-Holding om zich bij wijze van spreken in een halvelings illegale situatie te begeven. Ik bedoel dat het ter beschikking stellen van middelen voor onderzoeken bij wet niet meer mag, maar dat wij de middelen dan toch ter beschikking stellen. Dat is raar. Dat is twee logica's in een keer volgen, wat niet altijd even eenvoudig is. Het is bovendien niet altijd even eenvoudig om het betrokken personeel te motiveren en aan boord te houden. Het betrokken personeel zoekt uiteraard binnen de NMBS-Groep, wat zijn volste recht is, de mogelijkheid om zich op andere terreinen te ontplooiën, op het ogenblik dat het merkt dat de afbouw gebeurt.

Wanneer de vraag is of één bepaald persoon dat moet doen, kan ik maar herhalen wat de heer Lallemand gezegd heeft: dat is niet wat tot nu toe gebeurde. Het is uiteraard aan u daarover te oordelen.

Mijn pleidooi is op te letten. Ik heb soms de indruk dat men onder druk van de Europese Commissie alles meer en meer fragmentarisch organiseert. Voor wij het weten en met al die ontduubelingen zijn al die competenties misschien dermate verspreid dat zij uiteindelijk niet meer beschikbaar zijn. Ik heb het dan niet speciaal over de competenties inzake exploitatieveiligheid, maar over het spoorweglandschap in het algemeen.

Een ongeval zoals dat in Buizingen wijst uiteraard op het falen van het systeem van ons openbaar vervoer. Met "systeem" bedoel ik niet de organisatie, en ook niet de technische systemen die erachter zitten. Een klant van het collectief openbaar vervoer verwacht toch een betrouwbaar systeem. Ik bedoel: hij wordt vervoerd, hij past zich aan aan de uurregeling, aan de manier waarop het vervoer georganiseerd is. Wanneer het foutloopt, om welke reden dan ook, is dat zeer vervelend, want de klant heeft zijn traject in andermans handen gelegd. Dat is iets heel anders dan wanneer men zich met de auto op de weg begeeft.

Een product als het openbaar vervoer staat of valt met de betrouwbaarheid. Of het gaat om een ongeval, om een catastrofe of om vertragingen, uiteindelijk ondergraven alle incidenten de betrouwbaarheid. Dit wordt uiteraard gepercipieerd als het falen van het systeem. Ik kan het alleen maar eens zijn met die perceptie.

Ik wil nog één element aanhalen. Er is gevraagd hoe het zit met de contacten tussen publiek, overheid, de Groep, en de bedrijfswereld.

Ik meen dat de contacten met de overheid redelijk vlot en ordentelijk verlopen. Wij zijn daarvoor nu eenmaal een beetje – zonder te overdrijven – georganiseerd. Wat de contacten met de bedrijfswereld betreft, mag men niet vergeten dat wij alledrie onderworpen zijn aan de wet op de overheidsopdrachten. Ik mag wel zeggen – ik ben niet helemaal onbekwaam op dat terrein – dat binnen de Groep de wetgeving ter zake relatief goed wordt opgevolgd en nageleefd.

Ook de interne audit ziet heel correct toe op punctuele dossiers vooraleer deze in een proces van besluitvorming komen.

Nog een randbemerking wat dat betreft, voor alle duidelijkheid voor deze commissie. Er bestaat binnen de Groep evenmin als elders iets als economische compensaties en dergelijke. U moet er zich van bewust zijn dat in de periodes die sommige van die rapporten nu hebben behandeld – op die realiteit moet ik u toch wijzen – economische compensaties een realiteit waren. Economische compensaties bestaan vandaag niet meer. Dat maakt ook in de cultuur van het bedrijf een ongelooflijk groot verschil uit.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te herhalen wat ik in het begin heb gezegd. Voor ons zijn deze rapporten welkom. Vooral dat van de experts, want dat van het Rekenhof vind ik inzake de keuze voor TBL1+ wat minder objectief. De experts hebben door het maken van die synthese een heel goed rapport afgeleverd waaruit wij heel veel kunnen leren.

Mocht u nog andere personen van de organisatie willen horen, dan horen wij dat graag.

Marc Descheemaeker: Ik zal proberen even kort te zijn als collega Haek. Ik heb bij verschillende leden van de commissie gemerkt dat ik op twee punten waarschijnlijk niet duidelijk genoeg ben geweest. Ik verontschuldig mij daarvoor. Twee thema's kwamen voor in de interventies van de heer Balcaen, mevrouw Somers, de heer Veys, de heer Thiébaud en de heer Van Hecke. Dat ging over twee elementen, enerzijds de rodelichtenproblematiek of verkeerslichtenproblematiek en anderzijds heel het migratiepatroon TBL1+/ETCS inclusief de kosten.

En ce qui concerne les feux rouges, je crois que tous les chemins de fer du monde entier connaissent ce problème. Votre commission traite cette problématique qui existe en Belgique depuis

des dizaines d'années.

TBL1+, ETCS, tous les systèmes de sécurité qui existent en France, aux Pays-Bas, en Allemagne ont entre autres comme objectif d'éviter un accident en cas de faute du conducteur, s'il ne voyait pas le signal, s'il avait un problème. Si tout le monde me demande ce que je fais de la problématique des feux rouges, je réponds que, justement, on fait TBL1+, ETCS pour y remédier. C'est très important. Tout cela est intimement lié. Quelques intervenants ont presque dissocié ces choses dans leurs questions. Or, je le répète, c'est justement pour éviter qu'un dépassement de signal ne provoque un accident qu'on fait tout ce qu'on fait. C'est intimement lié!

Est-ce que demain, après toute la sensibilisation, toute la motivation, toute la formation, toutes les discussions sur le stress au travail, on sera encore confronté à des situations où un conducteur de train ne voit pas le feu rouge? Oui mais alors on sera équipé de systèmes qui savent gérer ce problème. C'est très important.

Ce qui m'amène à nouveau sur le choix de TBL1+ maintenant – apparemment je l'avais très mal expliqué car plusieurs questions portaient sur ce sujet –, sur les coûts répétitifs, l'argent jeté par la fenêtre, sur la migration, sur l'oubli ou l'arrêt de l'ETCS. En ce qui concerne le matériel roulant, Luc Lallemand a déjà expliqué la position TBL1+ comme première phase ETCS.

Quelle est la situation du matériel roulant?

Premièrement, il y a tout le matériel qu'on achète pour l'instant, à commencer par les trains à deux étages M6. Cela porte aussi sur les locomotives type 18. Je répondrai à la question qui a été posée à ce sujet. Cela porte sur les locomotives de type Desiro qui sont orientées entre autres vers le RER. Cela porte sur tout le nouveau matériel qu'on va acheter demain et après-demain. Jusque 2015, on parle de presque 40% de notre flotte.

On a prévu d'installer à bord immédiatement tout le *hardware* nécessaire pour fonctionner en ETCS. Cela veut dire qu'un ordinateur spécifique est placé dans le train avant même de rouler: il est déjà équipé par le constructeur, peu importe que ce soit Alstom, Bombardier ou Siemens. Nous allons activer l'ETCS au moment où les lignes en seront également équipées. Pour ces nouveaux trains et jusqu'au moment où l'ETCS sera opérationnel, on n'activera que la fonctionnalité TBL1+. C'est la phase intermédiaire qui va gérer la situation devant les feux rouges. Cela veut dire

que le *hardware* ETCS permet aussi de faire fonctionner la TBL1+.

Puis, pour répondre à une question de M. Van den Bergh, il y a le "vieux brol". Je crois que Mme De Bue s'est également inquiétée des trains d'un certain âge. On équipe ces trains qui n'ont même pas de fonction Memor d'une sorte de Memor light. En effet, ces trains vont disparaître de notre flotte vers la fin 2012 et seront remplacés. Il est impossible d'équiper d'ETCS du matériel datant d'il y a trente ou quarante ans. Ils sont d'une génération de trains où l'ordinateur n'existait pas. Ce matériel, oublions-le: dans très peu de temps, il va disparaître mais dans l'intervalle, avec un budget d'investissement limité, on va améliorer le fonctionnement avec ce Memor light, un petit système qui alerte tout de même le conducteur, autre segment très modeste, très limité, en voie de disparition.

Ensuite, il y a du matériel plus moderne qu'on pourra équiper d'ETCS, par exemple les locomotives de la génération type 13.

Il en existe également d'autres au sein de la flotte, susceptibles d'être équipés de l'ordinateur ETCS. Les cabines sont suffisamment vastes pour recevoir cet ordinateur et tout l'outillage ETCS. Comme Luc Lallemand l'a dit, le coût se situerait entre 250 000 et 300 000 euros selon le type de matériel. Nous allons faire cela selon un planning fixé entre 2014 et 2022. Ce type de matériel est relativement moderne. Il peut encore servir pendant des dizaines d'années avec l'ETCS. Il a déjà ou va recevoir maintenant le TBL1+. C'est le troisième segment de matériel.

Ensuite, il y a le matériel dans lequel on sait investir le TBL1+ mais pas l'ETCS. Pendant dix ans, on va pouvoir fonctionner avec le TBL1+. La dimension d'investissement par locomotive ou par train varie de 15 000 à 30 000 euros. Il y a donc une relation à dix contre un entre ETCS et TBL1+. Les 300 000 euros que l'on va investir dans un train ETCS ne sont évidemment pas de l'argent perdu.

Les 20 000 ou 30 000 euros qu'on investit en TBL1+ dans les locomotives qui ne savent pas prendre l'ETCS, est-ce de l'argent perdu? Non, parce qu'on améliore de manière significative la sécurité pendant des années. Est-ce que l'on va pouvoir réutiliser tout l'outillage que l'on met à bord? Non, pas entièrement. Certains éléments, comme une antenne par-ci par-là, peuvent être réutilisés mais c'est plutôt modeste. De ces 25 000 ou 30 000 euros, on récupérera peut-être

de 3 000 à 5 000 euros. Mais l'investissement est plutôt modeste par rapport à l'ETCS.

Dans ce contexte-là, je vais citer les chiffres que M. Madrane a demandés: pour installer le TBL1+ à bord de 1 020 trains, on va investir 38 millions. Pour placer l'ETCS à bord de 60 locomotives de type 13, on va investir 28 millions. Vous voyez là, train par train, le facteur dix contre un. Donc, l'investissement en ETCS est très important et continue évidemment. En TBL1+, il est beaucoup plus modeste mais on gagne plusieurs années de sécurité avec ce système.

C'est ainsi que, dans quelques années, en 2012, le vieux "brol" aura disparu de la flotte et deux systèmes performants de sécurité, ETCS ou TBL1+, continueront à exister. Tous les deux s'attaquent à la problématique de la gestion des feux rouges: l'ETCS de manière proactive et le TBL1+, d'une manière plutôt "policière", améliorant ainsi nettement la sécurité sur le réseau et, par conséquent, la problématique des feux rouges qui a conduit aux accidents, dont celui de Buizingen.

Quant à la question de M. Geerts sur l'état d'avancement des locomotives de type 18, le marché a été remporté par la société Siemens. Je reviens à ce propos sur la nouvelle politique industrielle instaurée par la SNCB et dont j'ai été à l'initiative dès mon arrivée en 2005. Auparavant, il y avait dans le groupe un esprit d'ingénierie apprécié par l'industrie visant à réinventer le train ou la locomotive. En effet, si le développement d'un certain type de train se fait directement en collaboration avec le client – même si vous respectez à 100 % la loi sur les marchés publics – la commande sera automatiquement passée chez ALSTOM, BOMBARDIER ou un autre fabricant, étant donné que vous avez quasiment développé le train ensemble. Nous avons changé notre fusil d'épaule, étant donné que cette stratégie était relativement coûteuse (petites séries, petits développements, frais fixes assez importants).

Il a dès lors été dit aux constructeurs: "On présume que vous savez fabriquer des locomotives. C'est votre métier de base, pas le nôtre! Dans ce contexte, on n'achète que du matériel existant développé par vous, selon un cahier des charges général et qui donne la possibilité à la concurrence de participer." Nous avons ainsi obtenu les locomotives de type 18, les Desiro. Nous avons simplement consulté le marché, en précisant que nous voulions des trains existants d'environ telle taille et de telle puissance. Nous voulions qu'au moins trois, quatre ou cinq

concurrents participent à l'appel d'offres, de manière à obtenir le meilleur prix pour le contribuable. Les prix obtenus ont été nettement plus intéressants que les prix nominatifs d'il y a dix ans!

Les locomotives de type 18 sont plus puissantes et plus performantes et on les paie moins cher que celles de type 13 il y a 10 ans. Ces dernières étaient presque développées pour nous. Aujourd'hui, notre choix s'est porté sur des locomotives de base qui roulent en Hollande, en Allemagne, en Autriche et qui rouleront bientôt en Belgique.

Où en sommes-nous aujourd'hui avec les locomotives de type 18?

We hebben de verantwoordelijkheid voor de levering van voorliggend type locomotief volledig aan de fabrikant gelaten. We hebben aan de fabrikant het vereiste type locomotief doorgegeven, die gehomologeerd, gecertificeerd en getest moet zijn. Dat vormde de verantwoordelijkheid van de fabrikant. Siemens heeft die verantwoordelijkheid genomen, en heeft de marktraadpleging gewonnen met een zeer scherpe prijs. Het vormt nu hun probleem om zo snel mogelijk die producten te leveren. Dan pas worden zij betaald.

Zij hebben bepaalde problemen gekend met de homologatieprocedure. Zij hebben aan bepaalde performantie-eisen van het lastenboek niet onmiddellijk kunnen voldoen. Het gaat daarbij onder meer over de sterkte van de batterijen en de motorperformance. Zij hebben daaraan moeten werken, wat een zekere vertraging heeft opgeleverd. Dat vormt echter niet ons probleem.

In het eerste kwartaal van 2011 verwachten wij dat de homologatieprocedure wordt afgesloten, zodat wij in het tweede trimester de eerste locomotieven type 18 zullen kunnen inzetten in commerciële dienst. Concreet betekent dat dat een volledig gehomologeerd, gecertificeerd en industrieel afgewerkt product aan ons zal geleverd worden. Op dat moment kan de opleiding beginnen. Het tweede trimester van het jaar 2011 zullen de locomotieven dus commercieel in dienst komen. Die afspraken zijn gemaakt met Siemens. Ook de betalingsplanning, uiteraard met publiek geld, volgt die logica. In die zin hebben wij naar mijn mening voor de belastingbetaler ook juist gehandeld.

Er waren nog een aantal individuele vragen en opmerkingen.

Mme Musin avait aussi posé une question sur les feux rouges.

Mijnheer Vandeput, het is belangrijk de verschillende noties te begrijpen. TBL1+ is geen ETCS. Ook in Zwitserland is het ZUB-systeem geen ETCS. Men wil het nationaal systeem laten evolueren naar een lightversie van ETCS, maar het is geen ETCS. Zwitserland heeft bij mijn weten ETCS geïnstalleerd op ongeveer 60 tot 70 kilometer spoorlijn, net zoals België trouwens.

Monsieur Balcaen, tout comme chez Infrabel, les directives sont respectées. Nous avons reçu la certification sur notre système de sécurité conformément aux directives prévues. Et avec les certifications, un *follow-up* sera assuré. Je suis passé plus rapidement sur certains slides lors de la présentation, car les numéros et les dates de certification figurent dans la présentation.

En ce qui concerne le dépassement de feux rouges, le sujet a été abordé, ainsi que celui du RER. Ce qui importe, c'est d'examiner l'image du réseau ferroviaire. Luc Lallemand et Infrabel sont occupés à équiper le réseau avec les systèmes TBL1+ et ETCS. Nous sommes occupés à équiper notre flotte selon les schémas que je vous ai expliqués. Il n'est pas évident d'associer les deux sur un tissu. En effet, si demain une ligne est totalement ou partiellement équipée d'un système, les trains seront-ils également équipés du même système? Je ne peux le garantir. Nous allons essayer d'établir un planning qui respecte ces priorités. Mais, des portions de ligne seront équipées, car elles se situeront au carrefour de plusieurs directions. Toutefois, si par la suite, une ligne non équipée part, par exemple, de Namur, je n'arrêterai pas le train à Namur, car il poursuivra sa trajectoire aussi sur la portion de ligne qui, peut-être, n'est pas équipée. De même, un train non équipé peut se rendre en gare de Namur en parcourant encore quelques kilomètres sur un tronçon qui l'est.

Nous n'atteindrons une couverture de 100 % que lorsque la flotte sera équipée à 100 %. Jusque-là, nous conserverons une sorte d'association qui n'est pas parfaite. Des trains équipés rouleront sur des lignes non équipées et vice-versa. Cet équipement sera progressif jusqu'à ce que la couverture soit complète, mais d'ici-là, nous courons le risque de rencontrer une incompatibilité. La gestion et le problème de la SNCB par le passé étaient également dus aux parcs plutôt limités: quelques dizaines de locomotives de tel type, une vingtaine de tel autre,

des rames d'un autre type, etc. Afin d'améliorer nos prestations industrielles, il convient de standardiser, d'où les grandes séries. La gestion en sera d'autant plus facilitée. Car toujours gérer des sous-parcs, différents systèmes de sécurité, différents types de voltage, différents systèmes de sécurité étrangers, des trains se rendant au Luxembourg, à Maastricht ou Lille, nécessite que nous soyons aussi dotés de systèmes de sécurité des autres pays. La gestion des sous-parcs est extrêmement difficile tout en étant un élément de sécurité en soi. Ce puzzle n'est pas évident.

De vraag van mevrouw Somers over de verspilling van belastinggeld heb ik beantwoord.

Mijnheer Veys, u was ontgoocheld. Ik vind dat jammer. Ik was ook een beetje ontgoocheld, omdat twee of drie vragen, die waarschijnlijk waren bedoeld als kritische vragen, bijna klonken als beledigende vragen. U stelt voor om te gaan kijken hoe ze het in het buitenland doen. Wij doen dat. Persoonlijk beschouw ik de Zwitserse spoorwegen op dit moment als de beste spoorwegen in Europa. Wij nemen die als een permanente benchmark voor communicatie, veiligheidssystemen enzovoort. Daarom weet ik ook vrij goed hoeveel kilometers ETCS zij hebben.

Wij spiegelen ons aan het buitenland. Zowel de Nederlandse als de Zwitserse spoorwegen hebben inderdaad een hoger treingebruik per lopende meter spoor dan de Belgische spoorwegen. Zij hebben een ander circulatiesysteem en hebben geen stersysteem zoals Brussel, maar wij kunnen nog een en ander van hen leren.

In de oefening die Infrabel en de NMBS samen maken om de kwaliteit van onze dienstverlening te verbeteren, benchmarken wij ons aan de Zwitsers en gebruiken wij zelfs de consultants – en dan komt er natuurlijk een consultancyfactuur – die het volledige langetermijntransportplan van de Zwitsers hebben opgesteld. Dat zal waarschijnlijk voor kwalitatieve verbeteringen zorgen.

U hebt ook een vraag gesteld over Deinze. Luc Lallemand heeft er summier op geantwoord. Ik zal in detail antwoorden. Uw informatie is helemaal verkeerd. In Deinze waren twee spoorwagens ontspoord door een wissel. Beide wagens waren leeg.

Binnen twintig minuten had de treinbestuurder alle informatie overhandigd aan de plaatselijke brandweer. Het spijtige is dat de noodplanning in Oost-Vlaanderen, onder leiding van de

gouverneur, een beroep had gedaan op twee of zelfs drie brandweerkorpsen en dat er eigenlijk een communicatieprobleem was tussen de brandweerkorpsen.

Bovendien werd er door Infrabel nogmaals een bevestiging gestuurd van de inhoud van die wagons aan een van de drie brandweerkorpsen. Ik kan u veel vertellen, maar in een tegenstelbare vergadering, in aanwezigheid van de gouverneur, de plaatselijke politie en de brandweerkorpsen, heeft een eerstaanwezend inspecteur het proces-verbaal getoond waarin werd gesteld dat het inderdaad zo is verlopen.

Ik weet dat u waarschijnlijk in de krant hebt gelezen dat de gouverneur een uitspraak heeft gedaan, maar in die vergadering heeft hij zelf vastgesteld dat hij misschien iets te voorbarig was.

Ik herhaal wat de heer Luc Lallemand heeft gezegd over “een stap terug op het vlak van de veiligheid”. Als het Rekenhof dat inderdaad zo bedoelt – maar ik vrees dat die zin een beetje uit zijn context wordt gehaald –, staat dat in schril contrast met de aanbevelingen van de drie experts die zeggen dat TBL1+ onverwijld moet worden uitgerold op het volledige netwerk.

Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de ene expert aanraadt om dat zo snel mogelijk te doen en daarmee nog verder te gaan, omdat het de veiligheid op het net verbetert, terwijl de andere zegt dat we daarmee een stap terug zullen zetten op het niveau van de veiligheid. Volgens mij is die zin enigszins uit zijn context gerukt, of misschien moet hij anders gekwalificeerd worden.

Mijnheer Veys, wat het Nederlands veiligheidssysteem aangaat, veronderstel ik dat u het bestaand rodelichtensysteem van de Nederlanders bedoelt. Dat systeem is met het Duits en het Frans systeem vergelijkbaar. Het voorziet in een behandeling aan de rode lichten en het beheert de seinoverschrijding. Ik veronderstel dat u daarop doelt?

Tanguy Veys (VB): Ik bedoel het controleorgaan.

Marc Descheemaeker: Welnu, de Nederlandse Spoorwegen zijn in een iets andere context dan de Belgische opgegaan. Volgens mij staat er een controleorgaan onder Verkeer en Waterstaat. In Nederland zijn er verschillende spooroperatoren, die los van de infrastructuurbeheerder staan. Bij Verkeer en Waterstaat is het controleorgaan ondergebracht. Door de wetgevende beslissingen

van het verleden, is dat een andere structuur dan de Belgische. Dat is uiteraard wetgevend werk.

De heer Van Hecke is niet meer aanwezig, maar ik heb geantwoord op zijn suggestie dat de contacten met de industrie nu toch wel anders verlopen dan vroeger. Ik sluit mij volledig aan bij wat Jannie Haek heeft gezegd. Ik denk ook dat ACEC ... Ik weet niet hoe lang zij al verdwenen zijn. Dat is twintig, vijftientig tot dertig jaar geleden. Toen waren het nog andere tijden. Ik stel nu vast dat ik geregeld bekritiseerd word, ook soms politiek, omdat wij heel sterk en heel transparant de wet op de overheidsopdrachten laten spelen. Het idee van "eigen fabrieken eerst" is een beetje conflictueus met de toepassing van de wet op de overheidsopdrachten. Op een bepaald moment werd ik zwaar bekritiseerd, omdat wij een opdracht naar Siemens hebben laten gaan voor de treinstellen van de Desiro's, en niet naar Bombardier, bijvoorbeeld. Het zij zo. Men kan lijden in dit leven.

Ik kom tot de vraag van de voorzitter. Hij vroeg achter welke drie aanbevelingen uit het rapport ik sta. Dat was de makkelijkste vraag van de avond. Mijnheer de voorzitter, ik wil u danken voor die vraag, want die heeft mij geholpen om mijn *mindset* te doen.

De volgende aanbevelingen van de drie experts maak ik tot de mijne. Ten eerste wens ik de onverwijld en volledige uitvoering van TBL1+, en binnen de geplande tijdsperiode. Het klopt inderdaad dat de NMBS-Groep niet altijd de beste reputatie heeft om een tijdsplanning aan te houden en volledig tot het einde van de planning te gaan. TBL2 en TBL1 zijn daar voorbeelden van.

Daarom is het ook mijn persoonlijke engagement dat TBL1+ zonder enig tijdsverlies en met maximaal de bestaande tijdsplanning wordt gerealiseerd. Dat betekent concreet dat de volledige vloot TBL1+-systemen zal hebben in het eerste trimester van 2013. Dat is de ambitieuze planning, die wij voor onszelf hebben opgenomen.

Een tweede aanbeveling die ik graag tot de mijne maak, is dan het verder migreren naar ETCS. Ik stel vast dat Infrabel dezelfde ambitie heeft uitgesproken.

De derde aanbeveling betreft het veiligheidbeheersysteem, dat nu gecertificeerd is.

Nous continuerons à développer le système certifié en 2007. Le *Safety Management System* doit être encore plus intégré dans les mentalités et

les structures. Il importe aussi que nous fassions du *benchmarking* avec les autres entreprises et opérateurs ferroviaires. Même là, nous pouvons encore améliorer les choses.

La sécurité est universelle. Et nous pouvons encore intégrer des *best practices* dans notre réflexion.

Je vous remercie.

De **voorzitter**: Ik geef de aanwezige leden de kans om te repliceren in dezelfde volgorde als de interventies.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, messieurs les CEO, je voudrais tout d'abord vous remercier pour votre collaboration, votre esprit d'ouverture ainsi que pour la précision de vos réponses.

Depuis 14.15 heures, vous tenez des propos rassurants. Il est vrai qu'en tant que membres du CEO, vous n'allez pas "noircir" vos sociétés. Toujours est-il qu'en tant que commissaire, je suis plus rassuré maintenant qu'en début de séance, ce dont je vous remercie.

Il est vrai qu'il y avait déjà un point positif: l'accélération de la mise en place de l'équipement. Mais je reste un peu sur ma faim pour ce qui est de la coordination en matière de sécurité dans les différentes entités. Nous reverrons, dans les prochains jours, les acteurs de terrain qui – je l'espère – tiendront des propos aussi rassurants que les vôtres.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très bref.

Je voudrais également remercier les trois intervenants pour les réponses qu'ils ont apportées.

Monsieur Lallemand, je prends acte de l'information selon laquelle vous avez transmis des données à la commission quant aux systèmes de gestion de sécurité. Nous allons procéder à des vérifications en la matière. En effet, j'ai interpellé certains collègues qui, eux non plus, n'ont pas connaissance de ce document. Ce dernier est peut-être resté "coincé". Mais s'il s'avère qu'il a bien été transmis aux membres de la commission, je ne manquerai pas de le faire savoir.

Pour le reste, je ne souhaite pas intervenir à

nouveau sur l'une ou l'autre question.

Cela dit, il est vrai que certains propos peuvent paraître choquants, déstabilisants ou impertinents. Mais je voudrais simplement rappeler que notre mission est de faire des recommandations pour l'avenir. Pour ce, il est nécessaire de bien comprendre les décisions qui ont été prises depuis 1982. En tant que membres de la commission, nous sommes obligés de confronter toute une série de points de vue. Vous avez les vôtres qui ne correspondent pas exactement à ceux qui sont exprimés dans une série de rapports qui ont été mis à notre disposition. Il est donc tout à fait normal que nous procédions à une confrontation des différents points de vue.

Depuis que cette commission a été mise sur pied, nous avons entendu toute une série de personnes qui critiquent la mise en place de la TBL1 et qui s'interrogent sur le passage à l'ETCS. Il est donc tout à fait normal que nous allions parfois loin dans les détails.

Pour ma part, j'estime que la discussion que nous avons eue aujourd'hui a été très enrichissante car elle a permis d'aller beaucoup plus loin en termes d'explication. Je ne dis pas que nous avons obtenu réponse à tout. Mais, en tout cas, nous pourrions confronter les informations supplémentaires que vous nous avez données avec les propos qui seront tenus par les différents experts.

Je tiens donc une nouvelle fois à vous remercier pour les réponses que vous nous avez données.

De **voorzitter**: Politici en CEO's mogen niet te snel gechoqueerd zijn, anders kunnen zij hun job geen jaren volhouden. Van politici is dat niet zeker.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, à mon tour de remercier les intervenants pour les précisions apportées, particulièrement pour leur volonté d'ouverture – le mot est apparu plusieurs fois dans les interventions – au niveau des recommandations qui seront faites à l'égard de ces rapports. C'est bien de l'avoir rappelé.

Monsieur Lallemand, je marque un certain étonnement vis-à-vis de la remarque concernant le système de gestion de capacité de l'ETCS. En effet, partout où nous nous sommes rendus, en Suisse par exemple, nous avons auditionné divers experts qui, tous, nous ont vanté les mérites de ce système en termes de gestion de capacité. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir. Il s'agit

bien de tous les niveaux de l'ETCS, pas uniquement le *full* supervision.

J'ai pris bonne note de vos recommandations, qui vont dans le bon sens, que vous estimez prioritaires.

Il faut aussi remercier M. Descheemaeker pour sa franchise concernant le planning. C'est un vrai souci de bien coordonner l'équipement de la flotte et les lignes. C'est honnête d'avoir avoué qu'il ferait le maximum, sans pour autant que ce soit dans les temps impartis. Peut-être conviendrait-il de chercher les moyens d'arriver à ce planning – comprenant une coordination quasiment parfaite –, dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne le plan d'investissement accéléré, mon souci se porte sur la politique de recrutement. M. Haek indique que le gros problème réside dans les catégories difficiles à recruter, dont les ELM. Est-ce un facteur de risque de dépassement de délai du planning?

À part cela, j'ai apprécié votre intervention à propos du système de management de la sécurité, tout en précisant cependant qu'un tel système n'est pas tout à fait identique à une culture de sécurité. Il s'agit du grand défi pour l'avenir du Groupe: la sécurité du réseau. J'ai cependant bien ressenti votre ouverture envers ce thème, que nous aurons encore l'occasion d'explorer dans la suite des travaux de la commission.

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie les trois intervenants pour la qualité, le caractère complet et surtout la transparence de leurs propos. Mon groupe et moi-même sommes parfaitement informés, et suffisamment pour aujourd'hui.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren om een poging te doen om een deskundig antwoord te geven op de vele vragen die werden gesteld. Ik denk dat zij daarin voor het merendeel zeker zijn geslaagd.

Misschien toch nog de kanttekening dat in antwoord op een aantal citaten die ik onder meer van het Rekenhof heb aangehaald, de heer Lallemand stelt dat een passage nogal emotioneel werd gesteld. Ik kan maar citeren wat er letterlijk in het verslag staat. De heer Descheemaeker zei dat een aantal van mijn vragen nogal beledigend overkwamen. Ik ben alvast blij dat het zo slechts overkwam en dat hij alsnog een poging heeft gedaan om op de vragen zelf te antwoorden. De

heer Haek zei dat het verslag van het Rekenhof over TBL1+ minder objectief is. Ik neem aan dat het Rekenhof, zoals het zelf ook steeds aangeeft, een analyse maakt waarbij al de emotionele elementen eruit worden gegooid en men zich beperkt tot de strikte essentie. Ik heb het over verschillende citaten waarin TBL1+ ter discussie wordt gesteld.

In verband met een veiligheidsdepartement, het volgende. Mijnheer Descheemaeker heeft daarop al geantwoord, net als de heer Lallemand. De heer Lallemand verwees vooral naar het wettelijke kader. Wij zijn hier om het wettelijke kader te bevragen en te kijken of het voldoet. Ik denk dat u bevoorrechte partners bent om te weten welke richting het het beste uitgaat. Ik blijf bij mijn stelling die ik daarstraks heb naar voren gebracht. Als wij kijken naar de evaluatie van de European Railway Agency, dan komen daar toch heel veel pijnpunten naar voren, zowel voor de eigen diensten als voor de externe controledienst. Op dat vlak blijf ik nog altijd op mijn honger.

Het is toch verbijsterend dat men voor TBL1 tot de conclusie komt dat op een gegeven moment die toestellen werden ontmanteld of niet meer werden hersteld bij gebrek aan wisselstukken. Men is dan maar TBL1+ beginnen installeren, ook al wist men op dat moment dat er zeer weinig treinen waren die met dat systeem waren uitgerust. Plots zijn er wel terug wisselstukken, want in een antwoord aan het Rekenhof zegt men dat die opnieuw zullen worden hersteld en geïnstalleerd zodat eind 2010 alles terug operationeel is. Ofwel zijn er wisselstukken, ofwel zijn die er niet. Dit is toch een bevreemdende houding.

Gaat er geen enkele euro verloren? In dat verband verwijs ik naar de stelling van het Rekenhof die dat wel in twijfel trekt.

Mijnheer Lallemand, u zegt dat het Rekenhof zegt dat het niet door Europa is erkend. U zegt dat Europa u nooit heeft teruggefloten.

Het Rekenhof zegt al dat het niet erkend is. Enerzijds, ik denk niet dat u beleid voert vanuit de optiek dat u maar handelt zolang u niet wordt teruggefloten. Men had deze afweging op voorhand moeten maken, voor men het hele proces in gang trok. Anderzijds houdt Europa zich misschien wat in omdat er op dit moment geen alternatief is voor de Belgische spoorwegen. Wat is het nut van u terug te fluiten? U kunt alleen maar zeggen dat u niet anders kunt en dat de implementatie volop aan de gang is.

Het is een feit dat er op dit moment kritiek kan zijn op die operatie.

Het ongeval in Deinze is redelijk verhelderend. Ik heb voor de zekerheid het citaat van de gouverneur opgezocht. Ik citeer: "Er bestond zelfs in het bijzijn van de NMBS grote onzekerheid over de begeleidende papieren die handelden over de inhoud van de wagons. Ook stond niet vast of de wagons leeg waren. Pas na drie lange uren stond de juistheid van de papieren vast."

Ik stel vast dat de gouverneur een federaal ambtenaar is die door een aantal diensten wordt omringd. Hij vond het nodig om gedurende drie uur het provinciaal rampenplan af te kondigen. In deze treft geen van de actoren hier aan tafel schuld, maar het roept toch vragen op over de communicatie. Het werd in de pers ook nooit rechtgezet. Voor die ene keer dat Infrabel een goede pers kon halen, werd deze kans door de gouverneur niet benut. En hij haalt nochtans graag de pers.

De DVIS merkte in oktober 2009 op dat een aantal TBL1-bakens werd gedemonteerd of gedeactiveerd. Ik heb toen opgemerkt dat de DVIS nooit een reactie had ontvangen van Infrabel of van de NMBS. U zegt dat er nooit sprake is geweest van een fout noch van een pingpongspel. Welnu, de antwoorden van de NMBS staan erbij. Ik kan maar lezen wat er staat. Het woord "fout" staat er niet in, maar Infrabel zegt letterlijk: "Er moet echter worden vastgesteld dat de NMBS de uitrolplanning waartoe zij zich verbonden had helemaal niet naleefde." Dat wordt als een cruciaal argument gegeven in de discussie over het waarom van die ontmanteling. Ook de NMBS geeft op haar beurt haar visie. Zelfs wanneer het ontwerpverslag van het Rekenhof komt, is men zich bewust van die tegenspraak. Beiden zijn in de pen gekropen om nogmaals hun versie te geven.

Ik blijf er dus bij, misschien zonder letterlijk het woord fout, dat het toch meer een pingpongspel is.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor de uitgebreide antwoorden. Een van de punten die ik daaruit meeneem, is dat het ETCS-systeem volgens bepaalde inschattingen niet capaciteitverhogend zou zijn. Dat is in tegenspraak met hetgeen ons zowel in Zwitserland als door de constructeur is verteld. In Zwitserland was dit zelfs een van de redenen om tussen Bern en Zürich ETCS te gaan implementeren, net om de capaciteit op het drukste stuk spoorlijn van Zwitserland te

verhogen. Dat vind ik dus frappant. Misschien is er een verschil tussen ETCS 1 en ETCS 2.

Een vraag waarop ik geen duidelijkheid heb gekregen, is in hoeverre de planning in verband met ETCS betrekking heeft op het level 1 of het level 2. Dat heeft toch belangrijke implicaties. We zijn nu die eurobakens aan het plaatsen en de GSM-R is uitgebouwd met betrekking tot *voice*, nog niet met betrekking tot *data*. De stap naar level 2 van ETCS lijkt dan logischer dan eerst nog naar level 1 te gaan. Ik heb daarstraks niet echt concreet antwoord gekregen op die vraag. Inzake de migratie van TBL1+ naar ETCS lijkt het mij toch belangrijk te weten in hoeverre er onderscheid wordt gemaakt tussen die twee Europese veiligheidssystemen in de opmaak van de uitrol van dat systeem.

Wat de werkdruk en de arbeidsomstandigheden betreft, was het misschien een beetje ongelukkig van mij, mijnheer Haek, om te refereren aan het sociaal conflict dat lopende is met betrekking tot die keertijden. Ik wou echter vooral in het algemeen vragen in hoeverre de aanbevelingen die in de visietekst van maart naar voren werden geschoven – het gaat dan onder andere over het bespreken van bepaalde pijnpunten met de bestuurders en het opvolgen van de studie van CPS en de adviezen van de commissies voor preventie en bescherming – vandaag reeds worden toegepast, een half jaar na het voorleggen van die visietekst.

Mijnheer de voorzitter, tot daar een aantal bedenkingen.

Marc Descheemaeker: Mijnheer de voorzitter, ik ben inderdaad een vraag van de heer Van den Bergh vergeten te beantwoorden. Het is inderdaad zo dat verschillende elementen die in de studie van CPS waren opgenomen mee in de visietekst zijn verwerkt. Op regelmatige basis wordt met de erkende organisaties in het pilotagecomité de stand van zaken bekeken inzake het doorvoeren van bepaalde aanbevelingen. U hebt het voorbeeld zelf gegeven, het gaat dan onder andere om het beter begeleiden van jonge treinbestuurders door ervaren instructeurs. Daar is een regelmatige *review* van bezig. Een groot deel van die actiepunten is al in uitrol.

Dat is onder meer het geval inzake de rechtstreekse communicatie met de treinbestuurders, die vaak alleen op hun trein zitten. Wij maken nu een soort van feedbackdocument. Onze raad van bestuur heeft recent een marktraadpleging volgens de

wetgeving op de openbare aanbestedingen goedgekeurd om digitale informatiedragers voor de treinbestuurders mogelijk te maken, in de plaats van dat ze altijd documenten met instructies, nieuwe wijzigingen en regels krijgen. Mijn verontschuldiging dat ik niet op die vraag heb geantwoord.

De **voorzitter:** Dank u voor die bijkomende informatie.

Mijnheer Lallemand, u zegt dat de enige opmerking tijdens het overleg met de Europese Commissie ging over de naamgeving van EUROTBL naar TBL1+. Ik ben blij met die verduidelijking, want in het rapport van het Rekenhof staat dat het antwoord van de Europese Commissie niet in hun bezit was. Vandaar dat in deze commissie en tijdens de hoorzitting met het Rekenhof er onduidelijkheid was over de appreciatie van de Europese Commissie omtrent de keuze van TBL1+. Vandaar dat vele leden dit gevraagd hebben. Het is goed dat u deze verduidelijking hier hebt gegeven.

Een tweede element. Zoals collega Van den Bergh zegt, werd tijdens het bezoek aan Zwitserland en aan constructeurs gezegd dat een van de meerwaarden van de investering in ETCS niet alleen de veiligheid is, maar ook dat men daardoor de capaciteit kan vergroten. Zo is er onrechtstreeks dubbele winst: zowel veiligheid als meer capaciteit, voornamelijk op de drukke lijnen. Merkwaardig is dan dat hier vandaag wordt gezegd dat door de implementatie van ETCS level 2 er minder capaciteit op het net zou komen. Er is toch een verschil tussen de informatie die ik tot op heden heb gekregen en wat ik hier vandaag hoor.

Een derde element is het lastenboek, bijvoorbeeld bij de bestelling van de T18's. Het klopt dat men eigenlijk vertrekt van een *off the shelf* type dat men effectief moet aanpassen aan het eigen netwerk. In het lastenboek staat dat men dat levert en homologeert met onze veiligheidssystemen. Dat is dan TBL1+ of andere systemen voor het buitenland, waarbij de constructeur effectief de mogelijkheid heeft om dat in te bouwen binnen een geldende termijn.

Marc Descheemaeker: Dat gebeurt al aan de basis, tenzij er later een *refit* is om in een Luxemburgs of Frans veiligheidssysteem te komen. Het basisproduct is *off the shelf*, maar dan volgens de specificaties van de marktgerichtheid. Na de marktconsultatie is er geen *reengineering* met de uitgekozen fabrikant. Dat werd al van in het begin gedefinieerd op het vlak van capaciteit,

power, prijs enzovoort.

Jef Van den Bergh (CD&V): Nog een puntje. Ik had al gezegd dat mij twee zaken waren opgevallen. Dat was enerzijds de capaciteit. Anderzijds sprak de heer Descheemaeker ook over het type 13 dat nu daadwerkelijk zou worden uitgerust met ETCS. In de visietekst was nog geen sprake van een akkoord met DVIS. Ik kan daaruit concluderen dat dit ondertussen wel het geval is. Dat is op zich al goed nieuws.

Marc Descheemaeker: Die krachtvoertuigen gaan rijden op de corridor die door Infrabel wordt uitgerust met ETCS.

De **voorzitter**: Wenst iemand van u nog een antwoord te geven of kunnen wij hier de commissievergadering afsluiten?

Het is tijd om af te ronden. Collega's, ik dank jullie voor jullie inbreng. Ik dank ook de uitgenodigde heren, die hier een lange commissievergadering hebben moeten bijwonen. En ik dank ook alle personeelsleden, die hier een lange commissiezitting hebben moeten bijwonen.

Wij zullen onze werkzaamheden voortzetten en hopelijk een goed en gedegen rapport afleveren.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.33 uur.

La réunion publique de commission est levée à 20.33 heures.