

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

du

LUNDI 06 DECEMBRE 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Michel Damar, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 1991 tot 2002 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de M. Michel Damar, président du conseil d'administration de la SNCB de 1991 à 2002 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor onmiddellijk met de werkzaamheden te beginnen, aangezien ik verwacht dat het vandaag een lange vergaderdag zal worden.

Nous commencerons en donnant la parole à M. Damar.

Net zoals tijdens de andere vergaderingen zullen de genodigden eerst een toelichting geven op basis van de twee rapporten van de experts, namelijk het rapport van het Rekenhof en van ERA.

Ensuite des questions pourront être posées.

Zoals vorige week afgesproken in het Bureau, zal ik u de mogelijkheid geven om onmiddellijk vragen te stellen rond een bepaald thema.

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

van

MAANDAG 06 DECEMBER 2010

Namiddag

Si un membre pose une question concernant un thème et qu'un autre membre désire ajouter une question comparable, il suffit de le signaler. J'espère ainsi pouvoir organiser un débat plus dynamique.

Mijnheer Damar, ik geef u thans het woord om uw visie op de rapporten naar voren te brengen.

Michel Damar: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, op basis van de verschillende verslagen die ik heb gekregen, op basis van mijn documentatie en ook van mijn huidige visie op de jaren negentig, kan ik u het hiernavolgende toelichten over de context en de verantwoording van de beslissingen die de raad van bestuur heeft genomen.

Ik wil, ten eerste, schetsen wat de hoofddoelstellingen in 2001 waren op het moment dat, in het verlengde van de wet van 21 maart 1991 op de overheidsbedrijven, de nieuwe raad van bestuur was samengesteld.

Ma première responsabilité, en tant que président du conseil d'administration, était de mettre en œuvre cette loi, et donc de créer une bonne interaction entre les organes de gestion. Je voudrais ici souligner l'importance de rôle quand on voit ce qui s'est passé à Belgacom au début des années '90 avec la première équipe de direction et le *tabula rasa* qu'il a fallu faire.

De tweede uitdaging voor ons was de uitvoering van het eerste investeringsplan, dus het investeringsplan 1991-2000.

Le plan Star 21 n'avait donc pas été adopté tel

quel. Après la période de disette, particulièrement dans les années 1985-1988, ce premier plan d'investissement était en soi un défi. Je rappelle qu'à ce moment, il fallait relancer la machine interne, approfondir l'expertise des équipes qui étaient constituées, expertise qui n'était pas suffisante pour répondre à tous les défis de ce nouveau plan d'investissement. Pour vous donner la meilleure illustration de la réalité à cette époque, je vous renvoie, par exemple, à la décision que nous avons prise le 31 janvier 1992 de créer une filiale avec association de partenaires privés pour réaliser les études concernant l'implantation du TGV en Belgique; il s'agissait de la filiale TUC Rail. Telle était la deuxième mission: la réalisation du plan d'investissement.

La troisième mission que nous avions était de faire arriver le TGV en Belgique et donc de mettre la Belgique au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse.

Enfin, la quatrième grande mission que nous avions, était de poursuivre l'assainissement de la société tout en accentuant, parce que c'était un des objectifs de la loi de 1991, la dynamique clients et la qualité de service, et cela dans un contexte de tensions sociales qui n'ont pas manqué de se présenter durant ces années-là.

En ce qui concerne plus particulièrement le premier plan décennal d'investissement, je voudrais mettre l'accent sur les éléments suivants. Il s'agissait pour le conseil d'administration d'un plan directif compte tenu de son aval par l'ensemble des autorités politiques, fédérales et régionales. Sa publication est intervenue le 7 août 1991, soit quelques jours après notre entrée en fonction.

Je veux aussi attirer votre attention sur l'article 3.2 de la convention "Plan d'investissement" qui prévoyait que toute modification relative à la nature et à la programmation des projets repris au plan décennal ne pouvait avoir lieu qu'après l'approbation du Conseil des ministres, même si – et c'était naturel – (poursuivant en néerlandais) in dat kader, met de autonomie van de overheidsbedrijven, had de raad van bestuur volgens de artikelen 4 en 5 van deze overeenkomst de capaciteit of de macht om het bedrag van een aantal rubrieken te wijzigen.

Ce plan décennal porte sur 176,5 milliards de francs belges. À titre de comparaison – c'est important pour l'explication qui va suivre –, le plan 2001-2012 portait, lui, sur un montant de

687,6 milliards de francs belges. Cela donne une idée de la contrainte financière qui existait à l'époque.

Dans ce premier plan décennal, l'accent était mis principalement sur les augmentations de capacité et sur la modernisation des axes. C'était logique car ce plan consacrait la première grande ambition politique des années '90 de redonner, à ce moment-là, un essor au rail. C'était également la résultante de la situation du réseau après le désinvestissement des années précédentes. Cette réalité peut être mise en balance avec les investissements consacrés à la sécurité. Ces investissements étaient de deux ordres: d'une part, la suppression des passages à niveau et l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, soit un montant de 2,7 milliards de francs belges et, d'autre part, les installations de sécurité, dont TBL, Radio Sol-Train, chauffage des aiguillages, pour un montant total de 2,176 milliards de francs belges. En ce qui concerne les passages à niveau et l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, on a dépensé plus que ce qui était prévu dans le plan décennal d'investissement. Je déduis donc de ces éléments que la perception du risque, à l'époque, était supérieure pour les passages à niveau que pour ce qui concernait les installations de sécurité.

À ce stade de mon exposé, je voudrais appliquer l'approche "risque", étant donné que, dans leur rapport, les experts ont analysé cette approche pour caractériser le risque actuel par rapport au risque passé. L'appréciation du risque résulte de la combinaison de deux facteurs: la probabilité de survenance de l'événement risque, à savoir le risque d'accident, de *waarschijnlijkheid*, et le facteur impact, de *impact van zo'n gebeurtenis*.

À l'analyse des décisions des années '90 tant au plan politique qu'au plan des organes de gestion, il me paraît tout à fait clair que la priorité a été donnée au facteur probabilité de survenance plutôt qu'au facteur impact.

Et ce, particulièrement durant la période 1991-1995.

Je voudrais ici rappeler quelques chiffres. Le nombre de victimes aux passages à niveau était de 15 en 1990; en 2002, quand le conseil d'administration est sorti de charge, il était de 14. Cela veut dire que, par rapport à cette option mise sur cet accent prioritaire mis sur la probabilité de survenance, cette politique a réussi quand je la compare avec l'évolution de la mobilité routière: 25,40 % de l'évolution de l'intensité moyenne

journalière sur les routes (non autoroutes) entre 1990 et 2002, 21,63 % de l'évolution du parc automobile de voitures personnelles durant la même période et 44,33 % de l'évolution du parc de véhicules utilitaires pendant la même période.

Vous pourriez, à juste titre, vous poser la question de savoir pourquoi cette priorité a-t-elle été donnée à la probabilité de survenance par rapport à l'impact?

Deux raisons à cela. La première raison, c'est que nous n'avions pas de perception de l'urgence ni de la nécessité de travailler sur les systèmes de sécurité à ce moment-là vu la situation sur le réseau; en tout cas, pas avant 1997-1998. Je reviendrai sur cet aspect.

Je prends les accidents ferroviaires qui ont eu lieu pendant cette période: en 1994, l'accident d'Halanzy: erreur humaine de dispatching; en novembre 1996, accident de Roulers: passage à niveau; en mai 1996, accident d'Anderlecht: débris volontaires sur le train; en décembre 1997, accident de Sclaigneaux: passage à niveau.

Nous n'avions donc pas la perception de l'urgence, d'un besoin d'aller plus avant dans les investissements sur la protection de la marche des trains.

Mais il y avait une deuxième raison, aussi importante que la première: notre logique de travail était de partir du développement de systèmes de sécurité pour la circulation des TGV afin de l'appliquer ensuite au trafic intérieur. Là, il y avait véritablement urgence: nous étions confrontés à un timing serré en ce qui concernait l'évolution et la venue du TGV en Belgique.

Dans le plan 1996-2005, l'effort prioritaire d'investissement sur les passages à niveau a été confirmé avec un montant de 2,6 milliards de francs belges, montant qui a été revu annuellement à la hausse, après l'accident de Roulers.

Il y a eu aussi – je n'ai pas trouvé cette précision dans le rapport des experts – une augmentation des montants des installations de sécurité avec 6,856 milliards de francs belges pour l'infrastructure et de 751 millions de francs belges pour les trains. En effet, à l'époque – et je vais vous expliquer pourquoi – nous avions la conviction que nous pouvions inscrire ces montants dans le plan décennal pour équiper les lignes les plus importantes du système TBL de deuxième ou de troisième génération.

Si je considère les montants relatifs aux installations de sécurité – et à partir de notre conviction de base que je viens d'expliquer et selon laquelle ce sont les systèmes de sécurité liés à la circulation TGV qui vont impacter positivement sur la sécurité du trafic intérieur –, la décision prise par le conseil d'administration du 31 janvier 1992 de confier à ACEC la mise au point de la deuxième génération de TBL, suite à la décision – le rapport d'experts le mentionne – de l'administrateur délégué du 10 septembre 1991, était logique compte tenu du rapport du groupe de travail du début de l'année 1991 effectué après la visite des différents réseaux étrangers, et compte tenu de l'expertise d'ACEC et des développements faits aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

Par ailleurs, si je considère les décisions qui ont été prises par le conseil d'administration, je constate que nous avons, le 20 juillet 1994, confié à l'association momentanée CSEE Transport et ACEC l'installation du système TVM 430 pour la ligne nouvelle 1.

En quoi ces décisions étaient-elles cohérentes avec la décision de 1991?

En fait, ce qui s'est passé, c'est qu'il y a eu pour l'implantation de ce système TVM430 une insistance de la SNCF d'installer ce système sur la ligne nouvelle 1 en Belgique parce que ne pas l'installer aurait conduit pour eux à des investissements complémentaires. Mais il y avait un deuxième argument. Sur le terrain de la sécurité, il était délicat de changer de système de signalisation à 300km/h à la frontière française. C'est la raison pour laquelle, malgré la dynamique que nous avons impulsée en 1991 avec le TBL de la deuxième génération, sur la ligne 1, le système TVM430 s'est imposé de lui-même. Ce qui montre aussi par-là que la SNCB n'était pas fermée à l'installation d'un système étranger.

Ensuite, il y a eu la décision que le conseil d'administration a prise le 26 janvier 1996 de confier à ACEC le développement de TBL de deuxième génération pour les vitesses 160, 220 et 330 km/h. Moi, j'estime que cette décision était cohérente. Compte tenu, premièrement, du rapport de 1991 des experts sur les systèmes européens, deuxièmement, de la décision que nous avons prise en 1992 et, troisièmement, des essais réussis par ACEC. Je pense que si on ne l'avait pas fait, on aurait eu toutes les raisons de nous taxer d'incohérence par rapport à la décision que nous avons prise en 1991.

Maintenant, en ce qui concerne plus particulièrement les marchés publics, puisqu'un certain nombre d'interrogations se sont fait jour dans les rapports d'experts à ce sujet-là, je voudrais souligner quatre éléments.

Le premier, c'est que nous avons été très rarement mis en défaut de manque de respect de la réglementation sur les marchés publics que ce soit par le commissaire du gouvernement ou que ce soit par la Cour des comptes. Deuxième élément, lorsqu'on regarde l'histoire des chemins de fer, le secteur ferroviaire s'est toujours développé en synergie avec l'industrie nationale là où elle existait bien sûr. À ce titre-là, la Belgique n'a pas constitué une exception, loin de là.

Troisièmement, ACEC connaissait notre système et était reconnu comme centre d'expertise. La meilleure preuve en est qu'ACEC a été intégré au groupe Alstom, groupe mondial dans le domaine ferroviaire, en 1989.

Quatrièmement, et c'est une réflexion générale, cela n'a jamais été pour nous un argument pour attribuer un marché public à une société privée nationale, que ce soit dans le domaine de la signalisation ou dans le domaine de la construction du matériel ferroviaire. Mais, il ne faut pas non plus se voiler la face! Une entreprise privée active dans ce secteur n'avait aucune chance de pénétrer un marché étranger sans aucune référence nationale. Il ne faut pas non plus être aveugle sur la politique industrielle des grands États qui nous entourent et qui constituent un marché très important dans le domaine ferroviaire.

Cela étant dit, je voudrais revenir à la situation sur le réseau intérieur. Le nombre de dépassements de signaux a été relativement stable jusqu'en 1996. Ce nombre a ensuite commencé à augmenter. Il y avait 28 dépassements enregistrés en 1996 et 37 en 1997 et en 1998. Je n'ai pas retrouvé les documents relatifs aux discussions ou les procès-verbaux concernant ce sujet mais j'ai le souvenir que la direction a été appelée à s'expliquer sur les mesures prises pour faire face à cette situation.

Notre perception du risque était croissante et a été accentuée, à ce moment-là, par les trois accidents survenus en 2000 (Herentals, Liège et Stockem). Dans l'intervalle, le conseil d'administration avait décidé, le 17 décembre 1999, des options stratégiques en matière de contrôle et de la protection de la marche des trains. Pour la période

1999-2001, je n'ai vraiment pas grand chose à ajouter quant au rapport des experts, qui est d'une précision et d'une clarté limpides.

Je préciserai simplement que la décision que nous avons prise en 1999 était en phase avec la dynamique européenne. En effet, c'est le 6 octobre 1999 que le Conseil européen des ministres des Transports a décidé de demander à la Commission européenne de proposer une stratégie d'interopérabilité; la proposition de la Commission a été publiée au *Journal officiel* en mars 2000 et a donné lieu à la directive du 19 mars 2001. C'est en 1999 qu'on parle pour la première fois pour le réseau conventionnel de spécifications techniques d'interopérabilité. Je vous rappelle que la première STI pour le réseau conventionnel date de 2006, bien après la création de l'Agence ferroviaire européenne.

Si on peut nous reprocher d'avoir été trop confiants quant au calendrier en 1999 et en 2000, je dois aussi constater que l'Europe s'est montrée tout aussi optimiste quant à l'agenda qu'elle comptait suivre en matière de spécifications techniques d'interopérabilité. Comme vous l'avez vu, nous avons lancé trois marchés en 2000 pour l'application de la décision de 1999.

Pour terminer mon exposé, je voudrais mettre l'accent sur les sept points suivants. Premièrement, la sécurité ferroviaire est constituée de la protection de la marche des trains, bien entendu, mais aussi d'autres éléments tels que la protection physique des personnes, la sécurité aux passages à niveau, la protection des endroits sensibles du réseau contre les actes de vandalisme, la qualification et la formation du personnel.

Deuxième élément. Je n'ai jamais eu la conviction que, sur ces différents aspects, la sécurité était bradée à la SNCB durant cette période. Au contraire, dans les divers domaines, des actions ont été prises.

En ce qui concerne la formation des conducteurs, j'attire votre attention sur les efforts qui ont été menés en Belgique en comparaison avec les autres réseaux européens et sur le fait que l'arrêté royal du 18 janvier 2008, par rapport au nombre de jours de formation à la SNCB, contient des normes inférieures. Le simulateur de conduite, par exemple, que vous connaissez bien, n'est pas repris comme exigence de formation pour tous les opérateurs de marchandises dans le cadre de la libéralisation du trafic marchandises.

Troisième élément. Nous n'avons pas réussi à mettre en place un système complet de protection de la marche des trains dans les années '90. C'est un fait. Je vous ai donné ma vision quant aux causes de cette situation.

Quatrièmement élément. La mise en place d'un système de gestion des risques est effectivement une nécessité. Ce n'est malheureusement pas la SNCB uniquement mais c'est tout le secteur public fédéral qui était en retard dans ce domaine. J'en veux pour preuve qu'au début des années 2000, la Cour des comptes cherchait à mettre au point une expérience pilote avec un service public fédéral et nous nous sommes accordés, la Cour des comptes et moi-même, pour la mener en 2002, lorsque j'ai quitté la SNCB et que j'ai assuré la présidence d'un service public fédéral. À ce jour, aucun gouvernement fédéral n'a encore décidé de généraliser l'approche risque sur la base d'une méthodologie commune.

Un cinquième élément concerne la culture de la sécurité. Dans le prolongement du rapport des experts et, étant donné ma spécialisation en gestion des ressources humaines, la culture est pour moi constitutive de quatre éléments qui devraient être développés ensemble. Le premier consiste en l'affirmation des valeurs, en l'occurrence celle relative à la sécurité dans l'ensemble du groupe ferroviaire.

J'ai la faiblesse de croire que l'affirmation de cette valeur était présente dans les années 90. Mais la culture c'est aussi, dans une perspective de GRH, la définition des comportements observables pour les différents métiers du rail qui incarnent, qui traduisent dans le quotidien ces valeurs. C'est vrai que, sur ce terrain-là, mon appréciation est qu'il y a encore du chemin à parcourir dans l'identification, l'émergence et la valorisation de ces comportements observables.

Troisième élément de la culture, pour moi, c'est l'évaluation individuelle. C'est vraiment pousser, approfondir la réalisation des comportements observables de sécurité dans les mécanismes d'évaluation individuelle de l'ensemble des cheminots.

Enfin, le quatrième élément, qui était déjà présent et qui est toujours présent dans les statuts du personnel, c'est la mise au point et l'existence d'un système de sanction et de valorisation par rapport à la traduction dans les comportements individuels des cheminots de ces comportements observables. Pour moi, la culture de la sécurité c'est agir sur ces quatre éléments.

Enfin, monsieur le président, si vous me le permettez, en ce qui concerne le rapport de l'Agence ferroviaire européenne que j'ai lu, je voudrais prolonger ce rapport et faire mes deux dernières réflexions.

La première est qu'il me paraît important d'évaluer régulièrement les responsabilités, les pouvoirs d'action et les moyens des différents organes de contrôle, c'est-à-dire d'enquête et de régulation. Cette évaluation régulière me paraît, à la lumière de ces rapports, une nécessité absolue.

Deuxième élément, je pense qu'il faudrait évaluer dans un terme pas trop éloigné si les exigences européennes d'indépendance mais aussi de compétence, et donc d'effectifs, peuvent être rencontrées dans le cadre du statut actuel de l'autorité de contrôle, je veux parler de l'Organisme d'enquête et de l'Autorité de sécurité puisqu'ils ont été institués de la manière que vous connaissez. En cas d'évaluation négative sur ce point, je pense qu'il faudrait s'interroger sur les conséquences de ceci au plan du statut de ces institutions.

Mijnheer de voorzitter, dat waren de elementen die ik in de commissie wens in te brengen.

De **voorzitter**: Collega's, vraagt iemand het woord? Quelqu'un demande-t-il la parole?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie M. Damar pour cette remise en contexte et pour vos réactions au rapport des experts qui contribue à améliorer nos connaissances de la période assez longue pendant laquelle vous avez fait partie du conseil d'administration de la SNCB. Je voudrais revenir sur vos propos au sujet de la perception du risque, de la perception de la sécurité.

À la fin de votre exposé, vous avez avoué que vous n'étiez pas arrivés à mettre en œuvre un système de freinage de sécurité. Je n'ai peut-être pas été assez attentif mais je n'ai pas vraiment entendu d'explications à ce sujet, sinon que pour vous, selon votre perception, ce n'était pas un dossier prioritaire en matière de sécurité. J'essaie de comprendre. Depuis l'accident d'Aalter, au sein de la SNCB, on a essayé de mettre en place des systèmes de sécurité. On a le TBL1, on essaiera ensuite le TBL2... Il y a eu des volontés de mettre en œuvre des systèmes et une série de rapports qui ont souligné la nécessité d'un système de sécurité plus important.

Par exemple, le rapport "Politiques d'avenir" de 1991 évoque notamment cette question et établit une comparaison avec la SNCF, entre autres: "La SNCB quant à elle a la chance de connaître une situation nettement plus favorable puisque depuis 1983, elle ne compte plus aucun voyageur décédé dans un accident imputable au non-respect de la signalisation." C'est plus ou moins ce que vous nous avez expliqué mais quelques lignes plus loin: "Un système performant d'aide à la conduite qui rencontre l'un ou l'autre des besoins que nous venons de citer comporte intrinsèquement une augmentation sensible et automatique de la sécurité des convois. Voilà qui nous mettrait sans doute à l'abri d'une grave mésaventure sanctionnée par le pouvoir judiciaire ou politique, par l'opinion publique et par notre propre conscience."

À vous entendre, faut-il souscrire à l'hypothèse qu'à certains niveaux dans la société, il existe une préoccupation pour ce système de sécurité mais qu'à d'autres niveaux, peut-être celui du conseil d'administration ou du pouvoir politique, on estime qu'il ne s'agit pas de la priorité absolue?

Michel Damar: Pas du tout. Je me suis alors vraiment mal exprimé! Je vais clarifier mes propos.

Au vu de la situation sur le terrain, nous n'avions pas de raison d'accélérer les investissements en sécurité à partir de 1991. Nous avons toutes les raisons de dire que nous allions l'appliquer dans le cadre du projet TGV et, à partir de ce moment, l'implémenter pour le trafic intérieur. Tel a été le raisonnement de base que nous avons suivi à tous les niveaux de la société. Pour preuve, notre décision de 1996 de confirmer à ACEC l'implémentation du système TBL deuxième génération et l'inscription dans le plan décennal 1996-2005 de montants significatifs pour la réaliser. Nous étions donc dans la logique où nous croyions fermement à la possibilité de faire émerger un système de protection de la marche des trains forts de l'expérience des développements à partir de 1991.

Là où le bât a blessé, c'est que nous pensions, en 1996, pouvoir aboutir dans des délais relativement raisonnables alors que la première homologation a eu lieu pour la L2 en 2002. La seule explication que je vois est technique et consiste en la difficulté pour ACEC d'implémenter ce système. Dans l'intervalle, nous nous sommes rendu compte que les choses bougeaient au niveau européen. Nous les avons donc recalibrées, redressé le tir et mis sur la table en décembre

1999 un plan ETCS complet. Il nous semblait en effet qu'en raison des retards enregistrés dans le développement de la TBL2-3, il fallait recadrer et prendre une décision beaucoup plus large et en phase avec les évolutions européennes.

À aucun moment et à aucun niveau, nous n'avons voulu ne pas implémenter. Mais dans le timing que nous avons, nous n'étions pas sous le couvert de l'urgence. Ce n'est qu'en 1997-98 que nous nous sommes rendu compte que le niveau d'urgence était en augmentation, d'où notre décision-cadre en 1999 – que certains ont qualifié d'idéaliste mais, pour ma part, je dirais volontariste. En effet, entre 1991 et 1997-98 la perception de l'urgence a significativement augmenté.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, en ce qui concerne les systèmes TBL2 et TBL3 qui ont été décidés début 1991, l'étude et le développement ont été confiés à ACEC. Pourquoi avoir choisi un système propre, alors qu'ACEC avait développé des systèmes déjà en application dans d'autres pays étrangers? Il s'avère que ces études ont pris pas mal de temps, à un tel point que, comme vous l'avez expliqué, nous avons dû prendre le TVM 430 pour la ligne TGV, alors qu'initialement, c'était notre système TBL2 ou 3 qui aurait dû être installé sur les lignes à grande vitesse. C'était la priorité! Par la suite, le TVM 430 n'a plus été développé sur les autres lignes à grande vitesse.

Pourquoi ne s'est-on pas inspiré de systèmes qui étaient déjà en application dans d'autres pays et qui, par ailleurs, avaient été développés par ACEC? Il a fallu recommencer les études qui ont pris quatre à cinq ans, à un tel point qu'en 1997-1998, on se rend compte de l'urgence et de la nécessité de redéfinir un plan de développement.

Michel Damar: Je n'ai pas d'explication technique sur les retards qui datent d'après 1996.

À partir du moment où il y avait des essais réussis, notamment sur le tronçon Ath-Silly en 1993 ou 1994, nous sommes partis de l'idée que nous étions sur la bonne voie et qu'il n'y avait pas de raison de déroger à la décision de base que nous avons prise début 1992 en fonction de la décision de l'administrateur délégué et du rapport des experts. Je ne vois pas sur quelle base nous aurions pu décider de stopper tous les efforts faits par une société qui développe des systèmes à l'étranger, qui connaît bien le système de signalisation belge et qui, par conséquent, est capable de faire évoluer le TBL vers un

système TBL de nouvelle génération. Le conseil d'administration de l'époque n'avait aucun argument sur la table pour décider d'arrêter tout ce qui avait été fait et de recommencer autre chose. Nous ne l'avons effectivement pas fait!

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Damar voor zijn presentatie. Ik wil even aansluiten bij de discussie die gaande is. Als ik het goed begrepen heb, was er eind 1994 al duidelijkheid dat het ontwikkelen van TBL2 en TBL3 aanzienlijke vertraging had opgelopen. In 1996 werd beslist om voor de tgv-lijn, de lijn 1, het Franse systeem TVM 430 aan te kopen en te installeren. Die beslissing is ongeveer samengevallen met de uiteindelijke gunning aan ACEC om TBL2 effectief te installeren. Dat was begin 1996. Heeft men op dat moment ook overwogen om af te stappen van dat verhaal en over te gaan naar TVM 430? Ik geef toe dat de vraag deels is beantwoord in antwoord op de vraag van collega De Bue. Dat was een eerste element.

Een tweede element. U vertelt het verhaal van TBL2 en in latere instantie ook van ETCS. Is er tijdens uw periode als voorzitter van de raad van bestuur, vanaf 1992, in de raad van bestuur nog opvolging gegeven aan de vroegere beslissing om TBL1 te gaan installeren? In hoeverre werd dat verhaal nog opgevolgd en werd de uitrol van dat systeem nog opgevolgd binnen de raad van bestuur?

Michel Damar: De beslissing over de installatie van TVM 430 was meer het resultaat van de druk van de SNCF en van de noodzaak om geen seinsysteem te moeten veranderen aan de Franse grens. Ik heb dat toegelicht. Dat gebeurde niet omdat wij op dat moment geoordeeld zouden hebben dat de ontwikkeling van TBL2 en TBL3 een verhaal *sans issue* was. Integendeel, het slagen van een aantal testproeven in 1993 of 1994 was voor ons de beste illustratie dat het systeem tot het einde zou kunnen worden ontwikkeld. We zouden onze beslissing in 1996 en in 2000 zeker niet genomen hebben, als wij niet de zekerheid hadden dat de implementatie kon lukken. Dat is een eerste element van antwoord.

Een tweede element van antwoord. Op het niveau van de raad van bestuur hebben wij geen aandacht meer besteed aan de problematiek van TBL1, sinds het moment dat wij hadden vastgesteld en ervan overtuigd waren dat het meest performante systeem van signalisatie zou voortvloeien uit de ontwikkelingen van de tgv. Vanaf dat moment zijn wij vertrokken vanuit de

idee dat wij via de realisatie van een veiligheidssysteem voor de hogesnelheidstrein, een performanter veiligheidssysteem voor het binnenlands net zouden kunnen ontwikkelen. Dat verklaart het feit dat wij op dat moment minder aandacht hebben besteed aan de bijkomende realisatie van investeringen in TBL1.

De voorzitter: Mijnheer Damar, u zegt dat u geen aandacht meer had voor TBL1. Wij hebben echter kunnen vaststellen dat daarvan op een gegeven moment 30 % niet meer werkte. Wordt dat niet gerapporteerd, of was dat niet ter kennis van de raad van bestuur?

Michel Damar: We hebben nooit een verslag gekregen, of ik herinner mij toch niet dat wij ooit een verslag hebben gekregen over de functionering van TBL1 binnen het net.

De voorzitter: Dat werd dus eigenlijk niet opgevolgd?

Michel Damar: Wij hebben daarover niets gekregen, als ik mij niet vergis.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Damar, ik dank u voor uw uiteenzetting, maar ik heb nog een aantal vragen.

U stelt duidelijk dat het systeem TVM 430 deels onder druk van de SNCF werd geïmplementeerd?

Michel Damar: Voor twee redenen, heb ik gezegd: de problematiek van de overgang van systemen aan de Franse grens, maar ook...

Ine Somers (Open Vld): Ja, maar uiteindelijk was het TBL2-systeem op dat ogenblik gewoonweg nog niet klaar. Dat moeten wij toch vaststellen. In 1992 heeft de raad van bestuur de beslissing inzake TBL2 genomen, in 1996 werd de ontwikkeling van TBL2 aan ACEC toevertrouwd en pas in 2002 werd een eerste lijn met TBL2 in dienst genomen, Leuven-Luik.

Er zijn dus tien jaar lang ontwikkelingen gebeurd voor een lijn met TBL2, terwijl er internationale systemen beschikbaar waren. Anderzijds laat men de implementatie van TBL1 volledig links liggen. Ik heb dus het gevoel dat er tien jaar lang een TBL2-systeem werd ontwikkeld, op kosten van de Belgische belastingbetaler, terwijl België permanent, jaar na jaar, achterbleef inzake veiligheid. U zei zelf dat er geen kans bestond om internationaal door te dringen op de buitenlandse markt zonder nationale referentie. Dat geeft mij het gevoel dat er uiteindelijk tien jaar lang geld is

gestoken in een systeem, waarbij wij op Belgisch niveau eigenlijk geen enkele vooruitgang hebben gemaakt inzake veiligheid op het spoor.

Michel Damar: Wij zijn niet verantwoordelijk voor de evolutie van de Europese componenten van dat dossier. Hadden wij vroeger de specificatie ETCS gekend, dan was de situatie zeker anders geëvolueerd, maar dat is niet het geval. Op dat vlak heb ik de indruk dat wij op dat moment de goede beslissing hebben genomen. Gezien de – tussen haakjes – Europese onzekerheid over de normen, ben ik er vast van overtuigd dat wij met de investering in TBL2 de goede keuze hebben gemaakt.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Damar, ook ik dank u voor uw getuigenis hier.

U hebt verklaard dat de raad van bestuur in 1996 heeft besloten met TBL2 voort te gaan. De opdracht werd aan ACEC toevertrouwd. De raad van bestuur had volgens u geen enkele, technische reden om aan te nemen dat de uitvoering niet in orde zou komen.

U hebt ook verklaard – ik meen dit althans tussen de lijnen te hebben begrepen – dat de raad van bestuur alles heeft gedaan wat moest worden gedaan om het dossier in goede banen te laten lopen.

Wie was dan wél verantwoordelijk voor de geweldige vertraging? Immers, het TBL2-systeem had, indien wij het systeem op technisch vlak met andere systemen op de toenmalige markt vergelijken, naar mijn aanvoelen het toonaangevende systeem in Europa kunnen zijn. Het had als een in België ontwikkeld exportproduct kunnen dienen, om ACEC meer kansen te geven.

Indien het niet de raad van bestuur was die ongewild het naleven van de termijnen in het dossier uit de hand heeft laten lopen, wie was dan volgens u wel verantwoordelijk? Moeten wij dan de ontwikkelaar-fabrikant ACEC met de vinger wijzen of zijn er naar uw mening nog andere verantwoordelijken in het dossier?

Michel Damar: Ik ben geen technicus. Op de vraag naar de vertragingen die bij de ontwikkeling van het genoemde systeem zijn ontstaan, heb ik vandaag geen antwoord. Wij hebben eind 1999 enkel vastgesteld dat, gezien de Europese evolutie en gezien de vertraging in de ontwikkeling van het TBL2-3-systeem, het onze verantwoordelijkheid was om een nieuw ETCS-

plan te ontwikkelen. Wij hebben dat ook gedaan.

Noch ik noch de raad van bestuur hebben echter de oorzaak van de vertraging kunnen inschatten.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil voor alle duidelijkheid nog een keer terugkomen op het verhaal inzake TVM 430, omdat in het rapport van de experts heel expliciet het volgende staat: “Men heeft op dat moment dit systeem op die hogesnelheidslijn moeten installeren omdat TBL2 niet klaar was.” Het staat er met die woorden in. Als ik uw antwoord goed interpreteer, stelt u dat TBL2 werkte op het proeftraject Ath-Silly, en dat u TVM vooral hebt moeten installeren omwille van druk van de Fransen en vanwege de grensovergang. Klopt dat?

Michel Damar: Ja, inderdaad.

De voorzitter: Een duidelijk antwoord.

Tanguy Veys (VB): Ik wil teruggaan naar de manier waarop de raad van bestuur is omgegaan met de beslissing omtrent TBL1. Ik vermoed dat op het moment dat u op de stoel van voorzitter van de raad van bestuur bent gekomen, u wel kennis had van de beslissingen die voordien waren genomen. We moeten toch spreken over een periode van 10 jaar na het ongeval in Aalter. Als wij de toenmalige bevoegde minister De Croo vorige week hebben bezig gehoord, waren in feite alle elementen aanwezig om dit dossier, de uitrol van TBL1, te realiseren.

Hoe ging u er als raad van bestuur mee om, gelet op het feit dat 30 % van de installaties van TBL1 niet functioneerde? We hebben vrijdag nog vernomen van bijvoorbeeld Alstom, voorheen ACEC, dat zij sinds 1987 niks meer gehoord hebben van de NMBS en er dus ook geen enkele bestelling van onderdelen is geweest. Hoe bent u als raad van bestuur omgegaan met TBL1, dat toch zeer belangrijk was en het grote antwoord was op het ongeval in Aalter. U zegt dat u daar niet meer mee bezig was en u ter zake niet geïnformeerd werd. Het is niet omdat u niet geïnformeerd wordt dat u zelf niet actief op zoek kunt gaan naar deze problematiek.

Michel Damar: Tussen juli 1991 en januari 1992 – tweede wet – hebben we in feite eerst het investeringsplan. Het investeringsplan sprak over TBL.

Tweede element: het verslag van de expert van maart 1991, de beslissing van de gedelegeerd

bestuurder in september 1991 en dan, als resultaat van de twee, de beslissing van de raad van bestuur begin 1992 over de ontwikkeling van TBL van de tweede generatie. Dat zijn de elementen waarop wij onze beslissing hebben gebaseerd.

Nooit hebben wij een strategische positionering gehad... Ik zal dat anders formuleren. Nooit hebben wij een strategische discussie gevoerd op basis van een strategische vraag, gesteld door het directiecomité op dat moment, om te zeggen: gaan we voort of gaan we niet voort met de ontwikkeling van het systeem TBL1? Op die basis denk ik dat, met al deze elementen, de beslissing die wij hebben genomen in 1992 coherent was.

De **voorzitter**: Een duidelijk antwoord.

Linda Musin (PS): Monsieur Damar, je vous remercie pour la clarté et la construction de votre exposé. Je vais rebondir sur la question de mon collègue. Vendredi, chez Alstom, nous avons eu la possibilité de poser différentes questions. En ce qui concerne l'exemple de l'arrêt des investissements en TBL1, on nous a expliqué qu'il était difficile de s'approvisionner en pièces de rechange, mais Alstom nous a dit qu'aux Pays-Bas, il y avait encore du stock. Partant de là, au niveau de la gestion quotidienne et au niveau du processus décisionnel au sein de la SNCB, comment les choses se passaient-elles quand de telles décisions étaient prises?

Y avait-il une vision commune de la sécurité à tous les échelons? Comment les choses s'articulent-elles entre ministres, administrateurs délégués, conseil d'administration et comité de direction?

Michel Damar: Ce n'est pas une question à laquelle il est facile de répondre. Les éléments opérationnels étaient, et sont toujours, de la responsabilité du management, sauf dans deux situations. La première, c'est lorsque le conseil d'administration est amené à prendre une décision stratégique. Cette décision est préparée et présentée par le comité de direction et est discutée au conseil d'administration. La seconde, c'est lorsqu'il apparaît, au travers d'indicateurs opérationnels portés à notre connaissance, qu'il y a un certain nombre de difficultés.

Je vais en citer deux dans le domaine de la circulation des trains. Premièrement, c'est l'augmentation significative des dépassements de signaux à partir de 1997-1998. Deuxièmement, c'est la problématique de la régularité des trains.

Nous avons connu des difficultés à ce sujet dans les années '90 – et je ne sais pas si le niveau de manque de régularité était proche du niveau actuel –, particulièrement dans le lancement du nouveau plan IC/IR de 1998. À partir de ce moment, je trouve qu'il est de la responsabilité du conseil d'administration de se saisir de ce type de difficultés opérationnelles pour mener, avec la direction, une discussion sur les mesures de remédiation qui ont été prises et sur le fait de savoir s'il faut prendre des décisions stratégiques plus profondes en termes d'affectations de moyens budgétaires.

Voici comment se passe l'articulation majeure entre le comité de direction et le conseil d'administration. Sur ce terrain, comme il s'agit d'une entreprise publique autonome, l'État n'est pas souvent intervenu en dehors des éléments qui sont inscrits dans le contrat de gestion. Je mets cependant un bémol à ce que je dis, à savoir la période assez difficile 2001-2002, lorsque nous avons vécu certaines difficultés liées à la rupture de confiance avec la ministre de tutelle de l'époque. Pour un certain nombre de décisions, le conseil d'administration a voulu s'en référer à la ministre de tutelle. C'est une des raisons qui expliquent toute la difficulté et tous les retards qui ont eu lieu dans l'approbation du plan d'investissement 2001-2012.

Indépendamment de cette situation très ponctuelle et très particulière, car elle s'inscrivait dans le changement programmé des organes de gestion et d'une réforme de la loi sur les entreprises publiques, c'est le schéma de base que je vous ai donné qui prévalait.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een specifieke vraag met betrekking tot TBL1. U zegt onder andere altijd dat er op een gegeven moment werd beslist om TBL2 uit te besteden. Dat was vooral gericht op de hogesnelheidstreinen. Ik zie nog altijd niet de link tussen dat luik en het uitrollen van TBL1, dat uiteindelijk in het plan STAR 21 is opgenomen. Wij lezen daarin wel duidelijk dat die technologie voldoening gaf en zou worden geïnstalleerd op alle grote assen van het net. De kosten zouden worden geïntegreerd in de budgetten en de modernisering van de seininrichting.

In het verslag van de experts lezen wij ook dat die plannen niet tot uitvoering werden gebracht in de praktijk. Wij lezen ook in een nota van 31 januari 1992 aan de raad van bestuur de vaststelling dat de NMBS een zeer belangrijke vertraging had opgelopen in vergelijking met aangrenzende

netten in andere landen. Mijn vraag is waarom TBL1, naast heel het TBL2-gebeuren, niet is uitgerold zoals initieel was voorgesteld. Technisch lijkt dat nochtans redelijk eenvoudig. Gebeurde dat om besparingsredenen? Volgens mij is het niet voldoende om de focus te leggen op TBL2 om aan te tonen dat TBL1 op het normale net niet moest worden uitgerold. Volgens mij zijn er nog andere redenen. Die vraag ik nu aan u.

Michel Damar: Jammer genoeg, mevrouw, heb ik na twintig jaar geen antwoord op uw vraag. Ik kan mij niet herinneren dat wij een echte strategische discussie hebben gevoerd op basis van de nota van de directie over de principiële vraag: "Moeten wij TBL1 stoppen of moeten wij continu blijven investeren in TBL1?" Ik herinner mij niet dat wij zo'n debat hebben gevoerd.

De **voorzitter:** Maar dit lijkt mij toch een essentieel debat. Mij lijkt dit toch een essentiële vraag van mevrouw Somers, die belangrijk is op het vlak van de beveiliging. Als dat debat is gevoerd, lijkt het mij toch essentieel dat het fundamenteel is gevoerd. Het doet mij vermoeden dat het debat in de raad van bestuur niet werd gevoerd.

Michel Damar: Het debat is niet gevoerd in de raad van bestuur.

Het is mijn inschatting vandaag dat we, met de situatie van een veilig netwerk in het begin van de jaren '90, ons konden permitteren om op de ontwikkeling van de TBL2 te wachten, liever dan continu te blijven investeren in TBL1. Ik herhaal echter dat dit mijn inschatting is van vandaag, twintig jaar later.

Ik herinner mij absoluut niet dat dit strategisch debat werd gevoerd.

De **voorzitter:** U zei dat er geen perceptie was van onveiligheid, maar buitenlandse voorbeelden, zoals het ongeval in Melun in Frankrijk, ook met seinvoorbijrijdingen, wezen er toch op dat er een probleem bestond in het buitenland, en dat dit waarschijnlijk ook op het binnenlands net had kunnen voorvallen.

Michel Damar: Jawel, maar ik heb daarnet herinnerd aan de cijfers van het investeringsplan. De budgetten waren krap op dat moment. Wij werden geconfronteerd met veel prioriteiten in het kader van de afzwakking van het netwerk in de jaren '80. Dat betekent dat het niet mogelijk was om alles tegelijkertijd te doen. Ik heb de prioriteiten herhaald die in het investeringsplan

ingeburgerd waren.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb bijna dezelfde vraag als mevrouw Somers. Ik wil dienaangaande een bemerking of perceptie van de heer Damar vragen.

Mijnheer Damar, een veiligheidsprogramma dat gepland was in het investeringsprogramma, werd in feite afgevoerd. Daarover werd niet gediscussieerd, of u herinnert zich dat niet. Klaarblijkelijk ging het toch om aanzienlijke budgetten.

Ik vraag mij af of de bewering die u daarnet geuit hebt, dat veiligheid altijd een topprioriteit geweest is, staande gehouden kan worden. Of zegt u dat die dingen beslist zijn in de uitvoering, terwijl de raad van bestuur er gewoon nota van heeft genomen zonder daar verder enige vragen bij te stellen? Het kan toch niet dat een deel van een investeringsprogramma niet wordt uitgevoerd zonder dat daar op zijn minst over nagedacht wordt of zonder dat het gemeld wordt?

Michel Damar: Er is toch een aantal investeringen gebeurd op het niveau van de veiligheid. Ik heb dat daarstraks gezegd. De veiligheid was een prioriteit. Zolang de ontwikkeling van TBL2 niet klaar was, was er geen prioriteit om andere veiligheidssystemen voor het binnenlands netwerk te realiseren. Dat is de handelswijze die wij hebben gevolgd.

Steven Vandeput (N-VA): TBL2-3 is een beslissing van 1987, als ik goed ben ingelicht. In het programma van 1991 en 1992 stond TBL1 nog ingeschreven. Ergens tussen de plooiën is dat afgevoerd.

Michel Damar: TBL2 was een beslissing van 1992.

Steven Vandeput (N-VA): De eerste beslissing is van 1987. Het kan zijn dat de finale beslissing pas in 1992 is genomen. Heeft men in 1992 tegelijkertijd ook beslist om de investeringen in TBL1 stop te zetten en niets te doen tot TBL2 klaar was?

Michel Damar: Inderdaad.

Steven Vandeput (N-VA): Op dat moment werd dus beslist om niet meer in automatische stopsystemen te investeren tot het volgende systeem was ontwikkeld?

Michel Damar: Inderdaad.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Damar, les dirigeants actuels de la SNCB nous disent qu'au moment où on a décidé de mettre en œuvre l'ETCS à la SNCB, les normes n'existaient que sur papier. On remet en cause ce choix en 1999 de l'équipement en ETCS.

Michel Damar: Qui le remet en cause?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Les administrateurs actuels. Ils disent qu'il n'est pas possible d'arriver rapidement à un système de sécurité performant sur le réseau en décidant en 1999 de mettre en œuvre l'ETCS alors que la norme n'existait que sur papier et qu'il faut très longtemps pour voir une première application et une stabilisation des normes. C'était ma première question.

La deuxième porte davantage sur les relations industrielles que vous avez évoquées dans votre exposé. Quand un dossier d'attribution de marché arrive bouclé au conseil d'administration, pour décision sur tel ou tel fournisseur en matière de sécurité, se peut-il qu'il ait donné lieu à une consultation de plusieurs fournisseurs et qu'on choisisse ACEC in fine? Ou alors, comme nous l'a dit M. Paelinck pour la période précédente, les cahiers de charges sont-ils rédigés avec le fournisseur, si ce n'est par lui?

Michel Damar: Ce que je peux vous répondre, d'une manière générale, comme je l'avais fait pour votre première question portant sur l'ETCS, c'est que lorsque nous avons reçu des dossiers de marchés publics – et nous en avons reçu pas mal! –, la conformité avec la réglementation des marchés publics était bien évidemment vérifiée en interne et bien évidemment vérifiée par le commissaire du gouvernement et bien évidemment vérifiée chaque année par la Cour des comptes. Sur ce terrain-là, je n'ai aucune inquiétude.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Allez-vous soutenir que pour TBL2-3, la demande a été faite à plusieurs entreprises du secteur en Europe?

Michel Damar : Non, que je sache, les décisions de 1991 et de 1996 ont été prises sur la base d'une procédure négociée avec ACEC.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Damar, vous avez évoqué qu'après 1999, la situation devenait urgente compte tenu du risque croissant du fait de l'augmentation de la vitesse, des voyageurs et des capacités. Au niveau du conseil d'administration,

avez-vous eu des débats sur des analyses de risques? Jusqu'à présent, nous n'avons obtenu que très peu d'informations sur les analyses de risques effectuées par la SNCB.

Michel Damar: Pour moi, la décision de 1999 est la résultante de deux éléments: d'une part, l'appréciation de la situation effective sur le réseau en matière de dépassements de feux rouges (1997-1998) dont j'ai déjà parlé. D'autre part, elle résulte de toute la dynamique européenne qui avait pris son envol à ce moment-là et qui privilégiait la logique ETCS. On ne va quand même pas nous reprocher aujourd'hui d'avoir pris, en 1999, la première décision structurante en matière d'une planification globale et d'une orientation stratégique globale sur la protection des marches des trains pour les réseaux intérieurs. Ce serait le comble de nous reprocher cette décision prise en 1999, même si je reconnais qu'elle était fort volontariste. J'ai expliqué que nous n'étions pas les seuls à être volontaristes à l'époque. L'être nous paraissait toutefois être une nécessité.

Ine Somers (Open Vld): Mag ik uit wat ik deze namiddag gehoord heb, concluderen dat men de focus gelegd heeft op TBL2 en dat uiteindelijk TBL1 niet is uitgerold omdat men meer belang hechtte aan de ontwikkeling van TBL2 in de prioriteitenlijst binnen het veiligheidsgebeuren? Men gaf daaraan geen urgentie omdat in de risicoanalyse vooral de nadruk gelegd werd op de kans dat het risico zich voordeed en niet zozeer op de impact van het gebeuren? Mag ik daaruit ook besluiten dat indien er wel rekening was gehouden met de impact van de gebeurtenis en men daardoor wel meer urgentie zou hebben gegeven aan TBL1, er wel een uitrol zou gekomen zijn van TBL1? Zou men dan meer gefocust hebben op dat systeem in plaats van op TBL2?

Ik heb nog een vraag. Er is kort iets gezegd over budgettaire redenen. Uiteindelijk weten we ook dat TBL2 enorm veel gekost heeft, want in het verslag van de experts staat op pagina 27 dat in 1997 een interne audit het aankoopdossier inzake TBL2 heeft geblokkeerd omdat men van oordeel was dat de leverancier onaanvaardbare monopoliewinsten oplegde aan de NMBS. Na onderhandeling met Alstom daalde de prijs effectief met 27,5 %. Ook daarna adviseerde de interne audit echter negatief. Kunt u daarover nog iets meer zeggen, over dat specifieke deel?

Michel Damar: De interne audit viel op dat moment niet onder mijn verantwoordelijkheid, dat was pas later. Ik vind het echter normaal dat de

interne audit zijn rol speelt. In 1996 was het een onderhandse procedure tussen de NMBS en ACEC. De interne audit vond dat de prijs te hoog was. Ik vind dat normaal, het was zijn rol om dat te zeggen. Het is de logica van een industriële partner om een zekere prijs te vragen. Dat betekent dat de spoorwegen zich intern moeten organiseren om een redelijke discussie of een redelijke onderhandeling te voeren. Dat is ook gebeurd.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, M. Damar était là jusqu'en 2002. Il a pris la décision, avec son conseil d'administration, de lancer l'ETCS.

Monsieur Damar, vous avez dit que ce choix était "structurant" pour l'ensemble du chemin de fer belge.

Jusqu'en 2002, donc jusqu'au moment où vous avez quitté vos fonctions, avez-vous assisté à une mise en œuvre de ce chantier? Avez-vous constaté, au sein de la SNCB, des réticences à le mettre en œuvre? Des voix se sont-elles exprimées pour dire que ce système ne devait pas être mis en œuvre et qu'il fallait trouver autre chose?

Michel Damar: Ma réponse est catégorique: non. Une décision avait été prise en 1991. Elle a été confirmée en 2001 après l'accident de Pécrot et reprécisée à la lumière des évolutions européennes. Il y avait donc vraiment une volonté d'aller de l'avant. Je suis tout à fait clair à ce sujet.

De **voorzitter:** Ik meen dat iedereen zijn of haar vragen heeft kunnen stellen.

Mijnheer Damar, het was een zeer nuttige uiteenzetting. Wij hebben de geplande spreektijd enigszins overschreden. Zulks was echter te wijten aan de zeer goede vragen van de leden.

Je vous remercie.

Hoorzitting met de heer Etienne Schouppe, directeur-generaal en gedelegeerd bestuurder van de NMBS van 1988 tot 2002 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Etienne Schouppe, directeur général et administrateur délégué de la SNCB de 1988 à 2002 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Collega's, wij vatten aan met de tweede spreker voor vanmiddag. Gelet op het feit dat de heer Schouppe een vrij lange periode een belangrijke verantwoordelijkheid heeft gehad, wijken wij hier natuurlijk af van de regel van een inleiding van 20 minuten. Dat is logisch, gelet op de vrij lange periode.

Mijnheer de staatssecretaris, ik geef u eerst het woord om uw uiteenzetting te doen over uw verantwoordelijkheden uit het verleden. Daarna kan dan hetzelfde debat gevoerd worden op basis van vragen door de commissieleden.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van deze commissie, ik heb reeds op 10 november in mijn hoedanigheid van staatssecretaris ten overstaan van deze speciale commissie mijn visie verwoord over de verslagen van de experts, van de ERA en van het Rekenhof.

Ik wens te wijzen op een toezegging die ik toen gedaan heb, namelijk dat wij snel werk zouden maken van het koninklijk besluit om financiële middelen te geven aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit, DVIS, en aan het onderzoeksorgaan. Vorige vrijdag heeft de regering mijn ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd, de tekst is nu naar de Raad van State gezonden voor goedkeuring of eventuele commentaar. Derhalve is dat deel van de toezegging ondertussen afgewikkeld.

Ik geef u vandaag graag het historisch overzicht van de beslissingen die het directiecomité en de raad van bestuur genomen hebben op het vlak van de spoorwegveiligheid tussen 1987 en 2002, de periode waarin ik mee aan de leiding stond van de NMBS. Ik heb mijn uiteenzetting gebaseerd op een aantal interne NMBS-documenten die ik heb kunnen raadplegen en heb voor een groot stuk moeten steunen op mijn geheugen. Het is niet onbelangrijk dat u weet dat ik bij het verlaten van de NMBS verplicht ben geweest, en ik heb dat ook aanvaard, om geen enkel document met betrekking tot mijn professionele activiteiten bij te houden. Ik heb dat allemaal bij de spoorwegen moeten laten. Dat is dan tegelijkertijd ook een verklaring waarom mijn betrachting om de chronologie van de feiten te reconstrueren sowieso onvolledig zal zijn, alhoewel ik denk dat ik de meest belangrijke documenten toch wel zal kunnen uiteenzetten. Ik moet dus benadrukken, en dat is belangrijk, dat ik voor de weergave van de feiten op mijn geheugen moet steunen en op die enkele documenten die ik heb.

Ik moet er ook op wijzen – dat zal u straks misschien wel een beetje verbazen – dat de meeste van de documenten die ik heb kunnen verzamelen en die mij zijn aangereikt, in het Frans zijn. Ik zal dan ook belangrijke passages in die taal aan u moeten meedelen en toelichten.

Het eerste gedeelte heeft betrekking op het ongeval in Aalter en de weerslag ervan op de ontwikkeling van signalisatiesystemen.

Op 13 juli 1982 vielen er in Aalter vijf dodelijke slachtoffers te betreuren bij een ongeluk dat door het voorbijrijden van verschillende stopsignalen werd veroorzaakt. Naar aanleiding van dat ongeluk heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie, het MCESC of CMSC – op dat ogenblik een comité binnen de nationale regering – op 4 december 1982 een budget van 380 miljoen uitgetrokken voor de realisatie van een transmissiesysteem spoorlijn-machine, TVM of Transmission Voie-Machine. Dat kan nu misschien eigenaardig lijken. U moet weten dat de NMBS toen een parastatale instelling type B was. De zelfstandige handelingsbevoegdheid van een parastatale van het type B was gering en de belangrijke beslissingen werden door de regering genomen. De minister van Verkeerswezen zat op dat ogenblik de raad van bestuur van de NMBS voor. Ik kan mij moeilijk indenken dat de heer De Croo, die hier al geweest is, daar geen melding van zou hebben gemaakt.

Het project voor het afwerken van het systeem transmissie-grond-trein werd gegund aan de firma ACEC. Ik citeer de beslissingen van de regering: “Voor de studie en verwezenlijking van de prototypes van apparatuur op de grond en aan boord van de machines, evenals de uitrusting van een honderdtal tractievoertuigen en de seinen van twee grote spoorassen voor de proeven met de voorserie.”

Die 380 miljoen werd ingeschreven in wat men toen noemde “de strategische schijf van de overheidsinvesteringen 1982”.

In het dossier dat korte tijd nadien op 17 december aan het beperkt comité van de raad van bestuur werd voorgelegd, kan men het volgende lezen. Ik citeer: “Dat het totaal door het MCESC toegestane bedrag van 380 miljoen frank besteed zal worden aan dit project waarvan de realisatie over een periode van vier jaar zal lopen, met name van januari 1983 tot december 1986.”

De realisatie zou voornamelijk de twee volgende

fases omvatten: de verwezenlijking van functionele en operationele prototypes, met een voorafgaande voorlopige goedkeuring van het systeem. Daarvoor werd negen maanden uitgetrokken, van januari tot september 1983. Daarnaast was er de voortzetting van de afwerking, het realiseren en het beproeven van de uitrusting van de voorserie, een statistische studie van de vermoedelijke bedrijfszekerheid en de voorlopige keuring van het systeem. Daarvoor werd 36 maanden voorzien, van oktober 1983 tot december 1986.

“Tijdens de ganse duur van de aanneming zal de COC” – de Comité d’Orientation des Commandes publiques – “een recht op controle uitoefenen.” Ik moet dus benadrukken dat de raad van bestuur van de NMBS eigenlijk uitvoering gaf aan een voorafgaande beslissing van een comité dat binnen de Ministerraad bestond en dat een speciaal overheidsorgaan, de COC, toezicht zou uitoefenen op de naleving van die beslissing.

In een tweede hoofdstuk vindt u de werkgroep TBL en de verkennende studie. Zoals ik al heb gezegd, heeft de raad van bestuur van de NMBS in december 1982 een proefopdracht goedgekeurd met de firma ACEC. In totaal ging het over 100 boorduitrustingen voor ongeveer 1 150 machines die de NMBS had en 2 000 gronduitrustingen voor ongeveer 6 854 signalen die er zijn, te installeren langs welbepaalde lijnen ten bedrage van 380 miljoen, terwijl de kostprijs voor een globale uitrusting van het net toen werd geschat op 3 476 000 000 Belgische frank. Ik moet wel zeggen dat ik nadien, dus voor mijn periode, geen documenten heb kunnen raadplegen. Mijn tussenkomst in de uitwerking van dat geheel begint dan 1987, wanneer ik aan de leiding van de NMBS ben gekomen in mijn hoedanigheid van directeur-generaal. Boven mij stond Honoré Paelinck als gedelegeerd bestuurder.

Op 22 juni 1987 was er een rapport van een werkgroep. Ik weet dat daar in het verleden reeds naar verwezen werd, maar dat is een zeer belangrijk rapport waarvan ik welbepaalde passages sowieso zal citeren, voor alle duidelijkheid en om geen losse interpretatie toe te laten. In de inleiding van het verslag van de pluridisciplinaire werkgroep van ervaren en gespecialiseerde ingenieurs kunnen wij het volgende lezen. Ik citeer: “Suite aux restrictions budgétaires imposées par l’État, le comité de direction décida, en sa séance du 4 mai 1987, de créer un groupe de travail chargé de réexaminer le projet TBL et, plus particulièrement, de dresser

un inventaire du matériel déjà livré, d'évaluer la valeur et l'opportunité du système TBL (accidents 81-86), d'examiner les possibilités de poursuivre en limitant l'expérience à certains tronçons de lignes, de freiner ou de stopper l'expérience et à quel prix, et d'évaluer l'utilité économique des investissements dans ce système."

Een klein beetje verder in het verslag kan men het volgende lezen: "Considération préliminaire: la sécurité de la circulation ferroviaire repose sur le respect absolu par le conducteur des indications transmises par la signalisation. Au cours des années, des progrès constants ont amené à matérialiser de plus en plus les conditions d'ouverture des signaux (blocage matérialisé du sens de circulation, passages à niveau enclenchés avec signaux, postes tout relais, etc.) réduisant ainsi les possibilités de défaillance humaine des agents au sol.

Par contre, peu de progrès ont pu être enregistrés dans l'aide apportée au conducteur pour pallier toute défaillance ou distraction de sa part et, aujourd'hui, trois dispositifs sont utilisés: la veille automatique, le contrôle de la vigilance du conducteur et la mémorisation à bord de l'indication, restrictive ou non, du dernier signal franchi (sur les engins récents uniquement). Ces dispositifs de nature préventive ne suppriment pas toute possibilité de distraction ou de conduite dans un 'état second'. Aussi est-il apparu souhaitable de disposer d'un équipement supplémentaire destiné à provoquer le freinage d'urgence en cas de dépassement fautif d'un signal d'arrêt, action curative de dernière extrémité et ultérieurement et, dans le cadre d'une extension, à contrôler de façon continue la vitesse du convoi, action préventive. Il est entendu que ce nouveau dispositif ajouté ou combiné aux anciens ne constitue encore qu'une aide au conducteur qui, seul, reste responsable du respect de la signalisation latérale. Il n'est donc pas question, au stade envisagé, de conduite automatique ou semi-automatique.

Il faut remarquer que la philosophie développée par la SNCB est partagée par la plupart des réseaux étrangers. Dès lors qu'il n'y a plus qu'un seul conducteur à bord de la locomotive, des dispositifs plus ou moins élaborés ont été installés pour pallier toute défaillance ou, au moins, en réduire la probabilité."

Wat het TBL-project betreft, het volgende. Dames en heren, ik vestig er uw aandacht op dat TBL een eerste stap is naar een systeem voor het automatisch doen stoppen van treinen.

Ik herneem nu de lezing uit het verslag van juni 1987: "Programme de base. Une transmission de l'information par système balise-antenne est de nature à répondre aux problèmes posés avec une fiabilité suffisante, ainsi que l'ont démontré les essais réalisés avec les équipements prototypes entre 1982 et 1984. Ce nouveau système intégré assure les fonctions du système brosse-crocodile, contrôle vigilance et mémorisation de l'aspect restrictif ou non du dernier signal franchi, provoque l'arrêt automatique immédiat en cas de dépassement d'un signal d'arrêt fermé et est susceptible d'extension dans le domaine du contrôle des vitesses.

Compte tenu de l'objectif poursuivi, un système de transmissions ponctuelles est moins coûteux qu'un système continu du fait de l'économie en moyens de commutation dans les grilles de gares. Il est destiné à intervenir dans tous les cas de franchissement ou de dépassement des signaux équipés par les engins équipés sauf dans les circonstances suivantes: signal franchi sous couvert d'un ordre de franchissement, rebroussement - circulation en marche arrière, poussée d'un convoi en détresse, allège en queue."

Pour l'équipement des signaux, "le nouveau système est actuellement destiné à équiper les signaux d'arrêt commandé pour grands et petits mouvements dont le dépassement peut provoquer une prise en écharpe ou une collision frontale avec un convoi circulant sur une voie principale directe ou de réception voyageurs, du réseau électrifié et les signaux avertisseurs de ceux-ci. Ne sont donc pas équipés à ce stade les signaux automatiques qui ne sont pas avertisseurs de signaux commandés, les signaux de ligne non électrifiés et les signaux mécaniques. On a estimé que le nombre de signaux à équiper dans ces conditions s'élève à 6 854, à savoir 1 986 prévus actuellement plus 4 179 grands et 689 petits, sur un total de 15 187 dont 8 603 grands et 6 584 petits.

Quant à l'équipement des engins, le nouveau système est destiné à équiper seulement les engins de traction électriques et les voitures pilotes de rames réversibles électriques, à savoir 1 155 engins sur un effectif de 1 878."

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in een bijlage aan het verslag dat ik u zal bezorgen, wordt het detail van dat programma meegedeeld ter informatie.

"En ce qui concerne l'utilisation pour le contrôle de vitesse sur les lignes parcourues à 160 km/h, l'utilisation du système TBL est impérative dans le cas où la circulation à 160 km/h est permise par double feu vert, sur les lignes sectionnées à 140 km/h. L'obligation de réduire la vitesse à 140 km/h au franchissement d'un feu vert doit être contrôlée, ce qui n'est pas possible à l'aide du système brosse-crocodile existant puisque aucune information ne permet de distinguer les aspects 'double vert' et 'vert seul'. Dans ce cas, l'équipement sol s'étend à tous les signaux susceptibles d'afficher le 'double vert'.

Pour ce qui concerne les conditions du projet et l'équipement, le projet en cours" – je parle, bien entendu, de la note de l'époque – "vise à vérifier dans un cadre limité que la fiabilité du système TBL correspond aux valeurs fixées. À cette occasion, il devrait être possible d'en mesurer l'impact sur le niveau de sécurité. Ce projet est limité dans la mesure où 2 000 signaux environ et 100 engins seulement seront équipés à ce stade sur un total estimé à 6 854 signaux et 1 150 engins. Au 31 mai 1987, 28 équipements de bord et 164 équipements de sol sont mis en œuvre."

Het zal u misschien verbazen dat er plots over dubbel groen wordt gesproken. Ik wil u eraan herinneren dat de NMBS in de periode waarin dit rapport werd geschreven, eraan dacht om de laterale signalisatie te installeren op de klassieke lijnen waarop 160 km/u werd gereden. Ofwel via een signalisatie die identiek zou zijn aan de lijnen waarop 140 km/u werd gereden, ofwel via een signalisatie die eveneens een dubbel groen licht zou omvatten. De evolutie van deze signalisatie heeft ertoe geleid dat het dubbel groen eigenlijk verdwenen is.

Het rapport van 22 juni 1987 behandelt verder elementen betreffende overheidsopdrachten en investeringskosten. Dat deel van het rapport zal ik niet commentariëren, vermits ik mij interesseer voor dat deel van het rapport dat het belang van het TBL-systeem evalueert.

Ik wil nog een ander belangrijk deel van het verslag in verband met de evaluatie van dat TBL1-systeem citeren: "Évaluation de l'intérêt du système TBL1. Le niveau de sécurité actuel. (...) Le relais de la classe 1, dite de sécurité, a un niveau de sécurité égal à la puissance 10^{-9} , c'est-à-dire qu'un mauvais fonctionnement est en moyenne constaté au bout d'un milliard de fonctionnements." Ce sont les ingénieurs de la SNCB qui le signalent. "Par rapport à cette valeur considérée comme très sûre, le groupe de travail

a tenté d'évaluer le niveau de sécurité du système 'conducteur-signal rouge'. On connaît le nombre de mauvais fonctionnements de ce système: 177 dépassements ont été enregistrés en sept ans.

Une estimation du nombre de fois que ce système fonctionne a été effectuée. Elle aboutit à la fourchette de 10 000 à 37 000 observations de signal rouge par jour. Tenant compte de ces valeurs, on peut conclure que le niveau de sécurité du système est compris entre (7×10^{-6}) et (2×10^{-6}) .

Une autre approche consiste à estimer le nombre d'heures de conduite par dépassement de signal. Sachant qu'en moyenne, la durée cumulée de conduite s'élève à 8 458 heures par jour, on obtient un dépassement pour 126 870 heures de conduite.

Influence du système TBL1 sur la sécurité. Dans son programme actuel le but du système TBL est de limiter les conséquences d'un dépassement de signal. Seule une extension du programme au contrôle de vitesse permettrait d'éviter un dépassement.

Pour la période 1980 à 1986, on a constaté 177 dépassements de signaux dont 27 (soit 15,25 %) ont eu des conséquences graves, sur un total de 183 accidents graves dus à toutes sortes de causes. Par accident grave, on entend tout accident avec blessés ou avec des conséquences matérielles coûteuses.

Les conséquences des autres dépassements sont nulles ou se limitent à des talonnages d'aiguillages.

Une évaluation de l'influence du système TBL dans son programme actuel indique que sur les 177 dépassements constatés pendant la période considérée, la fonction d'arrêt automatique non annulable (le TBL) aurait permis d'éviter à coup sûr tout accident dans 15 cas, aurait réduit les conséquences d'un accident grâce au freinage d'urgence dans 90 cas et aurait été sans influence dans 172 cas."

Ik heb in de bijlage van het document dat ik u zal bezorgen eveneens een tabel gevoegd die het voorwerp is van die bijlage en die een analyse geeft van de gevolgen die de installatie van TBL in de periode 1980-1986 zou gehad hebben, te weten:

- er zouden 5 ernstige ongelukken minder zijn geweest;
- er zouden 5 minder ongelukken meer zijn

geweest;

- er zouden 5 doden, 4 zwaar- en 28 lichtgewonden minder zijn geweest.

Ik citeer verder: "Réduction du coût des accidents. Si le nombre de victimes des accidents est aisé à déterminer, le coût total pour la SNCB est plus difficile à cerner. Les chiffres dont dispose le service des accidents ne concernent en effet que le coût comptable des accidents sans avoir aucun sens économique. Par exemple, la valeur d'une locomotive diesel de route mise à la mitraille s'élève à 260 000 francs belges environ, ce qui est loin de représenter sa valeur économique avant l'accident.

Une étude effectuée antérieurement par la direction générale n'est pas plus directement utilisable, les montants considérés ayant la même source. Force est alors de se livrer à quelques conjectures sur la base des chiffres partiels dont on peut disposer. Selon que l'on prend en considération l'ensemble des accidents pour la période 1980-1984 ou seulement les accidents dus à un dépassement de signal pour la période 1980-1986, le coût comptable d'un accident s'élève à environ 4,3 à 7,9 millions de francs belges. Considérant la remarque faite plus haut sur le mode d'évaluation de ces montants, on peut raisonnablement penser que l'ordre de grandeur du coût économique moyen d'un accident grave se situe dans une fourchette de 10 à 20 millions de francs belges. Tenant compte des mêmes hypothèses qu'au paragraphe précédent, on peut déduire un effet TBL sur la période de référence compris entre 126 et 252 millions de francs belges, soit entre 18 et 36 millions de francs belges par an environ.

Quid du coût total du système TBL en investissements?

Les résultats évoqués au paragraphe précédent (que je viens de vous lire) ne peuvent cependant être atteints qu'à la condition que le programme TBL soit mené à son terme, que les 6 850 signaux et les 1 150 engins électriques soient réellement équipés. Compte tenu des prix unitaires et du nombre d'engins et signaux à équiper, on peut considérer qu'à l'investissement initial de 782 millions de francs, il y a lieu d'ajouter un investissement complémentaire de 2,694 milliards de francs. Compte tenu des règles habituelles en la matière, ce montant doit être amorti en 30 ans, soit une charge annuelle supplémentaire de 113 millions de francs environ pour le compte d'exploitation."

Ik vestig uw aandacht erop dat het aangehaalde

verslag de budgettaire gevolgen evalueert van zowel het stopzetten, het beperken als het voortzetten van het TBL-project. De kostprijs van het stopzetten van de overeenkomst, gesloten met ACEC Transport, wordt geschat op 501 miljoen Belgische frank gespreid over twee jaar. Het voortzetten daarvan met tijdelijke opschorting werd geschat op 670 miljoen, gespreid over drie jaar. Het voortzetten, zonder wijziging van de overeenkomst, werd eveneens geschat op 670 miljoen, gespreid over drie jaar.

Ik ga verder met het toelichten van de commentaar van de werkgroep. Zoals ik zei, is dat de werkgroep die het TBL-systeem heeft geëvalueerd.

"Le présent rapport a envisagé le projet TBL de manière intrinsèque dans l'absolu. Du point de vue budgétaire, ce projet est en concurrence avec d'autres projets (électrifications, modernisations, etc.) que le groupe de travail n'a pu examiner. Il lui est donc impossible de se prononcer sur la valeur relative du projet TBL vis-à-vis des autres projets d'investissement de la SNCB. Sur le plan de la sécurité, le groupe de travail estime que l'utilité du système est réelle, quoique de faible rendement. Vu le peu de temps disponible, il ne lui a cependant pas été possible de remettre en cause les choix effectués sur le plan technique. Il n'a pas non plus été possible de vérifier si, dans le domaine de la sécurité, un résultat équivalent ne pourrait être obtenu avec de plus faibles moyens (modernisation des postes de signalisation, suppression de passages à niveau, etc.). L'arrêt du marché en cours réduirait fortement le profit que tant la SNCB que le constructeur et l'État peuvent retirer des sommes déjà engagées. D'un point de vue budgétaire, on a vu que cette mesure aurait même un impact négatif sur le budget de 1987. L'étalement des fournitures et, corrélativement, des dépenses permettrait de soulager les budgets de 1987 et 1988 sans pour autant avoir d'impact sur le rythme de mise en œuvre du matériel et sans diminuer le montant total.

Par rapport à la troisième hypothèse, ce scénario consiste à reporter en 1987 et 1988 une dépense de 30 millions de francs mais aussi, en contrepartie, à augmenter le budget de 1989 de 60 millions de francs.

Vis-à-vis de l'hypothèse de l'arrêt du projet, les membres du groupe de travail, originaires des départements de l'infrastructure et du matériel, souhaitent rappeler qu'en 1976, le directeur général, M. Flachet, a décidé de mettre en œuvre

un programme appelé MEMOR STOP basé sur l'utilisation du système brosse crocodile et qu'à la suite de l'échec de cette tentative d'extension, un groupe de travail du matériel et de la signalisation a proposé une réalisation équivalente par balises. C'est l'accident de Aalter qui a provoqué la concrétisation de ce projet, le ministre des Communications obtenant un financement sur les tranches stratégiques du gouvernement. Dans ces conditions et compte tenu du fait qu'en matière de sécurité, la SNCB ne précède pas les événements, ces mêmes membres du groupe de travail s'interrogent sur les conséquences pénales que pourrait avoir une décision d'arrêt du projet en cas d'accident grave dû à un dépassement de signal. Ces craintes ne sont pas partagées par le service des accidents, compte tenu de la mise en œuvre du programme MEMOR et de l'amélioration des autres dispositifs de contrôle de la vigilance du conducteur."

U hebt gehoord welke beschouwingen daarbij gemaakt werden. Over deze aangelegenheid bracht ook de rechtskundige dienst een advies uit, dat ik hier in extenso zal citeren. Dat advies luidt als volgt: "Si le projet en question devait être complètement arrêté, et s'il devait alors survenir un accident dû à un dépassement de signal dont on pourrait dire que le TBL aurait permis de l'éviter ou d'en réduire les conséquences, il serait possible qu'un parquet ou qu'un juge d'instruction reproche à la SNCB une certaine légèreté et en tire des conclusions sur le plan pénal au niveau individuel. Il est certain que ni le parquet ni le juge ne s'encombrent de considérations budgétaires, la vie humaine n'ayant pas de prix. Dans ces conditions, il conviendrait de parler de ralentissement du projet plutôt que d'arrêt pur et simple, à moins qu'un élément déterminant ne permette de démontrer que le système TBL ne répond pas à ce qu'on attend de lui et qu'un autre système offre une solution au moins aussi bonne."

Einde citaat van het advies van de rechtskundige dienst.

Ik herneem nu het commentaar van de werkgroep. Ik citeer opnieuw: "On a déjà souligné combien le projet TBL est nécessaire au constructeur (ACEC). Cette constatation a amené le groupe de travail à estimer que le projet financier, partiellement par les tranches stratégiques en vue de promouvoir le commerce extérieur de la Belgique, ne devrait logiquement pas intervenir dans le total de 10 milliards accordés par l'État à la SNCB en 1987; que, compte tenu d'un *know how* investi par la SNCB dans ce projet, il serait normal que cette dernière

perçoive des droits sur toute commercialisation ultérieure du système TBL.

Si le projet doit être poursuivi, on ne peut en tout cas admettre d'aller au-delà de ce qui est aujourd'hui prévu sans avoir, après une période de probation d'au moins cinq années, une mesure sérieuse de la fiabilité du système TBL et de son rendement sur le plan de la sécurité". C'est un passage important du rapport.

"Ultérieurement, d'ailleurs, une éventuelle extension à d'autres engins et à d'autres axes devait se poursuivre d'une manière progressive et sélective en commençant par les engins les plus récents et par les axes les plus chargés."

Ik moet hier de aandacht vestigen op het advies van de werkgroep die met kennis van het juridisch standpunt toch van oordeel is dat een moratorium van vijf jaar moet worden toegepast.

Ten aanzien van het verslag van de technici neemt het directiecomité tijdens een zitting van 16 juli 1987 de volgende beslissing: "Gezien de juridische en financiële implicaties die zouden kunnen voortvloeien uit de volledige stopzetting van het project, werd beslist de lopende overeenkomsten voor de uitvoering van werken en de uitrusting van het materieel in de mate van het mogelijke af te remmen en te spreiden in de tijd. Bij gebrek aan financiële middelen mogen er ook geen nieuwe verbintenissen voor de verdere aanleg van het systeem-TBL aangegaan worden."

Ik zou nu willen overgaan tot een belangrijk deel, met name de budgettaire context. U hebt daarstraks gehoord in welke mate het uiteindelijk de Staat is die beslissingen nam. Binnen welke budgettaire context van de Belgische Staat werd toen gewerkt en wat waren daarvan de gevolgen op de NMBS-investeringen?

In de nota aan de Ministerraad van 19 juli 1991 betreffende STAR 21 en het tienjaarlijks investeringsplan van de NMBS voor de periode 1991-2000, ingediend door de vice-eerste minister en de minister van Verkeerswezen, op dat moment de heer Dehaene, kan men het volgende lezen: "Daarbij opteerde de Ministerraad voor een gevoelige verhoging van het jaarlijks investeringsniveau van de NMBS tot 15 miljard euro per jaar. Na een periode van zeer zware beperking van de investeringsomvang tot 7 à 8 miljard in de jaren '88 tot '90, krijgt de NMBS vanaf 1991 de mogelijkheid een programma op te maken dat erop gericht is het marktaandeel van de trein in het personen- en goederenvervoer

opnieuw te verhogen."

In het deel Infrastructuur van het tienjaarlijks investeringsplan 1996-2005 van de spoorwegen kan men trouwens ook het volgende lezen: "Le plan décennal d'investissement 1996-2005 s'inscrit dans une optique budgétaire de la croissance entamée en 1991, à l'occasion de la première tranche quinquennale du plan 1991-2000. Le relâchement de l'effort en faveur des investissements au cours des années antérieures à 1990 a eu des conséquences, notamment en matière de vieillissement et de dégradation du niveau de qualité du réseau et du matériel roulant. À partir de 1991, l'État décida, dans le cadre d'une politique de développement des transports en commun, de mettre fin à cette situation de sous-investissement dangereuse à moyen terme. Les budgets ferroviaires passèrent de 9 milliards en 1990 à 11 milliards en 1992, à 13 milliards en 1993 et à 15 milliards en 1995. Dans le courant de l'année 1995, lors de la préparation du plan d'investissement 1996-2005, la SNCB a développé un projet fondé sur une croissance budgétaire permettant une poursuite et une accélération de la politique de modernisation et d'extension de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant entamée progressivement en 1991."

In het tienjarenplan 1991-2000 hebben meerdere rubrieken betrekking op de veiligheid, onder meer inzake de spoorwegoverwegen, waarvan er drie op de veiligheidsinstallaties slaan, met name TBL, communicatie op de lijn en verwarming van de wissels. De bedragen van de investeringen in frank waren voor de periode 1991-1995 1,151 miljard en voor de periode 1996-2000 1,025 miljard.

In het plan 1996-2005 hebben meerdere rubrieken betrekking op de spoorwegveiligheid, waarvan vier specifiek op de veiligheidsinstallaties, namelijk TBL, de radioverbinding grond-machine, de verwarming van de wissels en de opwarming van rollagerkasten. Voor de periode 1996-2000 ging het om 3,339 miljard, zijnde 6,97 % van de infrastructuurinvesteringen en voor de periode 2001-2005 om 3,570 miljard, zijnde 5,86 % van de infrastructuurinvesteringen.

Men stelt dus vast dat de budgettaire klem op de NMBS langzaam loste, maar dat men nog heel ver was verwijderd van de financiële middelen die de Staat nu aan de spoorweginvesteringen besteedt.

Ondanks de budgettaire beperkingen en de moeilijke financiële situatie heeft de NMBS de

spoorwegveiligheid nooit verwaarloosd.

Welke initiatieven werden genomen tijdens de periode 1987-2002 om de spoorwegveiligheid te verbeteren, te versterken en te verhogen?

Vanaf mijn aantreden als directeur-generaal aan het hoofd van de NMBS en later als afgevaardigd-bestuurder heb ik diverse initiatieven genomen om de spoorwegveiligheid te verbeteren.

Ik kan die weliswaar niet allemaal vermelden, gelet op het feit dat ik geen documentatie mocht houden, zoals ik in mijn inleiding heb aangehaald, maar ik wil toch enkele markante initiatieven meedelen die ik heb kunnen samensprokkelen.

Ten eerste, er is een antwoord op een brief van 29 december 1987 van de CGSP-ACOD Spoorwegbeambten naar aanleiding van een ongeval in Namêche, dat het gevolg was van het negeren van een stopsignaal. Naar aanleiding van dat ongeval vroeg de CGSP-ACOD om de mogelijke installatie van een automatische treinstop bij het negeren van een stopsignaal op de agenda van het centraal veiligheidscomité te plaatsen.

De werkgroep TBL kwam in januari 1988 bijeen en de conclusies van die werkgroep luiden als volgt:

Je cite: "La mise en œuvre du système TBL porte, dans le cadre de ce marché d'essai, sur environ 14 % des signaux retenus et 5 % des engins de traction électriques. Dans l'état actuel de la technique, le système TBL ne peut être considéré comme un système de sécurité, mais tout au plus comme une aide supplémentaire susceptible de réduire la probabilité et/ou l'ampleur d'un accident dû au dépassement du signal. L'efficacité du système dépend de sa fiabilité, aussi une période d'observation du comportement du système est nécessaire avant toute prise de décision quant à la poursuite éventuelle du programme d'équipement du réseau."

Tot daar gaat het citaat.

Dan is er de samenstelling van een werkgroep over het toekomstig beleid van de NMBS inzake de ondersteuning van de besturing. Op 14 april 1990 heb ik de directeur van het departement Infrastructuur de opdracht gegeven om een werkgroep op te richten die belast zou worden met het uittekenen van de politiek van de NMBS inzake de ondersteuning van de besturing van de treinen. Ik verwijs naar mijn antwoord aan de ACOD. De werkgroep heeft haar werkzaamheden

in maart 1991 beëindigd. De directeur-generaal Infrastructuur heeft mij de bevindingen overgezonden. In zijn brief schreef hij het volgende: "Politique d'avenir de la SNCB en matière d'aide à la conduite des trains.

Conformément aux directives de votre note du 14 avril 1990, j'ai fait constituer par mon service I33, le groupe de travail souhaité. Depuis le 10 mai 1990, il s'est réuni 11 fois en séance plénière et 13 fois en séance partielle. Ce groupe de travail vient d'achever ses travaux et d'en publier le résultat dans un rapport qui est annexé à la présente. En raison de son ampleur, ce rapport est accompagné d'une synthèse. Ce rapport indique que l'actuelle signalisation latérale de la SNCB n'est pas adaptée aux critères de circulation des trains à grande vitesse ni aux objectifs définis dans le plan Star 21, à savoir l'augmentation des vitesses sur le réseau actuel.

Il constate également, après examen des réalisations sur les réseaux voisins, que la SNCB accuse actuellement un retard important par rapport à ces réseaux en matière d'aide à la conduite des trains. Il est dès lors impératif que la SNCB s'engage vers un système de signalisation plus performant et le groupe de travail propose une TBL de deuxième génération. Celle-ci est bien plus qu'une aide à la conduite. Elle est une signalisation de cabine de sécurité utilisable en ligne et en gare. Elle affiche des informations à observer par le conducteur qui reste maître de la conduite. Elle réalise une surveillance des actions du conducteur et les sanctionne au besoin par un freinage automatique. Elle est compatible avec la TBL actuellement déployée sur une partie du réseau.

Par ailleurs, ce nouveau système TBL 2 peut être adapté aux lignes à grande vitesse sans signalisation latérale, tandis que, sur les lignes existantes, il autorise un relèvement de la vitesse de certains trains, sans modifier profondément la signalisation actuelle. Il place la sécurité de circulation à un niveau nettement plus élevé qu'à l'heure actuelle et recèle encore d'autres avantages cités dans le rapport, comme par exemple, la simplification, voire la suppression ultérieure, de la signalisation latérale.

En définitive, le système proposé, qui entame une intégration européenne, se situe au niveau des systèmes les plus performants développés dans les réseaux voisins mais pour un coût sensiblement moindre. En conséquence, je sollicite votre accord de principe en vue de passer commande, dès que possible, à la firme ACEC Transport, pour l'étude et le développement

de la TBL de seconde génération, en collaboration avec les services I33, M23 et TD4, qui sont les services de l'infrastructure, du matériel et des transports. Cette commande inclura le site d'essais et l'équipement de quatre engins moteurs ainsi que le rapport l'explicite au paragraphe 5.2.

Le choix de la firme belge résulte des considérations émises dans le rapport. J'ajouterai que cette firme a une longue expérience en matière d'aide à la conduite des trains et d'arrêt automatique. En effet, elle a mené avec succès des expérimentations sur la ligne 36 entre Nossegem et Kortenberg en 1962 et sur la ligne 54A entre Bruxelles et Denderleeuw en 1965.

La première a donné naissance au contrôle ponctuel de vitesse et d'arrêt sur le métro de Montréal dès 1967 et sur les prémétros de Bruxelles, Anvers et Charleroi dès 1968. La seconde a donné naissance au contrôle contenu de vitesse et d'arrêt sur les deux lignes de métro de Bruxelles dès 1981.

Je terminerai en rappelant que cette firme a développé le système TBL 1 actuellement déployé sur une partie de notre réseau et qu'elle a emporté récemment, face à la concurrence, au NS (chemins de fer néerlandais) et au BR (les chemins de fer britanniques) des marchés d'étude, de développement et de fourniture d'équipements dérivés de notre TBL 1 et pouvant servir de base pour la TBL 2.

Je sollicite également votre accord pour diffuser le rapport en question dans les services concernés de la SNCB, ainsi qu'auprès des experts rencontrés dans les réseaux voisins."

De bijzonderste conclusie van deze werkgroep luidde als volgt en is niet onbelangrijk: "1. Les impératifs techniques passés en revue ainsi que les rapides calculs économiques menés militent tous en faveur du déploiement, sur le réseau de la SNCB, d'un système particulier d'aide à la conduite des trains, appelé TBL deuxième génération, compatible avec la TBL première génération et ce, dès que possible et en attendant un éventuel système paneuropéen. Ce dernier pourrait, dès son adoption obligatoire, remplacer sur les axes TGV la TBL2 ou 3 qui serait adaptée ou redéployée sur d'autres axes. Sur ceux-ci, l'éventuel remplacement par le système paneuropéen n'interviendrait certainement pas avant la durée d'amortissement de la TBL2 fixée à 15 ans maximum.

2. Il y a, de plus, tout intérêt à rendre ce système très performant, afin de lui permettre toutes les applications mentionnées. Cette performance se traduira essentiellement au niveau de la richesse du télégramme transmis du sol vers les convois et de son interprétation. Ceci augmentera sans doute les frais de développement du codeur au sol et des décodeurs et logiciels de bord mais influencera peu les frais récurrents de déploiement. Ainsi, si une application est recherchée par l'installation de ce système, les autres seront réalisées automatiquement sans frais supplémentaire.

3. Une analyse technique et financière a justifié le choix de faire dériver ce système TBL2 des développements que la firme ACEC Transport a remportés face à la concurrence auprès des chemins de fer néerlandais et des chemins de fer britanniques. La compatibilité entre les systèmes en sera accrue.

4. Il est proposé que cette étude de développement soit suivie d'une expérimentation sur le tronçon Ath-Halle de la ligne 94. Après essais et adoption définitive, cette ligne serait équipée, sur toute sa longueur, en vue d'y accueillir les rames TMST, à savoir les rames TransManche, en 1993. Le tronçon Lembeek-Bruxelles serait ensuite équipé pour 1995, de même que la ligne à grande vitesse vers Lille, si entre-temps le pilotage par PLP (*Posten met Geprogrammeerde Logica* ou *Postes à Logique Programmée*) et la faisabilité de l'affichage sur rame TGV se sont avérés positifs.

5. Au-delà de 1995, il est proposé d'abord de traiter le tronçon Bruxelles-Louvain, comme celui entre Lembeek et Bruxelles et, ensuite, d'étudier un programme de déploiement, qui tiendra compte du planning de la LGV vers l'Allemagne et de celui des réalisations du plan STAR 21.

6. Il est finalement recommandé qu'un seul système soit développé, capable de prendre en charge tous les problèmes qui pourront se poser, afin d'éviter les incompatibilités dont souffrent certains réseaux et l'Europe en général."

Tot daar het citaat.

Ik kom nu tot de goedkeuring van het verslag van de werkgroep. De heer Moellebecq (?), hoofdingenieur-dienstchef voor de signalisatie, dus de man die verantwoordelijk was voor dat geheel, schreef op 9 augustus 1991 aan zijn collega's van het materieel, van het transport, van de exploitatieveiligheid en van de interne audit,

een nota, die ik citeer: "M. Schouppe ayant entériné le contenu du rapport du groupe de travail en approuvant la commande de l'étude, du développement et des essais de la TBL 2, il nous paraît opportun de donner à la chose une publicité maximale afin de démontrer à tous que la SNCB s'est résolument tournée vers les solutions modernes. Nous proposons de faire publier dans le *C'est-à-dire* les trois documents annexés pour lesquels nous sollicitons vos remarques éventuelles."

Op 31 januari 1992 heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist de firma ACEC Transport met een onderhandse opdracht te belasten voor de ontwikkeling en het op punt stellen van TBL2 voor een bedrag van 87 761 700 Belgische frank. De prototypes zouden getest worden op lijn 94 tussen Ath en Silly. Op 5 maart 1992 heeft de heer Moellebecq (?) een tijdschema voor de invoering van TBL2 voorgesteld. Eind maart 1992 stelde de verantwoordelijke voor de signalisatie dat tijdschema voor. Het uitproberen van TBL2 en 3 met functionele prototypes zou gebeuren in het tweede semester van 1992. Het operationeel prototype zou er zijn in het eerste semester van 1993. De homologatie was gepland voor het tweede semester van 1993. De bestelling van de serie-uitrusting voor TBL2 en 3 was voor begin 1994. De inwerkingstelling was gepland vanaf 1995. Op 16 december 1992 heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist de levering, de herstelling en het onderhoud van de reeksuitrustingen van de posten met geprogrammeerde logica, PLP, bij de NMBS te plaatsen vanaf dan tot het jaar 2000. Dat zou ook worden toevertrouwd aan de firma ACEC Transport voor een bedrag van 2 747 277 485 Belgische frank. De raad van bestuur heeft eveneens de levering, de indienststelling en het onderhoud van de elektronische bediening van de post, de EBP, beslist vanaf dan tot 2000, toe te vertrouwen aan de nv Siemens voor de som van 1 377 473 182 Belgische frank.

Dat vraagt misschien een kleine bijkomende toelichting. Het gaat hier over de hersenen van de signalisatie, de seinposten van waaruit het ganse net georganiseerd wordt en van waaruit de verschillende seinpalen en de eigenlijke besturing uiteindelijk worden beheerd en gecontroleerd. Dat zijn dus belangrijke bestellingen die toen parallel daarmee gebeurd zijn voor uitermate belangrijke bedragen.

In oktober 1993 werd het signalatiesysteem vastgelegd. Ik citeer nu uit een interne nota: "Le groupe de travail SNCB-ACEC vient de terminer la

première partie de sa tâche, à savoir la définition de tous les besoins fonctionnels auxquels doit répondre le nouveau système de signalisation TBL2-3. Un marché public avait été passé avec ACEC à cet effet. Les résultats des différentes réunions qui ont eu lieu entre les représentants de la SNCB et du constructeur sont consignés dans le document annexé à la présente. Ce document décrit les objectifs poursuivis lors de la définition des besoins, l'architecture générale du système avant de décrire dans le détail les équipements de sol et de bord à mettre en œuvre. Un chapitre important est consacré au contenu du message au sol, un autre au fonctionnement à bord.

La poursuite du développement de la TBL2-3 implique, à ce stade, l'accord de la SNCB sur le contenu de la définition générale de la TBL2-3. Après avoir reçu l'accord de la SNCB, le constructeur entamera la partie développement des logiciels de sécurité de sol et de bord. Cette phase de travaux devrait durer un an. Elle sera suivie d'une homologation incluant une période de test et d'observation du système implanté sur le site d'essais de la ligne 94 et sur trois engins de traction. Nous vous rappelons que ce système doit en principe être rendu opérationnel en 1996, notamment sur le tronçon de la ligne à grande vitesse entre Lembeek et Bruxelles. On peut constater que l'approbation officielle de la définition générale est intervenue le 6 janvier 1994, soit deux ans après la commande."

Dan is er een goedkeuring geweest door de raad van bestuur. De exacte datum weet ik niet, maar ik vermoed dat het in juni 1994 was. Het was de goedkeuring van een overheidsopdracht van 367 miljoen Belgische frank voor de levering, de installatie en de indienstneming van de uitrusting voor lijn 1 met TVM 430. De beslissing betreffende de wijze van overdracht van deze overeenkomst werd op 18 januari 1994 door een beperkt comité genomen.

Mijn reacties op de vastgestelde trage vooruitgang in het dossier van TBL2-3 waren de volgende. De vastgestelde vertragingen hebben mij ertoe gebracht, op 19 december 1994, een brief te sturen naar de administrateur-directeur-generaal van de Infrastructuur. Ik herinnerde hem in de brief vooreerst aan de context waarin ik die brief stuurde. TVM 430 was beschikbaar bij de SNCF, gekocht voor lijn 1. De dienst Veiligheid en Milieu van de NMBS vroeg een uniek systeem en bij de SNCF was KVB voor het klassieke net in ontwikkeling na het ongeval van Melun in 1991, terwijl ik opmerkte dat TBL 2/3 nog altijd in ontwikkeling was, want de definitie dateerde pas

van januari 1994. Op 2 december 1994 hadden de diensten van Infrastructuur mij het volgende geschreven, en ik citeer: "Si nous ne pouvons obtenir de votre part un accord favorable, nous devons interrompre sur-le-champ la procédure de validation. Cela aura inévitablement un impact extrêmement négatif sur les essais opérationnels suivis des tests d'homologation à 160 km/h prévus à partir de septembre 1995 sur Ath-Enghien et ensuite à 200 et 300 km/h sur la ligne grande vitesse entre Antoing et la frontière française."

Ik heb daarop in de nota van 19 december als volgt geantwoord: "In dit verband herhaal ik mijn akkoord, aangegeven in mijn nota van 29 april 1994, om het nodige te doen voor de homologatie van dat systeem, voor de snelheden van 160, 200 en 220 km/u. Het is mij niet duidelijk waarop uw diensten zich baseren om aan te geven dat die homologatietesten vertraging zouden oplopen."

Op dat ogenblik moesten er in feite twee problemen worden opgelost: enerzijds de signalisatie van de hogesnelheidstreinen en -lijnen, anderzijds de signalisatie van de klassieke treinen.

Voor de hogesnelheidstreinen en -lijnen moet eraan herinnerd worden dat de SNCF, dus de Franse spoorwegen, reeds over het systeem TVM 430 beschikten, terwijl het systeem TBL2 nog volop in ontwikkeling was. De SNCF wilde overigens niet het risico lopen om op haar treinstellen die op het Belgisch grondgebied moesten rijden, een systeem te plaatsen dat zich nog in de ontwikkelings- en testfase bevond.

Mijn antwoord aan de infrastructuurdiensten werd overigens als volgt verwoord. Ik citeer: "Wat de installatie van TBL2-3 op diverse lijnen betreft, herhaal ik mijn vroeger standpunt. Voor de lijnen bereden tegen maximum 160 km/u is de installatie niet nodig, om seintechische redenen. Voor de lijnen bereden tegen maximum 200 of 220 km/u, stel ik voor om de installatie budgettair en in de planning te integreren in het globaal pakket van investeringen voor de assen van 200 of 220 km/u. Voor de lijnen bereden tegen maximum 300 km/u, is er momenteel geen principebeslissing van de raad van bestuur, wegens een gebrek aan voorstel, alhoewel de aanwending op 300 km/u van TBL2-3 om economische redenen aangewezen lijkt en om die reden de voorkeur geniet boven TVM 430."

De brief van Infrastructuur ging als volgt verder. Ik citeer: "Nous vous rappelons que l'homologation que nous préparons aujourd'hui est un préalable à

l'établissement de la TBL2-3 sur la ligne 96 pour pouvoir y rouler à 220 km/h et sur les lignes classiques où circuleront les rames TGV, les nouveaux matériels SNCB, les automotrices 96 break et les locomotives électriques de type 13, ainsi que le matériel roulant prévu en rétrofit, soit les locomotives électriques 27 et les automotrices 80."

Einde citaat. In mijn antwoord van 19 december heb ik ook daarop geantwoord. Ik citeer: "Voor wat betreft het uitrusten van het nieuwe rollend materieel AM96 beperkt tot 160 km/u met het TBL2-3-systeem, verwijst ik naar mijn vraag van 28 april 1994. Ik ben er niet van overtuigd dat deze uitrusting strikt noodzakelijk is. De argumentatie geformuleerd in nota nr. 2031.792.50 van het departement van het materieel vermeldt trouwens dat, en ik citeer: "TBL2-3 sur automotrice 96 n'est pas strictement nécessaire à une exploitation à 160 km/h des automotrices 96 mais s'inscrit dans une politique à long terme'."

Mijn brief ging als volgt verder: "Ik wil hiermee niet terugkeren op de recent genomen beslissingen over deze uitrusting. Het minste wat erover kan gezegd worden, is dat deze beslissing niet steunt op een prioritaire noodzaak. Ik nodig uw diensten bij deze dan ook uit om alle elementen van het TBL-dossier te bundelen in één globaal overzicht. Dit moet toelaten om op een open manier een besluitvorming tot stand te brengen en om te komen tot een meer coherent geheel van investeringen in vaste installaties en in rollend materieel."

Op 5 september 1995 is er een vergadering van het beperkt comité van de NMBS. Ik citeer: "Het dossier *TBL2 Homologatie voor 160, 220 en 320 km/u* is voorgesteld aan het beperkt comité. De firma ACEC wordt aan het beperkt comité voorgesteld met een rechtstreeks onderhandse opdracht, met alle hierboven omschreven prestaties en leveringen voor een op 90 miljoen frank geraamd bedrag, op grond van het artikel 17, § 23, van de wet van 14 juli 1976."

Voorname wet is, zoals u weet, de wet op de overheidsopdrachten.

Op voormelde dag geeft het beperkt comité zijn goedkeuring voor de toepassing van een onderhandse procedure met ACEC Transport.

Vervolgens is er op 26 januari 1996 een vergadering van de raad van bestuur van de NMBS over het "Transmissiesysteem Baken-

Locomotief", dus TBL, van de tweede generatie en over de homologatie van het systeem voor snelheden van 160, 220 en 330 km/u op de lijn 94, de hogesnelheidslijn 1 en de lijn 96N.

Tijdens de bewuste vergadering van 26 januari 1996 beslist de raad van bestuur het volgende. Ik citeer: "...de confier par marché de gré à gré à la firme ACEC Transports de Charleroi, pour un montant de 94 939 050 francs belges, la fourniture de l'équipement de sol du système TBL de la deuxième génération ainsi que les études et les prestations pour l'homologation à 160 km/h de la ligne 94 entre Ath et Enghien, l'homologation à 220 km/h de la ligne 96 entre Lembeek et Bruxelles, l'homologation à 300 km/h de la ligne 1 entre la frontière française et Antoing, les études, le développement et la fourniture des appareils nécessaires à l'implantation ultérieure et à la maintenance du système cité et les études et les prestations sur site en vue du développement dudit système pour le perfectionner et l'adapter en fonction de son environnement."

Op 16 juli 1997 stelt de projectleider van TBL het TBL-systeem van de eerste en de tweede generatie voor. Ik citeer daaruit het volgende: "Le système TBL 2.3 a été conçu avec comme objectifs principaux la possibilité de circuler jusqu'à 220 km/h sur la ligne 96, prolongement entre Lembeek et Bruxelles-Midi de la ligne 1 venant de France, le contrôle de la décélération réelle d'un convoi ayant reçu une mission d'arrêt devant un signal déterminé. Un groupe de travail multidisciplinaire a conclu à l'intérêt d'une signalisation de cabine basée sur une conduite manuelle aux instruments, mais surveillée par des automatismes, tant pour les lignes classiques avec signalisation latérale que pour les lignes qui en sont dépourvues (par exemple, les lignes à grande vitesse). Il en a publié les fondements en mars 1991. Le système TBL 2.3 peut fonctionner en mode TBL 1 ou en mode TBL 2. Il conserve donc toutes les fonctionnalités du système TBL 1 quand celui-ci est en service."

La réaction aux impulsions positives et négatives du crocodile, lorsqu'elles ne sont pas inhibées par l'émission d'un télégramme TBL. Le système TBL 2.3 constitue un ensemble intégré de sécurité intrinsèque contrôlant en permanence la vitesse du convoi et permettant au conducteur soit de se libérer des contraintes de l'observation de la signalisation latérale et de se fier aux seules indications de l'affichage des consignes à bord lorsque celles-ci sont disponibles, soit de circuler en observant la signalisation latérale lorsque le système est en mode TBL 1 ou lorsqu'il est

globalement indisponible.

Déploiement de la TBL 2.

Dans un premier temps, l'équipement de sol du système TBL 2.3 est destiné à être installé sur les lignes à parcourir à 200 ou à 220 km/h, à savoir la ligne 96, la ligne 36 en direction de Louvain et la ligne 50A en direction de Gand jusqu'à Bruges, ainsi que sur les autres lignes à grande vitesse que la ligne 1 (nouvelle ligne TGV sur le réseau). Et dans un premier temps, l'équipement de bord du système TBL 2.3 est destiné à être installé sur les matériels suivants: (...) On cite alors les différents types de locomotives et on ajoute: "Ultérieurement, le système TBL 2.3 est appelé à être généralisé sur tout le réseau et tout le parc du matériel roulant à l'exception de quelques lignes très secondaires et des engins trop anciens."

À propos de la problématique de l'absence de signalisation latérale sur les lignes classiques, ce rapport concluait: "la première application est une absence partielle de signalisation latérale, lorsque l'on désire diviser les cantons d'une ligne pour en augmenter le débit." C'est donc le sous-cantonement. "Ce cas est encore à l'étude, car il induit une discordance avec l'aspect réseau de la signalisation latérale qui subsiste et l'absence totale de signalisation latérale sur les lignes classiques, bien que techniquement possible, n'est pas encore envisagée aujourd'hui, car elle oblige d'équiper du système embarqué TBL 2 tous les engins admis à y circuler."

En dan de belangrijke beslissing van het directiecomité van de NMBS van 22 januari 1999 ten voordele van ETCS. Ik citeer: "Inzake de controle en de beveiliging van het treinverkeer opteert het directiecomité voor een snelle veralgemening over het hele net, met uitzondering van de bijsporen en de bundels van het basisniveau 1, van het ETCS", scenario 5.1 van het document, "met als uiteindelijk objectief een uitrusting van alle lijnen, alleen de reismwegen waar de snelheid hoger ligt dan 40 km/u op het normale spoor, met het niveau 1+. Het comité vraagt dat het document in die zin zou worden aangepast en dat ook de redactionele wijzigingen zoals gevraagd door het comité, zouden worden aangebracht. Het verwacht een nieuw document over twee weken."

Op 17 december 1999 neemt de raad van bestuur van de NMBS de principebeslissing met actieplan tot installatie van ETCS, zowel gronduitrusting als boorduitrusting, voor alle lijnen met een snelheid hoger dan 40 km/u op het normale spoor.

Ik citeer nu "De problematiek inzake de controle en de beveiliging van het treinverkeer bij de NMBS", dat document van de raad van bestuur. De directie geeft een uiteenzetting over het document en beantwoordt vervolgens de vragen van een bestuurder. "Het is moeilijk het veiligheidsniveau van twee netten te vergelijken. Men kan toch zeggen dat het Engels net binnenkort zal uitgerust worden met een systeem dat vergelijkbaar is met ons TBL-systeem. Er ligt echter een groot verschil in de conceptie van de seininrichting. Inderdaad, in België is het sein beter zichtbaar, wat de veiligheid bevordert."

Tweede gedachtestreep: "Deze investeringen zullen geïntegreerd worden in het tienjarenplan 2001-2010. Het dossier betreffende de methodologie en de timing voor de uitwerking van dit plan zal aan de raad voorgelegd worden op zijn vergadering van januari. De raad betuigt zijn principeakkoord met de in het document beschreven politiek inzake treinbeveiliging op het NMBS-net, de aan te wenden technologie en het beveiligingsniveau. De raad belast de directie ermee het dossier voor goedkeuring over te maken aan de ministeriële overheid, met de ministeriële overheid te onderhandelen over een brede interpretatie van de termen van het beheerscontract wat betreft de betekenis van de TBL, de Europese subsidies aan te vragen die verbonden zijn aan een overgang naar het ETCS-systeem en de overeenkomstige bedragen in te schrijven in het tienjareninvesteringsplan 2001-2010, een bedrag van 13 miljard Belgische frank, waarvan 2,090 miljard Europese subsidies."

Dit is een zeer belangrijk document, mijnheer de voorzitter, dat het voorwerp uitmaakt van een omstandige bijlage 3 die ik eveneens zal toevoegen.

Dan is er een vergadering van het beperkt comité van 19 januari 2000 over de problematiek van de treinbeïnvloeding en de treinbeveiliging op de lijn 2 tussen Leuven en Luik. Ik citeer: "Op zijn vergadering van 17 december 1999 heeft de raad van bestuur zijn principeakkoord betuigd met het plan voor de uitrusting van het NMBS-net op het vlak van de treinbeïnvloeding en de treinbeveiliging. Dit plan voorziet onder meer in de toepassing van het nationaal systeem TBL2-3, het systeem Transmissie Baken-Locomotief tweede generatie, op de hogesnelheidslijn L2 Leuven-Luik."

Nu over de motivatie: "De Europese richtlijn 96/48 beveelt via de TSI Besturing en seingeving" – TSI is de afkorting voor technische specificatie inzake

interoperabiliteit – “het gebruik aan van een Europees systeem ERTMS, European Rail Traffic Management System, voor de nieuwe lijnen van het trans-Europees hogesnelheidsnetwerk zonder evenwel de eenvormigheidsdatum te preciseren.

De keuze van een ERTMS-systeem voor de lijn 2 tussen Leuven en Luik zou betekenen aan de grond: een minimum eurobakens met *infill* en informatie om de besturing mogelijk te maken zonder laterale seinen,” – in principe is dit doenbaar – “aan boord een ERTMS-uitrusting waarvoor cabinesignalisatie wordt gerealiseerd. Een dergelijke uitrusting is nog altijd in ontwikkeling en is dus niet beschikbaar.

Het rollend materieel dat op de lijn 2, Brussel-Leuven-Luik, zal rijden, het PBKA-materieel en de elektrische locomotieven 13, is uitgerust met de TBL2-apparatuur.”

Er zou dus een interface, een STM of Specific Transmission Module, moeten worden ontwikkeld, op punt worden gesteld en gehomologeerd moeten worden die op het met TBL-uitgeruste materieel dient te worden geplaatst om de eurobakens te lezen. “Dit is niet verenigbaar met de streefdatum van 2002, zijnde de datum van de indienststelling van de lijn 2.

De NMBS heeft dus geen andere keuze dan de lijn 2 uit te rusten met TBL-bakens vermits er binnen de vereiste termijn geen alternatief beschikbaar is. Enkel de firma Alstom is in staat de gronduitrusting te leveren die compatibel is met de reeds geleverde boorduitrusting.

Daarom wordt als gunningswijze voor de opdracht de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking voorgesteld bij toepassing van artikel 39, § 2, eerste alinea van de wet van 24 december 1993.

Het directiecomité meent dat in het met de firma Alstom te sluiten contract de verbintenissen van de leverancier duidelijk moeten worden gepreciseerd, meer in het bijzonder wat betreft de homologatie van het systeem 2 en de verantwoordelijkheden van Alstom in geval er achteraf in deze systemen gebreken zouden vastgesteld worden.

Concreet moet het contract niet alleen de eigenlijke levering van de apparatuur bevatten binnen de strikte termijnen van de planning voor de lijn 2, maar eveneens de audits van de architectuur van de seininrichting voorgesteld door de NMBS, de levering van een systeem voor

teletoezicht op de codeertoestellen, de verificatie van de uitvoering van de werken op het terrein, de verbintenis wat betreft de beschikbaarheid van de TBL- en PLP-apparatuur” – PLP maakt het voorwerp uit van een ander contract – “met toepassing van boetes in geval van niet-naleving van deze beschikbaarheidsconclusie, de uitwerking van een dossier voor evaluatie van het TBL-systeem en de verdediging ervan ten overstaan van een *independent safety assessor* in het kader van de homologatie van de u door het Belgisch bestuur van vervoer, de levering van de onderhoudshandleiding en ten slotte een contract voor herstelling van het geleverd materieel gedurende vijftien jaar.”

De raming van dit met Alstom te sluiten contract bedraagt 230 miljoen Belgische frank. Het voorstel aan het beperkt comité besluit als volgt: “Er wordt aan het beperkt comité gevraagd zijn goedkeuring te verlenen voor de voorgestelde wijze van gunnen van de opdracht.”

Op 28 januari 2000 is er dan de goedkeuring door de raad van bestuur van de krachtlijnen van het dossier GSM-R. Ik vermeld dit besluit van de raad van bestuur omdat GSM-R ook deel uitmaakt van het niveau 2 van ETCS en derhalve een instrument ter bevordering van de spoorwegveiligheid is.

Op 26 januari 2001, een jaar later, is er een toelichting aan de raad van bestuur over de bijdrage van de NMBS aan de politiek tot verhoging van de mobiliteit via het spoor. Men wilde toen absoluut veel meer mensen op een veilige manier via het spoor laten reizen. Ik citeer: “Contrôle et protection de la masse des trains. La situation actuelle.

Les lignes SNCB sont généralement équipées d'une signalisation lumineuse automatique. Sur la majorité de ces lignes, le signal lumineux est complété par un dispositif de contrôle de la vigilance du conducteur par transmission en cabine d'une information sonore de la position du signal crocodile.

Par ailleurs, un équipement plus performant (la TBL1, transmission balise locomotive de 1^{ère} génération) a été installé ces dernières années sur les liaisons Ostende-Welkenraedt, Bruxelles-Namur-Libramont et Landen-Hasselt-Genk. La TBL1 présente, par rapport au système classique de crocodile, l'avantage de combiner un contrôle de vigilance, une mémorisation de la mission restrictive imposée par un signal et l'arrêt automatique en cas de dépassement d'un signal

fermé.

En ce qui concerne le développement technologique, ces dernières années, des systèmes de protection permettant d'accroître la sécurité de circulation ont été développés. Les systèmes TBL2-3 (des 2^{ème} et 3^{ème} générations) ajoutent aux fonctions de la TBL1 le contrôle de la vitesse maximale et de la décélération des trains à l'approche des signaux en position restrictive et ce, en fonction du type de convoi et des caractéristiques de la ligne parcourue et une signalisation en cabine.

Par ailleurs, un système répondant aux mêmes fonctions que la TBL2-3 est développé au niveau européen et est en voie d'homologation à ce niveau. Il s'agit du système ETCS (*European Train Control System*) qui ne sera opérationnel que dans un délai minimum de deux ou trois ans.

Je parle donc d'un document qui date de janvier 2001.

Ces deux systèmes sont techniquement compatibles. Quel est le problème actuel? Le système de protection classique crocodile utilisé pour la majorité des lignes ne présente pas un niveau de sécurité comparable à celui que permettent les systèmes modernes de type TBL ou ETCS. Afin d'améliorer la sécurité de circulation des trains, une modernisation importante des dispositifs de protection est programmée. Quel est ce projet? Le système ETCS n'est pas directement opérationnel et la modernisation présente un caractère d'urgence. Dans ce contexte, la première phase de cette modernisation sera réalisée en utilisant le dispositif TBL2-3, le système ETCS sera installé en seconde phase. Ce programme comprend l'installation des équipements en lignes, des balises et le matériel roulant.

Les principes suivants sont définis:

- L'installation du système TBL2-3 pour les lignes à mettre en service avant 2002, principalement les lignes nouvelles entre Lembeek et Bruxelles et entre Louvain et Liège.
- L'adaptation progressive de ces systèmes aux normes ETCS: le plan Euro TBL en rendant le déploiement au sol et à bord indépendant entre eux.
- L'installation des équipements ETCS sur les lignes après 2002.

L'application de ces principes conduit au programme de base suivant:

Pour la ligne TGV, la ligne 96 Lembeek-Bruxelles

Midi, une mise en service de la TBL2-3 pour pouvoir rouler à 220 km/h à la mi-2001; la ligne 2 Louvain-Liège, une mise en service de la TBL2-3 à 300 km/h en 2002; la ligne 3 et la ligne 4, Liège frontière et Anvers frontière, mise en service à 300 km/h avec ETCS en 2006.

Pour les lignes classiques, le déploiement sur l'ensemble du réseau sera progressif en commençant par le nœud ferroviaire et la bifurcation à trafic intense justifiant une amélioration prioritaire de la marche des trains. L'équipement des lignes sera complété ensuite. Les priorités tiendront compte de l'intensité du trafic et de la vitesse de convoi. En parallèle, les matériels roulants existants, sauf ceux à mettre en service à court terme, seront équipés des installations en cabine.

Des montants de l'ordre de 4,120 milliards de francs belges avant 2010 et de 2,690 milliards de francs belges après 2010 sont prévus pour l'infrastructure. Un montant de 3,350 milliards de francs belges est programmé pour le matériel roulant."

Op 29 maart 2001 was er een vergadering van de raad van bestuur van de NMBS, na het ongeval van Pécrot. Op het vlak van de controlesystemen en het rijden van de treinen werd de volgende beslissing genomen. Ik citeer: "Système de sécurité pour le contrôle et la protection de la marche des trains. En sa séance du 17 décembre 1999, le conseil a opté pour le système ETCS européen pour le contrôle et la protection de la marche des trains. Ce système doit remplacer l'actuel système TBL qui est un système national belge. Le système ETCS permet de contrôler la vitesse et la courbe de freinage. Grâce à ce contrôle, on peut éviter qu'un signal à l'arrêt soit franchi ou que la vitesse maximale autorisée soit dépassée. Il comporte donc une fonction d'arrêt, c'est-à-dire le freinage d'urgence automatique et immédiat en cas de franchissement d'un signal à l'arrêt, ainsi que le contrôle de la vitesse et de la courbe de freinage, c'est-à-dire le contrôle continu du respect par le conducteur de toutes les restrictions de vitesse et de distance.

Actuellement, l'équipement ETCS en voies est disponible. L'équipement à installer à bord des engins de traction, par contre, est encore en phase d'essai. Ces équipements de bord ne seront probablement commercialisés qu'à partir de 2005. Par conséquent, il faudra appliquer une phase intermédiaire au cours de laquelle les signaux seront équipés du système ETCS, tandis

que dans les engins de traction encore équipés du système TBL, il faudra installer un système d'interface ou de traduction pour que les signaux du système ETCS puissent être reçus.

Au cours de cette phase de transition, seule la fonction d'arrêt du système ETCS sera active et non le contrôle de la vitesse. Après cette phase de transition, on passera progressivement du système TBL à bord des engins de traction au système ETCS, ce qui ne pourra pas être réalisé avant 2010. Néanmoins, avec le système intermédiaire, l'accident de Pécrot ne se serait pas produit. L'intention est d'installer le système ETCS sur tous les itinéraires où la vitesse est supérieure à 40 km/h. L'ensemble du projet coûtera 13,3 milliards de francs belges. Selon le planning actuel, l'infrastructure sera équipée à l'horizon 2015 et le matériel roulant à l'horizon 2011. Le plan décennal d'investissement prévoit un montant de 4,12 milliards pour l'infrastructure et de 3,35 milliards pour le matériel roulant.

Ce planning pourra être accéléré par le raccourcissement de la procédure d'homologation, ce qui permettra d'entamer les travaux en 2003 au lieu de 2005. Cette accélération implique une augmentation des moyens financiers d'environ 6,3 milliards de francs belges, dont 5 milliards pour l'infrastructure et 1,3 milliard pour le matériel. Elle implique aussi des recrutements supplémentaires, plus particulièrement de 2 ingénieurs, de 4 chefs de secteur technique, de 6 sous-chefs de secteur technique et de 54 électromécaniciens.

Pour la communication orale entre les conducteurs de train et le dispatching régional, il y a le système radio Sol/Train. 70 % des lignes électriques, en d'autres termes 50 % du réseau, sont équipés de ce système. Tout le matériel électrique et quelques types de locomotives diesel sont également équipés. Selon le planning, le système sera encore installé sur les lignes suivantes:

- Brugge – Kortrijk,
- Kortrijk – Denderleeuw,
- Braine-le-Comte – La Louvière,
- Dendermonde – Jette,
- Hasselt – Liers,
- Louvain – Ottignies.

Toutes ces extensions doivent être exécutées pour fin 2010.

L'actuel système radio Sol/Train est un système techniquement désuet qui sera, à terme, remplacé par le réseau GSM-R. Le matériel pour le système

radio Sol/Train n'est d'ailleurs plus produit. Toutes les fournitures seront arrêtées dans quelques années. Il s'agit d'ailleurs de la raison pour laquelle un certain nombre de lignes ne seront jamais équipées de ce système, comme par exemple l'axe Athus-Meuse.

Le GSM-R est un standard européen basé sur la technologie gsm et qui remplacera toutes les liaisons radio existantes, non seulement des conducteurs de train et des dispatchings, mais également du personnel des gares, des accompagnateurs de train, des gares de manœuvre, etc. Le nouveau système présentera une meilleure couverture du réseau que les actuelles liaisons radio. Il offrira également nettement plus de possibilités, notamment dans le domaine de l'envoi de messages groupes, messages prioritaires d'information destinés aux voyageurs, etc.

Certains problèmes se posent toutefois, notamment au niveau de l'obtention des fréquences nécessaires. En outre, il n'y a que quelques fabricants pouvant fournir le matériel gsm. Pour les fabricants, le marché GSM-R n'est qu'un marché restreint qui ne relève pas de leurs premières priorités. Enfin, le système requiert un réseau dense d'antennes, pour lesquelles il faut chaque fois un permis de bâtir. Compte tenu de toutes ces difficultés, le réseau GSM-R ne sera probablement pas opérationnel avant 2008.

Étant donné que par manque de matériel, toutes les lignes ne pourront être équipées de l'actuel système radio Sol/Train et que le système GSM-R ne sera opérationnel qu'en 2008, il est envisagé de donner un gsm à tous les conducteurs de train. Il faut toutefois tenir compte du fait que le réseau gsm ne couvre pas l'ensemble du territoire. En outre, la construction de certains types de matériel roulant complique la communication par gsm. On examine actuellement la possibilité d'accorder un numéro gsm non à un conducteur de train individuel mais à un poste de conducteur afin de faciliter les appareils. Néanmoins, les possibilités d'un appareil gsm ordinaire restent limitées. Il ne peut, dès lors, s'agir que d'un chaînon dans le système de sécurité. Le conseil décide d'accélérer, dans la mesure du possible, les investissements en vue de l'amélioration du contrôle et de la protection de la marche des trains, et de faire les arbitrages nécessaires à cette fin. Le conseil demande que la direction présente, lors de la prochaine réunion, le programme pour l'introduction du système ETCS avec comme horizon 2010, et le programme pour l'introduction du système GSM-R avec comme

horizon 2006-2008."

Tijdens deze zitting van de raad van bestuur werden nog vele vragen gesteld over de opleiding en de vorming van de treinbestuurders, over de lastigheid van dit beroep en over het personeelseffectief, vragen die ook door de speciale commissie werden gesteld. In bijlage 4 van mijn verslag worden deze problemen eveneens aangesneden.

Op 23 april 2001 beslist het directiecomité om het invoeren van de systemen voor de controle en de bescherming van de treinritten te versnellen. Tijdens deze zitting van 23 april 2001 heeft het directiecomité aan de raad van bestuur het volgende voorgesteld. Ik citeer: "D'approuver le principe de la protection complète de la marche des trains sur base de l'ETCS, niveau 1 pour les lignes à 220 km/h maximum et niveau 2 pour les lignes postérieures à la ligne 2 (Bruxelles-Louvain-Liège) à plus de 220 km/h, appliqué aux signaux en voies principales et en voies accessoires donnant accès aux voies principales."

Tweede voorstel: "d'approuver le principe de l'équipement du matériel roulant comme suit: EuroCap, ETCS à bord pour les engins récents construits dans les années 80 et au-delà non équipés de la TBL2, l'Euro TBL2 pour les engins modernes équipés de la TBL2 et l'Euro TBL1 pour les engins plus anciens à maintenir en service jusqu'en 2010 et au-delà".

Derde beslissing: "d'approuver le principe de l'installation de ces équipements d'ici 2010 ce qui implique un budget de 15,8 milliards de francs belges, ce qui représente une augmentation de 8,3 milliards de francs belges par rapport aux moyens financiers initialement prévus dans le projet de plan décennal étant entendu qu'on peut espérer un soutien financier européen de l'ordre de 3,3 milliards de francs belges et de charger la direction de prévoir les moyens techniques et humains nécessaires pour respecter ce programme. En ce qui concerne le planning, après les phases relatives à la rédaction du cahier des charges, rédaction qui est en cours, à la procédure d'adjudication et à la commande à la fourniture et aux essais, on peut envisager un déploiement au sol de plus de 9 680 signaux du 1^{er} avril 2004 au 1^{er} janvier 2010. Le budget établi est de 10 710 000 000 francs belges de 2001 à 2010, soit plus 6,6 milliards de francs belges par rapport au budget initial. À noter que l'on peut espérer un soutien financier européen de l'ordre de 2,2 milliards de francs belges et à noter également que l'accélération du programme

suppose des moyens humains supplémentaires au sein de la SNCB par rapport à ceux initialement envisagés et une plus large contribution des constructeurs dans les différents travaux sur le terrain".

Mijnheer de voorzitter, in een bijlage geef ik ook het detail weer voor de uitrusting van dat rijdend materieel, zijnde een periode die gaat van 2005 tot 2009.

Op 27 april 2001 besliste de raad van bestuur om de invoering van ETCS en van de bijkomende uitrustingen te versnellen. Ik citeer opnieuw, want dat is niet onbelangrijk: "De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de volledige beveiliging van het treinverkeer op basis van het ETCS niveau 1 voor de lijnen met maximumsnelheid van 220 km/u, niveau 2 voor de lijnen daterend van na de lijn 2 Brussel-Leuven-Luik waarop aan meer dan 220 km/u gereden wordt en dit toegepast voor de seinen in hoofdsporen en in bijsporen die toegang geven tot de hoofdsporen. De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de volgende uitrusting van het rollend materieel: Eurocap voor de recente tractievoertuigen die dateren uit de jaren '80 en later die niet uitgerust zijn met TBL2, EURO TBL2 voor de moderne tractievoertuigen die wel uitgerust zijn met TBL2 en EURO TBL1 voor de oudere voertuigen die tot 2010 en later in dienst moeten gehouden worden. De raad verleent zijn goedkeuring voor het principe van de installatie van de uitrustingen tussen nu en 2010, wat" – in die periode – "een budget van 15,8 miljard Belgische frank impliceert. Dit is een verhoging met 8,3 miljard ten opzichte van de oorspronkelijk in het ontwerp van tienjarenplan voorziene financiële middelen, met dien verstande dat daar Europese financiële steun van ongeveer 3,3 miljard Belgische frank kan worden verwacht. Dit is een confirmatie van het voorstel van het directiecomité. De raad beslist de directie te voorzien in de technische en menselijke middelen die noodzakelijk zijn om dit programma te realiseren."

Er is het beleid op het vlak van de exploitatieveiligheid en de actieplannen die zijn opgenomen in de veiligheidsverslagen. Er is het veiligheidsverslag van het jaar 2000. De voornaamste bezorgdheid van de NMBS blijft het bieden van veiligheid met klassieke middelen. Dit is een permanente bezorgdheid. In bijlage 6 aan het verslag zullen de commissarissen een uittreksel uit dat veiligheidsverslag vinden.

Op 7 september 2001, de maatregelen die

onmiddellijk na het ongeluk van Pécrot werden getroffen. Dit document werd aan de raad van bestuur van 5 oktober 2001 voorgelegd. Het is een zeer ambitieus plan dat eveneens in het verslag bijgevoegd is als bijlage 7.

Een uittreksel van het veiligheidsverslag van het jaar 2001 maakt het voorwerp uit van een bijlage 8 die ik aan de commissie zal bezorgen.

Dat beschrijft het actieplan dat werd aangenomen na het ongeval van Pécrot.

Daarmee ben ik gekomen tot april 2002. Die datum betekende het einde van mijn functie als gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Op het ogenblik dat ik de NMBS verliet, was ik ervan overtuigd dat alle te nemen beslissingen werden genomen voor de vorming van bestuurders, de vermenschlijking van de prestaties, de ondersteuning bij het rijden, de bescherming van konvoien en de installatie van de veiligheidssystemen. Het tijdschema voor de invoering was er. De technieken waren uitgekozen en beschikbaar. De budgetten waren voorzien. De directie en de raad van bestuur hadden hun verantwoordelijkheid genomen.

Ik heb, gewild, een zeer lange en omstandige opsomming van feiten gegeven van inhoudelijke beslissingen van het directiecomité, van het beperkt comité en ook van de raad van bestuur, om aan te geven welke fases er allemaal doorlopen zijn op het vlak van de veiligheid binnen de NMBS en ook om aan te geven dat het gedeelte van de signalisatiepalen maar een element is in de globale zorg voor de veiligheid bij de spoorwegen. De modernisering van de seinhuizen en vooral ook de uitrusting van de treinbestuurders en de communicatie met de treinbestuurders, maken hiervan een belangrijk deel uit.

Welke zijn mijn conclusies?

Ik weet dat het een lange uiteenzetting is geworden, wegens de complexiteit van de materie. Bovendien heb ik diverse feiten naar voren gebracht in een soms erg verschillende historische context.

Ik vind de werkzaamheden van uw commissie uitermate belangrijk. Ik ben er dan ook van overtuigd dat u mij die nauwgezette en ruime uitleg niet ten kwade zult duiden. Die nauwgezetheid verplicht mij om feiten aan te halen die voorafgegaan zijn aan de beslissingen die werden genomen tijdens mijn vijftien jaar aan het

hoofd van de Belgische Spoorwegen.

Hoewel mijn uiteenzetting ruim op de technische aspecten slaat, heb ik nooit het menselijk aspect uit het oog verloren.

U kent de moeilijke budgettaire context waarin ons land zich bevond in de jaren '80, en bijgevolg ook de onvermijdelijke weerslag op de financiële bijdragen van de Belgische Staat in de NMBS.

Wie toen in het Parlement zetelde, zal zich deze moeilijke tijden ongetwijfeld herinneren. België onderging de gevolgen van het negatieve sneeuwbaaleffect inzake de openbare financiën. Dat maakte enorme inspanningen nodig om deze krappe budgettaire toestand te boven te komen. Vergeet in deze context niet dat voor de verzelfstandiging van 1991 de regering via de minister van Verkeerswezen een zeer grote beslissingsmacht had in al de bestedingen, ook in investeringen met overheidsmiddelen.

Ik herinner eraan dat we in 1987 heel ver van het huidige niveau van staatsinterventies in de Belgische Spoorwegen verwijderd waren. In die tijd waren er quasi geen investeringen op maat van de reële noden van de spoorwegen. Gelukkig is het budgettaire keurslijf sindsdien geleidelijk aan losser gemaakt en zijn de investeringen van de Staat vandaag behoorlijk omvangrijk. De technologie op het vlak van de signalisatie alsook in andere domeinen stond in 1983 heel ver van het hedendaagse niveau. Ingenieurs en spoorweggspecialisten hebben snel vastgesteld dat TBL1 niet het verhoopte antwoord zou brengen. Dat verklaart de beslissing van 1987 volgend op het rapport van 22 juni 1987.

Op een ogenblik dat er niet veel geld beschikbaar is, moet men meer dan ooit zorgvuldig naar de beste oplossing op zoek gaan. Hierbij verwijs ik naar de vragen van de vorige voorzitter van deze commissie over de voortzetting van de installatie van de Memor, zoals voorzien in het door de spoorweggroep voorgestelde versnellingsplan. Geld blijft ook vandaag nog al bij al schaars, ondanks de aanzienlijke verhoging van aan het spoor toegekende budgetten. Er bestaan geteste nieuwe technieken die duidelijk beter zijn dan het meer dan twintig jaar oude Memor.

Het door de specialisten voorgestelde moratorium voor TBL1 was een kans om op het gebied van de veiligheid met het TBL2-project een technologische sprong voorwaarts te maken en ook om de schaarse middelen van de NMBS beter te gebruiken.

De studieopdracht van april 1990 aan de NMBS-ingenieurs resulteerde midden 1991 tot het sluiten van een weliswaar erg ambitieus principeakkoord, dat echter op het vlak van de spoorveiligheid zeker betere waarborgen moest bieden, aangezien het zonder meer ging over het doen stoppen van een trein, vooraleer een stopsignaal zou worden voorbijgereden, dankzij de techniek van TBL2.

Precies op basis van voormeld principeakkoord keurde de raad van bestuur op 31 januari 1992 de onderhandse overeenkomst met de firma ACEC Transport goed, met het oog op de ontwikkeling en de opuntstelling van TBL2.

Door de beslissing om de bedoelde opdracht aan de nationale industrie toe te vertrouwen, met naleving van de wet op de overheidsopdrachten, ging de NMBS voor een dubbelslag. Ze wilde tot een van de eerste landen met een performant systeem van snelheidsbeheer behoren en wilde ook vertrouwen geven aan de nationale industrie, om de uitdaging van de ontwikkeling van een dergelijk systeem aan te gaan.

Gelijklopend met voornoemde beslissing of, beter gezegd, complementair met TBL2, investeerde de NMBS aanzienlijke bedragen in de modernisering van de signalisatiecabines door middel van de techniek EBP-PLP, zijnde een programma dat indertijd meer dan 4 miljard Belgische frank kostte.

U hebt van de syndicale organisaties vernomen hoe belangrijk de techniek EBP-PLP voor de spoorveiligheid is. Ik meen dat het niet nodig is om op voormeld deel van de modernisering nader in te gaan.

Later, in januari 2000, wordt de beslissing genomen om het GSM-R-systeem op te starten. Voornoemd communicatiesysteem vervolledigt harmonieus de prestaties van TBL2 en EBP-PLP. De synergie van de spijttechnologieën uit die tijd kan zodoende worden vastgesteld. De systemen TBL2, EBP-PLP en GSM-R waren potentieel verankerd tijdens het decennium van de jaren negentig, wat – ik herhaal het – België aan de spits van de moderne technieken op het vlak van de spoorveiligheid zou brengen.

In oktober 1993 werd het signalisatiesysteem TBL2-3 gedefinieerd, een belangrijke etappe voor wat moest volgen. Men moest zich er later evenwel noodgedwongen van bewust worden dat de door de nationale industrie te leveren

inspanningen niet zouden toelaten om op tijd klaar te zijn voor de komst van de hogesnelheidstreinen in België. Meer nog, de Franse partner SNCF wou aan boord van zijn treinen geen systeem installeren dat nog geen voldoende industriële betrouwbaarheid zou hebben. Met TBL2, dat nog in de fase van onderzoek en ontwikkeling was, kon uiteraard niet aan de eisen van de SNCF worden tegemoetgekomen. Dat is precies de reden waarom de raad van bestuur in de lente van 1994 besliste om de hogesnelheidslijn 1, de L1 van de Franse grens tot Lembeek, dan maar uit te rusten met het Franse signalisatiesysteem TVM 430. In de loop van 1994 vestigde de interne audit overigens mijn aandacht op de vertraging die de ontwikkeling van TBL2 opliep. Dat gebeurde op het ogenblik waarop ik de technische afdelingen eraan herinnerd had dat het principe van het globale project voor mij garant moest staan voor de efficiëntie van het signalisatiesysteem TBL2.

Het begrip globaal project verdient wellicht een korte toelichting. Het succes van het signalisatieproject van het type TBL2-3, zijnde een signalisatie die een trein doet stoppen vooraleer een rood stoplicht wordt voorbijgereden, berust in feite op drie pijlers, een technische, een menselijke en een organisatorische pijler, waarbij enkel de treinen mogen rijden die uitgerust zijn om de door de bakens van het type TBL2-3 uitgestuurde signalen te begrijpen. De technische pijler houdt in dat zowel de infrastructuur als het rijdend materieel met homogeen materieel dient uitgerust te zijn. De menselijke pijler houdt in dat gelijklopend zowel het rijdend personeel als het infrastructuurpersoneel dient opgeleid te worden voor de nieuwe technieken qua installatie, qua gebruik en qua onderhoud van het signalisatiesysteem. De pijler van de organisatie van het treinverkeer houdt in dat zodra het project tot stand is gekomen op een lijn, het rijdend materieel dat niet met deze technologie is uitgerust, wordt uitgesloten van het verkeer op dat deel van het spoorwegnet.

Anders gezegd, de beoogde veiligheidsgraad voor de exploitatie is gegarandeerd, aangezien al het rijdend materieel op deze infrastructuur uitgerust is met het signalisatiesysteem dat technisch compatibel is met het signalisatiesysteem dat op de bereden spoorweginfrastructuur werd geplaatst. Dit concept van een globaal project vergde ook een globale planning, centraal opgesteld en opgevolgd door de directie. Deze aanpak gaat in tegen een andere, die aan de lokale zones de zorg zou overlaten om te beslissen over de plaats van de investeringen en hun planning. Dit concept van een globaal

project – men moet zich daarvan wel rekenschap geven – heeft natuurlijk een zeer grote impact op de organisatie van het treinverkeer.

Intussen werd het beleid voortgezet dat werd vastgelegd in het document van maart 1991. De discussies tussen de Interne Audit en de directie Infrastructuur vertraagden de uitvoering van dat beleid niet. In januari 1996 besliste de raad van bestuur om aan ACEC Transport de opdracht toe te vertrouwen voor de levering van de gronduitrusting van het TBL2-systeem, alsook de studies en de prestaties voor de homologatie van 160 km/u tussen Aat en Edingen, van 220 km/u tussen Lembeek en Brussel en van 330 km/u tussen de Franse grens en Edingen.

In juni 1997 schreef de projectleider van TBL2 in zijn presentatierapport: “Het ontbreken van een laterale signalisatie op een klassieke lijn, zelfs indien technisch haalbaar, wordt op dit ogenblik nog niet overwogen, want dan moet op alle rijkstugen die daar mogen rijden het TBL2-systeem worden geïnstalleerd.” Dat punt uit de conclusies van dat rapport toont duidelijk aan dat het globale karakter van de technologische aanpassingen voor infrastructuur, materieel en exploitatie nog niet voldoende onderkend was en nog te veel als een uitsluitend signalisatieprobleem werd gezien.

De ontwikkeling bij ACEC Transport vorderde overigens niet voldoende snel. Rekening houdend met de bij de Europese Commissie vastgestelde evoluties op het vlak van de interoperabiliteit maakte het directiecomité in januari 1999 de keuze voor ETCS. Op 17 december 1999 nam de raad van bestuur de principebeslissing om een actieplan uit te werken met het oog op de installatie van ETCS op het geheel van de lijnen die uitgerust waren voor een snelheid hoger dan 40 km/u en aan boord van het volledige materieelpark.

Ten gevolge van het ongeval te Pécrot nam het directiecomité op 23 april 2001 de beslissing om de installatie van de controlesystemen en de beveiliging van de treinen te versnellen en tegen 2009 het globale park van het treinmaterieel aldus uit te rusten. Enkele dagen later bevestigde de raad van bestuur de keuze van het directiecomité.

Gezien ik de NMBS in april 2002 heb verlaten, komt het mij niet toe om een beoordeling uit te spreken over de beslissingen, genomen door mijn opvolgers over het dossier van de signalisatie-uitrusting. Dat is de taak van de bijzondere commissie.

Ik heb vaak gezegd dat de veiligheid in het algemeen en het menselijke aspect van het beroep van treinbestuurder de beslissingen van de NMBS hebben gestuurd.

U zult in de veiligheidsverslagen van 2000 en 2001 kunnen nalezen welke aandacht is gegaan naar de begeleiding van jonge treinbestuurders.

Ik heb u alle beslissingen van het directiecomité van 7 september 2001 meegedeeld. Ik ga ervan uit dat die nog steeds van kracht zijn, want de relevantie ervan einde 2001 lijkt mij niet tegengesproken te worden in 2010, tenzij er technologische veroudering zou zijn vastgesteld.

Vooraleer ik het woord aan de commissarissen laat, onthoud ik datgene wat de experts in hun tussentijds rapport van 16 november hebben geschreven, en ik citeer: “In 1999 heeft de NMBS juist gereageerd. De grote problemen die verband hielden met de ontwikkeling van TBL2-3, samenhangend met de noodzakelijke evolutie naar een interoperabel Europees systeem van spoorveiligheid, heeft geleid tot de strategische keuze om het hele Belgische spoorwegnet uit te rusten met ETCS.”

Mijnheer de voorzitter, dames en heren commissarissen, ik ben daarmee aan het einde van mijn uiteenzetting. Uiteraard ben ik graag bereid te antwoorden op uw vragen. Ik wil u in elk geval danken voor het grote geduld dat u hebt gehad om naar mijn langdurige interventie te blijven luisteren.

De voorzitter: Dank u.

Collega's, ik stel voor om de vergadering 10 minuten te schorsen zodat iedereen de benen eens kan strekken. Er is in broodjes voorzien. Binnen 10 minuten geef ik dan terug het woord aan u volgens de werkwijze die we daarstraks gehanteerd hebben, waarbij er verder kan gedebatteerd worden over een bepaald onderwerp.

[NL]De openbare commissievergadering wordt geschorst van 17.48 uur tot 18.01 uur.

[FR]La réunion publique de commission est suspendue de 17.48 heures à 18.01 heures.

De voorzitter: Collega's, wij zijn bijna voltallig, dus ik stel voor de vergadering te hervatten. Ik geef het woord aan de leden voor hun vragen. Mijnheer de staatssecretaris, u mag onmiddellijk antwoorden. De leden die bijkomende vragen hebben bij een zelfde thema, doen teken en

kunnen dan onmiddellijk aansluiten, zodat wij een debat krijgen. Ik vrees dat onze werkzaamheden anders nog verder uitlopen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schouppe, ik dank u voor uw omstandige bijdrage aan deze commissie.

Uit uw uiteenzetting heb ik begrepen dat de werkgroep-TBL in 1988 stelde dat TBL1 niet of nooit goed genoeg zou zijn en dat er bovendien op dat ogenblik al een ernstige achterstand was ten overstaan van TBL1, vooral omwille van het gebrek aan cabinesignalisatie.

Wat vragen oproept, is dat in het investeringsprogramma 1990-1991 nog altijd investeringen stonden ten behoeve van TBL1. Men is daarna beginnen discussiëren over TBL2-3 en blijkbaar is men op een of andere manier gestopt met het programma TBL1. Er werd beslist om daarmee te stoppen en te wachten tot TBL2-3 klaar zou zijn voor implementatie.

Uw voorganger in deze commissie kon niet antwoorden op de volgende vraag. Op welke basis is destijds de beslissing genomen om te stoppen met eender welke vorm van veiligheidssysteem ten overstaan van een stopsysteem? Op welk moment is dat precies gebeurd?

Etienne Schouppe: Om dat duidelijk te maken, kan ik misschien zeggen wat het verschil is tussen TBL1 en TBL2. Ik heb namelijk het gevoel dat daar erg veel misverstanden over bestaan.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, daarover hebben wij vrijdag een zeer uitvoerige uiteenzetting gekregen. Ik denk dat de verschillen tussen TBL1, TBL2 en TBL3 wel duidelijk zijn.

Etienne Schouppe: Is er ook gezegd wat er vóór TBL1 bestond en met TBL1?

Steven Vandeput (N-VA): Ja, eigenlijk wel. Wij hebben vorige vrijdag bij Alston – voor degenen die daarin geïnteresseerd waren of die deze informatie nog niet hadden gekregen – een heel uitvoerige en technische omschrijving gekregen van de functionaliteiten van de verschillende systemen.

Etienne Schouppe: Ik neem aan dat de heer Paelinck u gezegd heeft in welke omstandigheden hij daar gekomen is en welke interventies hij gedaan heeft. Welnu, in 1987 hebben wij, omdat er een belangrijk bedrag geïnvesteerd werd in

TBL1, gevraagd waartoe dat uiteindelijk gediend had, wat het nut daarvan geweest was.

In mijn uiteenzetting heb ik klaar en duidelijk gezegd dat de werkgroep in 1987 in haar fameus verslag duidelijk gemaakt heeft hoeveel het zou kosten om de plaatsing van TBL1 te stoppen, hoeveel het zou kosten om de gedane bestelling bij ACEC voort te zetten – dat was 670 miljoen –, en dat het uitsmeren van de bestelling in de tijd eveneens zoveel zou kosten. Met andere woorden, stoppen, voortzetten of uitsmeren in de tijd was op het vlak van de financiële gevolgen identiek, vergelijkbaar.

De werkgroep heeft toen gezegd niet te geloven in het nut, rekening houdend met de kostprijs, want als vergeleken wordt wat er gebeurd zou zijn indien TBL1 niet had bestaan, met wat er gebeurd is nu TBL1 wel bestond, dan is het verschil zeer gering, rekening houdend met de omvang van de trafiek. Aangezien stoppen, voortzetten of uitsmeren in de tijd hetzelfde financieel plaatje opleverde, stelde men voor om het uit te smeren in de tijd, over vijf jaar. De werkgroep stelde voor om dan een moratorium te maken en achteraf de evaluatie te maken wat het ons uiteindelijk gegeven heeft. Dat was het standpunt op dat ogenblik, zoals het goedgekeurd is.

Aangezien TBL1 niet verhinderde dat een seinoverschrijding kon gebeuren, met andere woorden dat een trein toch door een rood licht kon rijden, dat een ongeval voorbij het rood licht hoe dan ook een feit kon zijn, had het eigenlijk niet veel zin om daarop voort te werken. Daarom vroeg de werkgroep om meteen te zoeken naar een oplossing die verhindert dat een trein een rood sein voorbijrijdt, waarbij het afremmen van de snelheid op voorhand gebeurt.

Zij hebben dan gevraagd om TBL2 te bestuderen en te installeren. Samen met de evaluatie van TBL1, waarvan zij vonden dat het resultaat onvoldoende goed was, en rekening houdend met de geïnvesteerde miljoenen, hebben zij gezegd: het kost u niets meer of niets minder om datgene wat geplaatst is, verder te doen; het geeft wel iets, maar laat ons toe om verder te zoeken om te verhinderen dat het rood licht wordt voorbijgereden.

Dat is in de TBL2-fase gebeurd.

Steven Vandeput (N-VA): Begrijp ik het goed dat men op dat ogenblik de keuze heeft gemaakt op het budgettaire vlak, eerder dan op het veiligheidsvlak?

Men zei snel dat TBL1 geen nut had, maar intussen vielen er wel 8 doden in Pécrot en 18 in Buizingen. TBL1 had een hulp kunnen zijn, maar men is er op een bepaald moment gewoon mee gestopt.

Wanneer is men dan effectief met de implementatie van TBL1 gestopt?

Het was toch gepland in het investeringsprogramma 1991-1992?

Etienne Schouppe: Ik kan geen datum op de installatie van dat alles plakken. Dat heb ik niet kunnen verifiëren. Ik vermoed dat het tot 1994 of 1995 heeft geduurd alvorens dat is geplaatst. Was het korter? Dat weet ik niet. Het aangekochte materieel is geplaatst.

Men spreekt over hét veiligheidssysteem. Ik heb vroeger klaar en duidelijk gezegd dat de krokodillen, de palen, de seinen en de installaties in de trein niet behoren tot hét veiligheidssysteem. De modernisering van de seinhuizen is intussen verder gegaan. Ik heb u gesproken over de PLP en de EBP. Dat ging verder. Het gedeelte van de seinpalen is maar een aspect van de veiligheid. Alle andere zaken zijn voortgezet. Dat mogen wij niet uit het oog verliezen.

Ik heb de indruk dat men zich focust op het element van de seinen en de seininrichting voor de locomotieven. Uit de statistieken op lange termijn is duidelijk gebleken dat op het vlak van de spoorwegveiligheid en de spoorwegongelukken, de overwegen belangrijk zijn. De veiligheid aan de overwegen is belangrijker voor het geheel van de veiligheid van de spoorwegexploitatie dan het eventuele falen bij de organisatie en het concretiseren van de seininrichting. Terwijl men het ene om welbepaalde redenen niet afremde maar uitsmeerde in de tijd, heeft men de modernisering van het andere doodeenvoudig voortgezet. Men heeft de veiligheid aan de overwegen voortgezet, evenals de afschaffing van overwegen, de modernisering van de seinhuizen en de vorming en uitrusting van de treinbestuurders. Alleen dat ene aspect heeft men in de tijd verder uitgesmeerd.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, je suppose que nous disposerons des notes complètes de l'exposé de M. Schouppe, histoire de pouvoir digérer tout cela et éventuellement poser des questions.

Le président: Nous sommes en train de les copier.

Rachid Madrane (PS): Quelle efficacité!

Monsieur Schouppe, dans votre longue intervention, vous êtes revenu sur cette fameuse décision de 1987 concernant le TBL ou plus exactement sur le ralentissement des investissements relatifs au TBL. La semaine dernière, nous avons interrogé MM. De Croo et Dehaene sur cette décision de ne plus développer le système TBL1 ou en tout cas de l'étendre dans le temps. Aucun des deux ne se souvient d'une pareille décision. Le seul élément commun de leurs réponses était qu'une telle décision devait être de l'initiative de la SNCB elle-même.

J'ai retrouvé un entretien au journal *Le Soir* de février de cette année où vous avez expliqué que cette décision résultait d'un rapport coût/efficacité insuffisant. Je voudrais lire un petit extrait de cette interview et à mon tour citer des documents dont je fais lecture.

Vous disiez ceci, je vous cite: "Les techniciens trouvaient que le rapport coût/efficacité n'était pas bon. Sur sept ans, il y a eu vingt-sept accidents dus à un dépassement de feu rouge avec de graves conséquences. Dans 8,5 % des cas seulement, on aurait pu éviter l'accident avec le système. Le 16 juillet 1987, le comité de direction de la SNCB décide d'abandonner progressivement le système. Il faut dire qu'à cette époque, le gouvernement avait réduit le budget d'investissement de la SNCB de 10 %. Le système coûtait 750 millions, ce n'était financièrement pas tenable, disent nos services."

Monsieur Schouppe, j'ai de nombreuses questions concrètes à ce sujet. Je vais essayer de suivre un certain ordre chronologique.

Premièrement, sur ce groupe de travail TBL, j'aurais aimé savoir qui composait ce groupe. S'agissait-il d'un groupe interne à la SNCB ou d'un groupe d'experts externes?

Quelle était précisément sa mission? À qui ce rapport a-t-il été présenté?

Enfin, confirmez-vous que la décision de diminuer progressivement l'installation du TBL a été prise par le comité de direction de la SNCB? Comme vous l'avez rappelé lors de votre exposé, le ministre de tutelle avait beaucoup plus de poids qu'après la loi de 1991. J'aurais aimé obtenir quelques informations à ce sujet.

Je suppose, monsieur le président, qu'on reste sur le thème TBL car j'ai d'autres questions à d'autres sujets.

Le **président**: On reste sur ce sujet.

Etienne Schouppe: Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'ils ne se rappellent pas de leurs compétences de l'époque, mais ils les avaient quand même!

Je crois savoir que toutes les mesures de rationalisation prises par les chemins de fer ont été citées. Mais on ne se rappelle pas de cet aspect précis des choses! C'est drôle, mais c'est pourtant la réalité!

Si vous lisez le rapport, vous verrez que je mentionne ce groupe de travail constitué d'experts de la SNCB. Je n'en connais pas la composition exacte. En toute logique, il s'agissait d'experts en infrastructure, en matériel et en exploitation. Il s'agissait donc d'ingénieurs connaissant l'exploitation. Leur mission était de procéder à une évaluation. Je ne suis certainement pas le seul ou le premier à avoir parlé de la pénurie de crédits budgétaires à la SNCB à l'époque. Si mes souvenirs sont bons, l'investissement total, suite à la décision du CMCES de l'époque, se situait entre 780 et 800 millions pour la commande du matériel et son installation. Le budget d'investissement était insuffisant vu les besoins de la SNCB. Cela a donné lieu à une diminution de la qualité de l'infrastructure et du matériel. Il était donc tout à fait normal que la direction se pose la question de savoir si elle dépensait bien l'argent de manière assez judicieuse. Il s'agissait de considérer l'ensemble de la problématique. En effet, il fallait aussi prendre en considération le problème de la qualité de la voie, de la qualité de l'électricité, la modernisation des véhicules, etc. Il y avait donc un recul.

Les ministres dont question n'y ont certainement pas fait référence, mais heureusement que le projet STAR 21 a été élaboré! Nous étions sur le point de décréter une réduction de la vitesse de référence sur les lignes ferroviaires. Vous n'ignorez pas qu'un ministre, une direction ou un conseil d'administration ne peut décréter que, sur une ligne, les trains peuvent rouler à une vitesse de 120, 140 ou 160 km/h – je parle des vitesses de l'époque – si les ingénieurs responsables des lignes et de l'exploitation ne l'autorisent pas. Ce sont eux finalement les maîtres du jeu puisqu'ils assument la responsabilité en matière de qualité de la voie et qui fixent les vitesses.

Devant cette pénurie, qui a duré plusieurs années – je l'ai toujours dit aux responsables politiques de l'époque – la SNCB peut se permettre de diminuer l'entretien et le renouvellement pendant un an, mais ne peut l'étendre sur trois ou quatre ans, sous peine de devoir déboursier des frais pour rattraper ce retard d'un coût supérieur au gain budgétaire engendré.

Ce groupe d'experts a eu pour mission de déterminer si cela en valait la peine. D'après lui, le TBL1 avait certainement donné un effet positif. J'ai cité dans mon exposé la comparaison des résultats qu'il avait faite avec et sans système TBL1. L'on constate une légère amélioration indéniable. Mais investir 780 millions pour un tel résultat ne se justifiait pas, alors que d'autres problèmes se posaient sur le plan de la sécurité, de la suppression des passages à niveau, de la suppression des postes de signalisation. Au lieu de dépenser de l'argent pour le TBL1, ne devions-nous pas plutôt réfléchir à une technique qui permette d'arrêter les trains avant le signal rouge? C'est ainsi que nous avons procédé. Le document a été établi à la demande du comité de direction, lequel l'a présenté au conseil d'administration.

Par ailleurs, on parle de la sécurité des transports ferroviaires. Lors de l'accident de Aalter, plusieurs feux rouges ont été brûlés. Ensuite, ce fut celui de Pécrot. Dix-neuf années séparent ces deux accidents. J'ai effectué quelques recherches pour connaître le nombre d'accidents ferroviaires durant cette époque. Je n'ai pas l'année 1983 comme année de référence. Mais à partir de 1984, il y a eu quelques accidents ferroviaires mortels causant la perte de quatre voyageurs, 12 personnes (conducteurs ou accompagnateurs de train) et sept employés de la SNCB.

Mais le nombre d'accidents où seuls les voyageurs étaient concernés s'élève à deux. Le premier est l'accident de Lot le 11 mars 1988. Je ne m'en remémore plus les détails. Je crois qu'il a été provoqué par le fait que le personnel d'entretien de la signalisation avait commencé à travailler sur des feux lumineux sans prévenir la cabine, à un moment, une période où aucun train ne devait passer. C'était un petit travail, mais la cabine a, hélas, quand même laissé passer un train. C'est ce qui a provoqué l'accident. Il s'agissait d'une erreur de communication.

Un deuxième accident qui a causé la mort de plusieurs personnes ainsi que des blessés s'est produit le 11 avril 1996 à Roeselare. Un camion, chargé de plaques et poutrelles en acier, est passé sur le passage à niveau. Le tremblement du

camion a fait tomber une plaque ou une poutrelle en acier sur la voie. Dans 94 % des cas, lorsqu'un objet encombre la voie ferroviaire, celui-ci est projeté sur le côté. En l'occurrence, cela ne s'est pas passé ainsi. Ce n'est donc pas un accident de roulage mais un accident provoqué par le fait d'un objet encombrant se trouvant sur la voie, causant ainsi un déraillement. Voici, en 19 ans, les accidents qui se sont produits. Je ne veux aucunement minimiser la chose. Entendez-moi bien! Je veux simplement dire qu'en parallèle, le nombre de personnes tuées ou blessées sur des passages à niveau était nettement supérieur. En outre, comme c'est le cas aujourd'hui, la SNCB prévoyait déjà de supprimer progressivement les passages à niveau de manière à éviter ce genre d'accident.

Valérie De Bue (MR): Pour ce qui concerne la TBL1, fin des années 80, le système est progressivement abandonné. Ensuite, fin des années 90, dans l'attente de l'ETCS, on redéveloppe des balises EURO-TBL1. Je me demande dans quelle mesure il n'y a pas là une contradiction. On réinvestit dans un système annoncé comme faible préalablement.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, je trouve regrettable d'avoir passé autant de temps à relire la plupart des rapports qui avaient déjà été communiqués à la commission, notamment par les experts. Parler plus de 2 heures ne me semble pas être une bonne méthode. Quasiment aucun commissaire ou collaborateur n'a pu vous écouter jusqu'au bout car nombreux sont ceux qui ont dû partir. On perd ainsi en qualité au niveau des questions et du débat.

Cette méthode me déçoit. Nous recevons les documents par la suite, alors que, si nous les avions reçus auparavant, l'échange aurait été meilleur. Il nous a souvent été dit que la SNCB était un État dans l'État et que c'était une entreprise opaque et peu transparente. Après cette audition, j'ai de plus en plus cette impression!

Monsieur le président, je me permettais de faire cette remarque. Veuillez m'en excuser.

Le **président**: La parole est libre!

Etienne Schouppe: Madame De Bue, avant tout, je ne sais pas ce qu'ont dit les autres orateurs et personnes que vous avez questionnés; je ne reçois que certains échos et je ne dispose que des documents dont j'ai pu avoir connaissance, notamment les rapports des experts.

Une chose ne doit cependant pas vous étonner: pour des motifs financiers, tout ce qui a trait à la signalisation est étudié et développé sur la base de ce qui a déjà été réalisé. La technologie des balises est un choix fait historiquement; il peut être jugé comme bon ou mauvais.

Les annexes reprennent un petit historique de l'évolution de l'aspect sécuritaire depuis des décennies, avant 1982. Les balises et la technologie dans la communication entre la balise et le matériel de traction est une technologie sur laquelle nous nous sommes basés et que nous avons développée progressivement. Elle ne fait que s'améliorer. Les lignes à 220 km/h sont aussi équipées sur la base de ce principe, mais nettement amélioré et perfectionné, avec des possibilités nettement plus sophistiquées.

Nous continuons à travailler sur la sécurité. Vu le nombre de postes de signalisation et d'appareils de signalisation, toute évolution et toute amélioration doivent être réalisées de façon progressive, sans négliger ce qui existe, mais en améliorant tant le matériel au sol que le matériel embarqué. Nos efforts progressifs ne sont jamais inutiles: nous bâtissons pas à pas. Une fois l'orientation choisie, nous essayons d'appliquer la nouveauté sur l'existant. Il ne s'agit pas d'un achat dans un magasin, qu'il suffit d'installer. Nous devons adapter progressivement ce qui existe, en tenant compte des améliorations possibles.

Je ne vois pas en quoi vous considérez cela comme un État dans l'État. Qu'est-ce que cela a à voir?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schouppe, ik dank u voor uw uiteenzetting. Ik heb een aantal opmerkingen en vragen inzake TBL1. Tijdens uw betoog hebt u een aantal keer duidelijk gemaakt dat TBL1 uiteindelijk niet het verhoopte antwoord is inzake veiligheid en dat op het einde van de jaren 80 beslist werd om te faseren en de implementatie over een groter aantal jaren te spreiden. Waarom staat dan in het plan STAR 21 dat er opnieuw in TBL1 geïnvesteerd zou worden? Er werd daarbij duidelijk gestipuleerd dat die technologie een zekere voldoening gaf, zeker op de grote assen van het net. Ik heb dat vanmiddag ook al tegen de andere spreker gezegd. Er zouden ook zeker voldoende budgetten worden vrijgemaakt. Er werd ook gezegd dat men voor een risicodekking van 50 % zou zorgen, als men TBL1 op de belangrijkste assen van ons net zou implementeren. Dat staat ook in de verslagen.

Dat zijn toch een aantal zaken die volgens mij indruisen tegen de uitspraak dat TBL1 niet echt het verhoopte antwoord zou geven inzake veiligheid. Als men dan bovendien naar het budget kijkt, dan stelt men ook vast dat het TBL1-systeem ontwikkeld, getest en gehomologeerd was. Was er een budgettaire reden om TBL1 ook in de jaren '90 niet in te voeren? Waarom ging men toen naar een TBL2-systeem, terwijl de ontwikkeling, de testen en de homologatie al voorhanden waren? Het zou een vrij eenvoudige implementatie van een veiligheidssysteem mogelijk gemaakt hebben.

In 1992 werd bovendien in de raad van bestuur toch altijd kenbaar gemaakt dat de NMBS belangrijke vertragingen had ten aanzien van andere landen. Er is ook in het directiecomité van 23 april 2001, na Pécrot, expliciet gezegd dat, gezien de ontwikkelingen op Europees vlak en het ongeluk in Pécrot, het ETCS-project werd herzien met een hogere prioriteit voor de ontwikkeling van de stopfunctie, voor een zo groot mogelijk gedeelte van het treinverkeer, met hoge prioriteit voor de uitrusting van de belangrijke knooppunten. Het gaat meer bepaald over EURO-TBL1.

Wij zien nu dat in 2006 de beslissing genomen is TBL1+ te installeren. Uiteindelijk is dat toch het TBL1-systeem met één bijkomende functie, namelijk stoppen 300 meter voor het signaal.

Al de elementen die ik in de documenten vind en die ik hier vermeld, en alle antwoorden die u gaf, geven mij geen voldoening waarom TBL1 op dat ogenblik niet het verhoopte antwoord kon geven inzake veiligheid.

Ik heb nog één vraag over TBL1. De vorige spreker heeft vermeld dat er bij zijn weten geen enkele strategische vergadering is geweest waarop de beslissing voor TBL1 genomen is. Volgens wat ik gehoord heb, is daarover op dat moment totaal niet gesproken. Kortom, ik zie enige dualiteit in de bestaande rapporten over de dekking van bestaande risico's en de budgettaire mogelijkheden. Ik zie echter geen voldoende reden waarom TBL1 op dat ogenblik niet het verhoopte antwoord zou bieden?

Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, ten eerste, op een gegeven ogenblik heeft men beslist de investeringen voor TBL te spreiden over 5 jaar. De STAR 21-periode, van 1991 tot 2000, moest ons in de 21^e eeuw brengen. Het is precies dit STAR 21-plan dat het noodzakelijk maakte over te stappen van TBL1 naar TBL2-3. Waarom? Omdat

TBL1 eigenlijk – dat zal ongetwijfeld al gezegd zijn – voor snelheden boven 160 km/u niet gebruikt kon worden.

Ten tweede moet ik u erop wijzen dat wat men vanaf 2006 installeerde onder de naam TBL1+, niet de TBL van de jaren '80 was. Het was de aanpassing van TBL aan de technologie van TBL2-3. De eerste fase van ETCS... Dat wordt in bijlage 3 klaar en duidelijk uitgelegd.

Ik zal u zeggen wat het verschil is tussen de eerste fase en de tweede fase. Dat is ongetwijfeld door de technici uiteengezet. ETCS1 maakt het mogelijk een trein te doen stoppen voor een rood licht tot een zekere snelheid, waarbij men ervan uitgaat dat de snelheid derwijze verlaagd is dat de bestuurder het object kan zien en desnoods zelf een noodremming kan uitvoeren om te stoppen. In ETCS2 – de volledige ETCS, zoals Europa het wil – zorgt het programma ervoor dat in de cabine alles gezien kan worden, zodat de machine, afhankelijk van de snelheid en de massa, en afhankelijk van het profiel van de lijn, automatisch stopt, zonder dat de treinbestuurder een expliciete noodremming moet uitvoeren.

TBL1+ bouwt voort op de TBL1- en TBL2-3-systemen. Het klaarmaken van de overgang van TBL2-3 naar ETCS is eenvoudigweg een verdere ontwikkeling van de reeds eerder bestaande technologie, zoals ik daarnet aan uw collega heb gezegd.

Het is niet de techniek van 1987 waaraan men iets heeft toegevoegd, maar de techniek van 1987 die, dankzij de kennis verkregen via TBL2-3 en via de definitie van de ETCS, de transmissie tussen de bakens en de locomotief verder verbeterd.

U zegt iets over het jaar 2001. In 1999 is de directie tot het besluit gekomen dat men omwille van de operabiliteit beter meteen kon overschakelen op het Europese systeem dat door de Europese Commissie wordt vooropgesteld en dat werd uitgewerkt door de Internationale Spoorwegunie op basis van de technische knowhow van de verschillende landen. In 2001 is men alleen maar overgegaan tot de acceleratie en de vermeerdering van de begrotingen die in 1999 werden beslist.

Ine Somers (Open Vld): Ik kan alleen maar concluderen dat ik op een aantal specifieke vragen geen antwoord krijg en dat in het antwoord steeds technische specificaties worden gegeven over TBL1, TBL2 en TBL1+, terwijl alle commissieleden dat ondertussen al dertig keer

hebben gehoord.

TBL2 is permanente controle van de snelheid op de hele lijn. TBL1+ is dat niet. TBL1+ is gewoon TBL1. Al werden daaraan over de jaren heen technische wijzigingen aangebracht, functioneel gezien gaat men gewoon op een bepaald tijdstip kijken of de trein over een bepaald sein rijdt of niet, met als extra mogelijkheid om driehonderd meter voor het signaal te stoppen. Het is geen permanente opvolging van de snelheid over het hele spoor.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, in verband met TBL1. Op een gegeven moment – het kwam ook bij de heer Damar reeds aan bod – heeft men beslist om niet meer te gaan voor de piste TBL1 en heeft men heel die ontwikkeling gehad inzake TBL2 en TBL3. De vraag is gesteld hoe de heer Damar verklaart dat tijdens heel die periode waarin men die ommezwaai heeft gemaakt, niet meer werd gekeken naar TBL1, zelfs in die mate dat tot 30 % van de installaties niet meer functioneerde. De voorzitter van de raad van bestuur heeft daarop geantwoord dat hen dat nooit werd meegedeeld en dat zij zich daarmee niet meer hebben beziggehouden. Ik vermoed dat een punctueel iemand, zoals u, dat dossier wel degelijk verder heeft gevolgd. Hoe komt het dan dat uw raad van bestuur daar nooit over werd ingelicht? Hoe verklaart u dat 30 % van de TBL1-installaties op een gegeven moment niet meer functioneerde?

Etienne Schouppe: Mijnheer Veys, mag ik vragen wie verklaard heeft dat 30 % van de installaties niet meer functioneerde, want ik heb daar echt geen kennis van? Wanneer zou dat geweest zijn?

Tanguy Veys (VB): In 1999 of zo?

De **voorzitter:** In 2000 volgens het rapport.

Etienne Schouppe: Ik heb daar geen kennis van. Ik weet dat niet. Ik vraag me af op basis waarvan zoiets is vastgesteld. Ik heb daar geen kennis van en kan daar echt niet op antwoorden. Ofwel is dat op een lijn geweest die daarvoor niet gebruikt wordt, maar als 30 % van de TBL1-installaties niet meer zou functioneren, zou die lijn niet meer veilig geweest zijn. Dan zie ik niet goed in waarom de verantwoordelijke van die lijn daar normaal verkeer op toeliet. Ik kan daar echt niet op antwoorden, ik weet dat niet.

Tanguy Veys (VB): En u heeft er alles aan gedaan om de raad van bestuur op de hoogte te

houden van het dossier TBL1, ook al was de ommezwaai toen al gemaakt?

Etienne Schouppe: U zult in het document zien wat wij in het directiecomité beslist hebben, wat wij voorgesteld hebben aan de raad van bestuur en wat de raad van bestuur beslist heeft.

De **voorzitter:** Die 30 % slaat, denk ik, op een mededeling aan de raad van bestuur op 6 september 2000. In de rapportering aan de raad van bestuur zou het cijfer van 30 % buiten gebruik hebben gestaan. Ik zal in extenso de notulen van de raad van bestuur van september 2000 opvragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, mes questions sont d'ordre plus général. Est-ce que je les pose maintenant?

De **voorzitter:** Ik zou dit punt echt willen afronden. Ik geef iedereen de gelegenheid om hierover vragen te stellen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij hebben het tot nu vooral over TBL1 gehad, maar ik heb een vraag over TBL2.

Uit de uiteenzetting van de heer Damart en ook uit de verschillende rapporten die wij hebben gekregen, kunnen wij vaststellen dat TBL2 met succes werd getest in de periode 1992-1993 op twee proeftrajecten. Toch hebben wij daarna moeten vaststellen dat na de aanbesteding aan ACEC het meer dan vier jaar heeft geduurd vooraleer TBL2 gehomologeerd is geraakt.

Om welke redenen is die homologatieprocedure foutgelopen? Waar is het foutgelopen met de homologatie? Daar heeft de hele vertraging zich immers opgestapeld.

Etienne Schouppe: Ik kan u geen antwoord geven over de technische consideransen die op het vlak van de veiligheid zijn genomen. Dat weet ik niet.

U hebt het over 1992. Ik denk dat ACEC Transport op dat moment al een dochtermaatschappij van Alstom was. In die periode werd het bedrijf overgenomen. Men is er niet in geslaagd om de installatie voldoende technisch veilig te maken, opdat ze op een ruimere schaal kon worden geplaatst. Men was daarmee niet tijdig klaar.

Het is niet zomaar dat beslist werd om naar iets anders over te schakelen, om meteen de oriëntatie naar ETCS te doen. Men is

doodeenvoudig niet snel tot de efficiëntie geraakt die men wilde hebben.

Jef Van den Bergh (CD&V): Dat is merkwaardig. Wij hadden die vraag vrijdag misschien aan de mensen van Alstom moeten stellen.

Als er begin jaren '90 succesvolle proefprojecten zijn geweest, als men bijna dezelfde techniek aan de Britten en nog anderen heeft kunnen verkopen, dan is het verrassend dat dezelfde firma er dan niet in slaagt om dat veiligheidssysteem op ons Belgisch spoorweginet gehomologeerd te krijgen. Wij kunnen dat alleen maar vaststellen.

Etienne Schouppe: Ik moet toch het volgende benadrukken. Ik neem aan dat dit straks nog aan bod zal komen.

Elk land heeft ervoor gezorgd om telkens verder te bouwen op het bestaande systeem, dat verder te verbeteren met het oog op de eigen specifieke noden.

Eind jaren '90 was er uiteindelijk niemand die een dergelijk systeem kon aanbieden, behalve zij die met een totaal nieuwe lijn met een totaal nieuwe infrastructuur en met een totaal nieuwe technologie werkten, daarbij niet voortbouwend op wat vroeger bestond. Dat is wat de SNCF heeft gedaan voor haar hogesnelheidslijnen.

Wij hebben het voorgaande toegepast op de plaatsen waar de hogesnelheidslijn uitsluitend zou opereren met treinen die op een dergelijke manier zouden zijn uitgerust.

Op het vlak van de verbetering van de klassieke veiligheidstechnologie is de NMBS met het Belgo-Belgisch systeem echter inderdaad niet verder gekomen. Bij mijn weten is zulks in andere landen evenmin gelukt. De NMBS heeft dus, specifiek voor de hogesnelheidslijnen, nieuwe zaken moeten uitwerken, zonder te bouwen op wat op de andere lijnen reeds bestond. Op bedoelde lijnen zou de NMBS immers met een veelvoud aan materieel en met een veelvoud aan technologie moeten opereren, wat niet mogelijk is gebleken.

Tanguy Veys (VB): Ik zou nader op TBL3 willen ingaan.

In het eerste tussentijdse rapport van de experts staat een citaat over TBL3. Ik citeer het even: "Er werd voorts, voor zover bekend, op geen enkel moment een concreet project ontwikkeld met mikdata, tijdschema, keuze van prioritaire baanvakken voor de implementatie van TBL3 op

het binnenlandse net." Klopt voorgaande bewering of weerlegt u ze?

Indien de bewering klopt, wat is dan de motivering voor het feit dat de NMBS nooit bedoeld stadium heeft bereikt? In uw toelichting van daarstraks verwees u immers onder meer naar maart 1992, toen de heer Moilliebecq (?) een tijdschema zou hebben opgesteld. Ook voornoemd tijdschema is echter erg vaag.

Etienne Schouppe: Het tijdschema is niet gerespecteerd.

Ik kan op uw vraag niet antwoorden. Zij waren in elk geval niet klaar, op het ogenblik dat in 1996 de hogesnelheidslijn naar Brussel-Zuid moest worden doorgetrokken.

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog een aantal vragen over de materie. Ik ben immers niet zozeer in gewetensnood – dat is een te zwaar woord – maar wel in twijfel.

U hebt een aantal beslissingsetappes opgegeven als reden waarom de keuze voor TBL1 destijds is verlaten. U hebt de cijfers van 630 miljoen euro en 540 miljoen euro evenals de verschillende etappes vernoemd, waarna naar TBL2 werd overgestapt. Er volgde dan weer een andere etappe.

In de huidige bijzondere commissie en ook in de voorgaande bijzondere commissie werd vijf- tot zesmaal opgemerkt dat het verlaten van de TBL1-piste als een cruciale fase werd beschouwd.

Ik citeer ter zake minister Vervotte op 21 februari 2010: "Het is mijns inziens evident dat de treinbeveiliging bij onze spoorgroep een achterstand vertoont ten opzichte van de systemen in vele van de ons omringende landen. Indien men in de jaren tachtig de implementatie van TBL1 zou hebben doorgezet, dan zou de situatie op het vlak van treinbegeleiding in ons land vandaag beter vergelijkbaar zijn geweest met die van de buurlanden, zoals Nederland en Frankrijk."

Vorige week zei voormalig voogdijminister Dehaene dat plan STAR 21, *Spoorweg Toekomst/Avenir du Rail* voornamelijk is opgesteld door het management en dat hij, als bevoegde minister, dat tussen de soep en de patatten gelezen heeft in de voorbereiding op de Ministerraad, dat hij het er verdedigd heeft, waarna het is goedgekeurd.

Voorts heb ik een tabel van Infrabel gekopieerd uit de uiteenzetting van de heer Lallemand tijdens de commissievergadering van februari. Daar staat: "Quelles sont les grandes décisions prises en matière de sécurité ?" Men haalt het ongeval in Aalter aan en verder gaat het over de periode tussen 1982 en 1987 en "le développement de la TBL1".

Verder zegt hij – en dit vind ik zeer merkwaardig – over de periode tussen 1980 en 2005: "Le rapport du groupe de travail transmission/balises/locomotives mettant en garde contre les risques d'un abandon du projet d'équipement en TBL. Il semble qu'aucune décision n'ait été prise après ce rapport. On constate qu'à la fin des années 1980, le programme TBL1 a été progressivement abandonné."

In het betoog van Infrabel werd dus in februari het beslissingsmoment om TBL1 te laten als cruciaal naar voren gebracht. Specifiek wat dat aspect betreft, haalt men eruit wat belangrijk is. U hebt gelijk dat veiligheid breder is, daarover ga ik volledig met u akkoord.

Vorige week zijn wij dan naar Alstom geweest. Daar konden wij de tabel bekijken over de verschillende fasen in ATP-systemen, van stopsystemen tot monitoringsystemen. Daar werd meermaals gezegd dat zij die beslissing betreuen en men heeft onmiddellijk toegegeven dat het systeem niet-interoperabel was met de latere keuze van ETCS. Ik herinner mij de brief van toenmalig directeur de Hemptinne van ACEC waarin hij zegt dat, gelet op het feit dat er geen bestellingen zijn geweest, de productie werd stopgezet. Wanneer op een bepaald moment – zoals collega Vandeput heeft aangehaald – toch werd gezegd dat er terug zou moeten worden geïnvesteerd in dat systeem, dan kon dit niet meer worden geleverd en moest er iets anders worden gekozen.

Tot slot, de heer De Croo zei hier vorige week dat wij hem als bevoegd minister niet kunnen verwijten dat hij geen inspanningen heeft gedaan. Voor TBL was 1,6 miljard Belgische frank uitgetrokken, waarvan 750 miljoen Belgische frank effectief werd besteed aan de ontwikkeling van het systeem. De heer De Croo vergat er evenwel bij te zeggen, waarschijnlijk een vergetelheid, dat die 750 miljoen slechts een uitrol betekende van 6 %. De research- en developmentkosten vormden zo'n groot aandeel in het totale pakket dat men met een bijkomende investering voor een grotere uitrol – stel dat men die niet volledig had willen doen,

zoals men aanvankelijk had gepland – toch wel veel verder had gestaan dan die 6 % die men met die 750 miljoen Belgische frank kon realiseren.

Dat zijn een aantal voorbeelden van voorgaande sprekers die zeggen dat zij het betreuen dat zij het hebben opgegeven, want anders zou men vandaag veel verder staan. In de laatste commissie met de CEO's werd vastgesteld dat dit aspect van de veiligheid tussen 1987 en 2006 niet fel is verbeterd. Ik blijf nog altijd bij dat technische luik.

Vandaar dat ik u wil geloven als u het heeft over de verschillende etappes, maar hoe moet ik mij dan verplaatsen in die andere voorbeelden die ik hier heb gegeven?

Etienne Schouppe: Ik weet niet waarop mevrouw Vervotte zich steunt om een dergelijke evaluatie te maken. Ik weet niet of zij de vergelijking gemaakt heeft met de veiligheid. Dat moet u aan haar vragen.

De **voorzitter:** Ik citeer alleen maar.

Etienne Schouppe: Ik heb gelezen dat zij dat gezegd heeft, maar ik weet niet op basis waarvan. Daarstraks heb ik gezegd dat er tussen Aalter in 1982 en Pécrot in 2001, dus in die 19 jaar, geen enkel spoorwegongeluk gebeurd is, behalve het ongeluk in Lot, wat een menselijke fout was, waarbij een vergrendeling ontgrendeld was.

De **voorzitter:** In Frankrijk vond er wel een ongeval plaats, in Melun.

Etienne Schouppe: Ik kan alleen maar over TBL1 spreken en over datgene wat er in België was. Zoals in België na Aalter de TBL1 ontwikkeld werd, en zoals in België na Pécrot de beslissing van ETCS uit 1999 versneld is, zo werden er ook in Frankrijk na Melun welbepaalde beslissingen genomen.

U weet hoe dat gaat. Zolang men ervan uitgaat dat de exploitatie veilig is, aangezien er geen exploitatieongevallen gebeuren, gaat de aandacht naar andere aspecten van de signalisatie. Bij die andere aspecten behoort onder meer de modernisering van de seinhuizen, zoals ik gezegd heb. Over de modernisering van de seinhuizen is er gesproken. Het ging ook onder meer over de afschaffing en de verbetering van de signalisatie aan de overwegen, wat nog een veel grotere oorzaak van ongelukken was dan datgene wat hier nu voorligt.

Ik vel er geen waardeoordeel over of het in onze buurlanden beter of minder goed was. Ik stel alleen vast dat iedereen, zowel in Engeland, Nederland als in Duitsland, telkens verder gebouwd heeft op de technologie die er was, allemaal met het inzicht te evolueren naar een technologie die het voorbijrijden van het rood licht onmogelijk zou maken.

Wanneer er uiteindelijk de definiëring van ETCS gekomen is, heeft bij de invoering ervan, iedereen in Europa moeten beslissen om aanpassingen aan het eigen systeem door te voeren, net zoals België dat moet doen aan zijn systeem.

Ik kan u voorbeelden geven, van nog niet langer geleden dan vorige donderdag, op een vergadering van de Europese Transportraad, waar over de corridors gesproken werd. Europa zegt dat de grote internationale corridors, noord-zuid en oost-west, met ETCS uitgerust moeten worden. Een concrete discussie dienaangaande vond plaats over de as Rotterdam-Genua. De betrokken landen hebben allemaal moeten zeggen dat zij de inspanningen zullen leveren. Nederland en Italië zeggen te hopen tegen 2015 de omzetting gedaan te hebben. Duitsland zegt dat het waarschijnlijk niet klaar zal zijn, maar dat het toch zijn best zal doen om tegen 2015 klaar te zijn. Zoals ik daarstraks zei, het gaat niet om een product dat men in een grootwarenhuis koopt. Daaraan moet gebouwd worden.

De technici van de spoorwegen, de signalisatiespecialisten, hebben inderdaad op een gegeven ogenblik gezegd, dat in plaats van tot een systeem te komen dat het voorbijrijden verder perfectioneert, waarbij er een bron van ongevallen blijft, het misschien aangewezen is om over te gaan tot een systeem waarbij het voorbijrijden onmogelijk wordt. Het ETCS-systeem is daarvan de meest perfecte vorm op dit ogenblik. De specialisten hebben dat beslist. De technici stellen dat voor. Aan de directie wordt dat voorgesteld als de optie van de specialisten. In mijn uiteenzetting hebt u gehoord dat het een samengaan was van de specialisten van de NMBS met specialisten van ACEC Transport.

Ik ben zeer verbaasd dat Alstom dat nu zegt, want Alstom is ACEC Transport. De overgang van TBL1 naar TBL2-3 is mede met hen overeengekomen. Zij hebben die technologie naar voren geschoven als zijnde de vernieuwing die doorgevoerd moest worden om een reële verbetering te hebben van TBL1.

Als u zegt dat de mensen van ACEC Transport of

Alstom de bemerking maken dat ze TBL1 misschien hadden moeten voortzetten, dan ben ik zeer verbaasd dat ze dat in 2010 zeggen en niet in 1993-1994, op het ogenblik dat er in overleg met hen – ik heb duidelijk gezegd dat het om een onderhandse overeenkomst ging – technisch werd overeengekomen om naar een systeem te gaan waarbij dat precies werd vermeden.

De voorzitter: Zij stellen in 2010 vast dat er door de beslissing tot stopzetting van TBL1 geen bijkomende investeringen gebeurd zijn in de ontwikkeling van dat systeem. Zij verdedigden natuurlijk dat TBL2, versie 3 qua performantie veel beter was.

Ik stel u die vragen omdat ik in de eerste commissie van januari 2010 het gevoel had dat de zwartepiet werd doorgeschoven omtrent die cruciale maanden in 1987. Uit de verschillende interventies leid ik af dat men zei dat er in 1987 cruciale beslissingen werden genomen.

Etienne Schouppe: 1987 was cruciaal. Toen heeft men beslist om het concept op een totaal andere manier te benaderen.

Men doet nu alsof die technici zich hebben vergist. De oriëntatie van de technici van de spoorwegen in 1987 was dat wij moesten evolueren naar een technologie die de treinen tijdig afremt. Het was in 1999 ook de conclusie van de specialisten op het niveau van de Internationale Spoorwegunie dat wij naar een ETCS-systeem moesten gaan met precies die functies.

Ik ben hier niet meer om de technici van de spoorwegen te verdedigen.

De voorzitter: Het is belangrijk om inzicht te verkrijgen.

Etienne Schouppe: Als ze in 1987 naar die technologie willen gaan en in 1999 blijkt dat het internationaal in Europa wordt aanvaard als zijnde de juiste technologie, dan hebben ze dat twaalf jaar daarvoor goed gezien.

Wat men wel kan verwijten, is dat diezelfde technici er in overleg met Alstom niet in geslaagd zijn die evolutie, die zij als de goede evolutie vooropstelden, tijdig te realiseren. Doch, dat zij het goed gezien hebben, kan men niet ontkennen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Schouppe, u haalt herhaaldelijk aan dat u geïnvesteerd hebt in seinhuizen, overgangen en dergelijke. Dat soort van maatregelen ging verder, terwijl investeringen

in TBL1 waren stopgezet. Op een bepaald ogenblik is er geen stopveiligheidssysteem geïnstalleerd op de sporen of in de treinen. Impliciet zegt u dat het een probleem was dat we op dat moment minder ernstig achtten, ongeacht de ongevallen die we nu hebben gehad.

Het aantal ongelukken bij spoorwegovergangen was hoger.

Was er enige vorm van risicoanalyse?

U heeft gelijk dat het aantal doden op spoorwegovergangen groter is dan het aantal doden bij ernstige ongevallen met reizigerstreinen.

Het treinverkeer ging echter in stijgende lijn, waardoor ook het risiconiveau alsmaar omhoog ging. Op basis waarvan is er dan gezegd dat men wel doorging met die spoorwegovergangen en dergelijke, maar niet met dat? Zat daar een risicoanalyse achter? Heeft men op enig moment bewust nagedacht over het risico dat men liep als men effectief de treinen liet rijden met elke dag opnieuw honderden reizigers erop, terwijl men niet alles deed wat men kon om meteen al maatregelen te nemen om eventueel menselijk falen te laten corrigeren door de techniek?

Etienne Schouppe: Mijnheer Vandeput, het systeem van de krokodillen en TBL1 was een systeem dat ongetwijfeld goed functioneerde zolang de snelheid beperkt bleef tot 120 à 140 km/u. U mag niet vergeten dat het dertig jaar geleden, toen de eerste beslissing genomen werd om de referentiesnelheid van de lijnen hoger te maken dan 120 km/u, een kleine revolutie was. Eerst ging men stapsgewijs, voorzichtig naar 140 km/u op de hoofdassen en dan naar 160 km/u. Men realiseerde zich dat, rekening houdend met de snelheid die een trein heeft en de massa die men vervoert, de treinbestuurder moest worden geholpen. Voor er een rood sein is, komt er een dubbel geel sein. Als een treinbestuurder een dubbel geel sein negeert en hij begint niet te vertragen, dan weet hij... Elke treinbestuurder kent zijn lijn en kent de lengte van het blok. Hij weet dan dat hij onmiddellijk moet vertragen als hij een dubbel geel sein heeft, want anders kan hij niet stoppen aan het volgende sein dat normaal gezien rood is of rood zou kunnen zijn. Hij kan dat op dat ogenblik nog niet zien, want het zijn blokken van 1 600 of 1 800 meter. De meeste zijn 1 600 meter en dus kan hij dat niet altijd zien. Als de treinbestuurder het dubbel geel sein niet naleeft en niet begint te vertragen, en pas begint te remmen als hij het rode sein ziet, dan is het zeker dat hij voorbij het rood tot stilstand komt. Dat was

het uitgangspunt.

Naarmate de snelheid van de treinen verhoogde, verhoogde ook het risico dat wanneer een treinbestuurder de dubbele gele seinen niet naleefde, de afstand die hij voorbij het rode sein aflegde groter werd. Daarom was het uitgangspunt dat wij iets anders moesten vinden dat zou verhinderen dat hij het dubbel geel sein voorbij kon rijden. Ik heb in mijn uiteenzetting gezegd dat wij de bestuurder moesten helpen, zodat hij de seininrichting volledig kon naleven. Dat was de bekommernis.

Binnen STAR 21 werkte men aan de tgv. Om politieke redenen had men gezegd dat men niet alleen hogesnelheidslijnen ging maken om Brussel te verbinden met Parijs, Keulen en Amsterdam, maar dat men tegelijkertijd ook zware inspanningen zou doen om op de hoofdassen van het Belgisch net – dat ging toen om de as Oostende-Brussel-Luik, de as Antwerpen-Charleroi en de verbinding van Brussel richting Luxemburg – hogere snelheden te krijgen. Voornamelijk op de verbinding tussen Oostende en Brussel en Brussel en Luik wilde men gaan tot 200 à 220 km/u. Dat betekende dat het op dat ogenblik een absolute noodzaak was om een seininrichtingssysteem te hebben dat effectief de kans dat een sein voorbijgereden werd, zoveel mogelijk minimaliseerde.

Vandaar de noodzaak om het te doen. Men heeft dat niet mathematisch afgewogen, maar op grond van de ervaring. Men is de snelheid, de massa en de remkracht van de trein, en de grootte van de blokken waarop de seinen zijn geplaatst, nagegaan. Op die manier heeft men eigenlijk moeten beslissen om af te stappen van het bestaande systeem en iets helemaal nieuw te concipiëren. Vandaar is de bezorgdheid gekomen.

Steven Vandeput (N-VA): Ik ga helemaal mee in het verhaal waarom TBL2-3 moest worden ontwikkeld. Het is duidelijk dat men treinen niet aan die hoge snelheden kan laten rijden zonder ze permanent te controleren.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op een specifieke vraag. Men heeft op een bepaald moment gezegd dat TBL2-3 nog niet klaar was en beslist om niet verder te gaan met de uitrol van TBL1. Zit er achter die beslissing een risicoanalyse of is dat gedaan om budgettaire redenen?

Zoals u heeft aangehaald, heeft men beslist om gradueel van 120 km/u naar 140 km/u en meer te

gaan. Dat verhoogde het risico en de noodzaak van eender welk systeem dat een beetje performant was. Het is vandaag al eerder aangehaald dat dit het veiligheidsniveau op dat ogenblik met 50 % zou verhogen.

Zat daar een echte risicoanalyse achter of werd er om budgettaire redenen beslist hiervoor te gaan en dan maar volledig te stoppen met het andere?

Etienne Schouppe: Ik weet niet meer alles in detail. Het gaat om een beslissing van 1999.

Op dat ogenblik was de optie die in Europa was gemaakt voor ETCS al gekend. Europa zei klaar en duidelijk dat voor de internationale assen ETCS moest worden gebruikt.

Aangezien enorm veel internationaal verkeer het spoorwegnet in ons kleine land gebruikt, is die beslissing om strategische redenen genomen en niet om budgettaire redenen. Op dat ogenblik waren de definities van ETCS voor het gedeelte locomotieven trouwens zelfs nog niet helemaal af.

Wij hebben de keuze gemaakt voor een systeem dat sneller afremt. ETCS is het systeem dat Europees zou worden opgelegd en dat volgens dezelfde principes werkt. Alstom of ACEC Transport was niet klaar met de ontwikkeling die wij hadden verwacht. Het werk dat zij verder moesten leveren, waren werkzaamheden die in het licht van die Europese beslissing moesten gebeuren, zodat de nieuwe technologie die zou worden geplaatst in elk geval conform de rest van Europa zou zijn en wij geen derde keer een aanpassing zouden moeten doen. Dat is de enige beschouwing ter zake.

Ik zou bijna zeggen: budgettair, ja, om te verhinderen dat men het later nog eens zou moeten aanpassen, maar het was vooral strategisch.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een vraag over TBL2. Zoals u zelf zegt, werd op een bepaald moment de beslissing genomen om bijzondere aandacht te schenken aan TBL2 en dan vooral vanuit het oogpunt van de hogesnelheidstrein, maar ook met de bedoeling dit op andere spoorlijnen binnen ons net te implementeren. Op die manier werd TBL1 achteruitgesteld. TBL2 werd eigenlijk aanzien als een alternatief, op termijn, voor het TBL1-systeem.

Wij merken dat vanaf de principebeslissing tot de uiteindelijke installatie van het TBL2-systeem op een lijn zowat tien jaar is verlopen. Wij zien ook

dat wij op dat moment eigenlijk volledig werden ingehaald door de Europese ontwikkelingen. In andere landen werden analoge systemen sneller geïmplementeerd.

Vandaar een aantal vragen. Hoe evalueert u achteraf de periode van tien jaar tussen de principebeslissing en de uiteindelijke installatie op één lijn? Ik kom ook terug op het statement dat ik daarstraks bij de vorige spreker heb gemaakt. Ik meen dat op kap van de Belgische belastingbetaler de buitenlandse spoorwegveiligheid werd bevorderd, terwijl wij in ons land werden achteruitgesteld.

Voor mijn laatste vraag refereer ik aan pagina 32 uit het verslag van de experts, waarin is gestipuleerd: "Pas in 2002 werd een werkend systeem op punt gezet en geïnstalleerd op de hst-lijn van Leuven naar Luik. Er werd voorts, voor zover bekend, op geen enkel moment een concreet project ontwikkeld met mikdata, tijdschema en keuze van prioritaire baanvakken voor de implementatie van TBL2-3 op het binnenlandse net."

Als men TBL2 mogelijk als alternatief zou hebben gezien voor TBL1, dan vraag ik u nu of u die bewering – er staat immers bij "voor zover bekend" – terecht vindt in het document van de experts.

Etienne Schouppe: Ik weet niet, mevrouw, waarop de experts zich hebben gesteund omtrent de tijdspanne die nodig was om dat te implementeren. Dat zult u aan hen moeten vragen. Mag ik erop wijzen dat bij de beslissing van 1999 de fiche ETCS gekend was. Ik weet niet wanneer dit klaar was voor de infrastructuur. Misschien in 2004 of 2005? Ik ken dat niet van buiten. Ik heb dat nadien niet meer opgevolgd.

Wat ik wel weet, is dat ERTMS, zoals het uiteindelijk moet gaan heten, elf jaar nadien op de eerste lijn misschien zal worden gerealiseerd. U zegt dat analoge systemen een snellere implementatie kenden, maar ik ben daar niet zo zeker van, als ik zie hoelang het heeft geduurd alvorens de homologatie van de lijn tussen Brussel en Amsterdam heeft geduurd. Voor de Betuwelijn in Nederland is de homologatie niet dezelfde als de homologatie voor de lijn tussen Brussel en Amsterdam. Wij moeten het niet laten overkomen alsof die domme Belgen niet goed wisten waarover het ging. De anderen hebben dat niet vlugger gedaan dan de Belgen, tenzij wanneer zij op uitsluitend nieuwe, homogene lijnen hebben kunnen werken. Het samengaan van de nieuwe

technologie met de bestaande technologieën is in geen enkel ander land sneller gegaan dan in België.

Wij moeten wat dat betreft zeker en vast niet als Calimero gaan rondlopen, dat is zeker niet nodig.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zou graag twee hypothesen die de experts in hun rapport naar voor hebben gebracht, willen voorleggen. De eerste gaat over het invoeren van een algemeen stopsysteem op het Belgisch spoorwegnet. Het gaat over het einde van de jaren tachtig. Zij stellen daar dat indien in België bijvoorbeeld op het einde van de jaren tachtig een zwaar treinongeval zou zijn gebeurd, er wellicht wel in de aanleg van een performante technologie zou zijn geïnvesteerd. Dat is een eerste stelling die ik even aan u voor reactie wilde voorleggen.

Een tweede staat tussen de voorbereide vragen voor vandaag. Het beeld bestaat dat de NMBS te idealistisch omging met treinbeveiliging: steeds de beste oplossing nastreven, maar geen concrete realisaties. Als wij de geschiedenis even bekijken, krijgen wij ook wel een beetje die indruk. Men begint met TBL1 te ontwikkelen. Op het moment waarop men een beter systeem in het vizier krijgt, stopt men daarmee omdat men denkt beter het nieuwe systeem te kunnen ontwikkelen. Vanaf de jaren negentig beginnen de eerste ideeën rond een Europees veiligheidssysteem naar boven te komen en lijkt het alsof men alweer de focus legt op het volgende systeem. Als men telkens gaat focussen op het nieuwste systeem, lijkt het alsof men stopt met het systeem dat men eigenlijk wilde uitrollen, waardoor er op de duur op het terrein niet veel effectief gebeurt.

Dat zijn de twee stellingen die ik u even wilde voorleggen.

Etienne Schouppe: Wat de eerste bemerking betreft, men kan niet ontkennen dat een spoorwegmaatschappij, als een bedrijf dat in handen is van de Staat, de overheid, en dat een openbare dienst moet vervullen, haar investeringen oriënteert in functie van de druk die de overheid en ook de leiding van de NMBS krijgt en in functie van de noden van een welbepaald ogenblik. Dat is ongetwijfeld juist en als men het anders zegt, dan liegt men. Als er enorm veel klachten zijn omtrent de bezetting van de treinen, dat de mensen als sardines vervoerd worden, zal de aandacht van de directie en van de verantwoordelijken gaan naar de vraag hoe men de vervoercapaciteit zo snel mogelijk kan verhogen.

Als de klacht is dat de snelheid van de lijnen niet hoog genoeg is, dat het boemeltreintjes zijn geworden in vergelijking met de algemene evolutie en dat alles veel sneller kan, of dat in andere landen het regionaal vervoer sneller gebeurt dan in België en er bestaat politieke druk vanuit de overheid die uiteindelijk de spoorwegmaatschappij zwaar financiert, dan is het evident dat daar de aandacht naar gaat.

Als er een paar zware ongelukken gebeuren op een overweg in een korte tijdspanne, dan is het evident dat men zoekt welke overwegen men kan afschaffen en hoe men de signalisatie aan de overwegen kan verbeteren.

Als eind jaren '80 een ongeluk zou zijn gebeurd, zou men ongetwijfeld nagegaan zijn welke middelen moesten worden ingezet om een en ander te versnellen. Ook na het ongeluk in Pérot heeft men naar middelen gezocht.

Het kan niet worden ontkend – en dat is altijd zo – dat het de marktomstandigheden zijn, de politieke omstandigheden en de houding van het publiek en van de externe wereld buiten de spoorwegen, die mede de keuzes inzake investeringen oriënteren. Dat is zeker. Wanneer men anno 2010 op alle grote assen rond de grote steden, zeker rond Brussel, overgaat tot plaatsing van vier sporen, twee snelle sporen en twee trage sporen, dan is dat omdat men het interregionaal vervoer sneller naar Brussel moet kunnen brengen via de snelle sporen. Terwijl men in het verleden gemakkelijk op sommige van deze lijnen het subregionaal vervoer verwaarloosde, wil men daar tegelijkertijd ook regionaal vervoer, zelfs op de lijn 50, die uiteindelijk geconcipeerd werd om de snelle verbinding te maken tussen Brussel, Gent, Brugge en Oostende. Wel, zelfs op lijn 50, bij de aanleg van het derde en het vierde spoor, is de vraag duidelijk om mede regionaal vervoer mogelijk te maken. Dat is ongetwijfeld zo. Daar ben ik het volkomen mee eens.

Ten tweede, men is te idealistisch inzake treinbeveiliging. Men kan dat te idealistisch noemen. Misschien is dat wel een klein beetje te ambitieus. Meer zelfs, ik sluit zelfs niet uit – maar ik was er niet bij, ik ben geen technicus en ik kan dat dus niet mede beoordelen – dat het voor een deel de keuze is om, door het te gering geschatte voordeel van TBL1 op het vlak van de veiligheid en rekening houdend met de investeringen, naar een ambitieus ander plan te gaan. Voor een deel zal het zelfs mede geïnspireerd zijn door de mensen van ACEC Transport en, achteraf, door

de mensen van Alstom. Ik sluit dat niet uit. Dat is zelfs waarschijnlijk zo.

Ik zal andere sectoren aanhalen. Ik heb ook op het vlak van telecommunicatie gewerkt. De druk om van een elektromechanisch systeem, op het vlak van telecommunicatie, over te gaan naar een volledig elektronisch systeem is doodeenvoudig de druk die is uitgegaan van nieuwe applicaties die men wilde doen en waarbij men heeft gezegd dat men voor België absoluut moest overgaan naar het systeem 12, wat telecommunicatie betreft, ook al voldeed het oude systeem nog voldoende. Het systeem 12 moest in België echter worden ontwikkeld. Waarom? Omdat het een exportproduct moest zijn van de Belgische industrie op het vlak van telecommunicatie, net zoals hier de ontwikkeling van TBL2 en het tijdig afremmen voor ACEC Transport ongetwijfeld een middel was om hun technologie te verkopen in het buitenland.

Wij moeten daar niet abnormaal tegenover staan. Het is een element dat ongetwijfeld meespeelt. Evenmin kan worden ontkend dat in de jaren tachtig – er zijn ministers geweest die zich dit blijkbaar niet meer herinneren – zelfs de eerste beslissing voor TBL1 is genomen, zonder dat de raad van bestuur of de directie van de spoorwegen erbij betrokken is geweest. De beslissing werd doodeenvoudig genomen. Kijk maar na in de documenten. Het is pas de week nadien dat de NMBS de beslissing heeft geconfirmeerd.

Het samengaan van de evolutie van de technieken in de openbare bedrijven en in de publieke sector met de ontwikkelingen van de technologieën die het Belgische bedrijfsleven nodig had, was in alle bedoelde jaren de meest normale zaak van de wereld. Zulks was net zo goed de meest normale zaak van de wereld in zowel Nederland als in Duitsland en Frankrijk.

U mag niet vergeten dat uiteindelijk het opleggen van het ETCS-systeem het resultaat is van het feit dat Europa oordeelt dat Europa op het vlak van de spoorwegtechnologie nationaal verdeeld is. Europa was ook op het vlak van de bestaande elektrische spanning nationaal verdeeld. Zulks mogen wij niet ontkennen. Wij mogen ons hoofd niet in het zand steken. Het is een realiteit, waar wij niet naast mogen kijken. Zulks was en is nog altijd het geval.

Mijnheer Van den Bergh, ik weet heel goed dat er enorme ontevredenheid zou zijn, mocht de NMBS, zelfs vandaag de dag, beslissen om systematisch

dergelijke systemen te bestellen, zonder rekening te houden met wat eventueel op nationaal vlak gebeurt. Waarom worden immers welbepaalde activiteiten van grote multinationals op het vlak van onder meer het spoorwegvervoer zowel in België als in Frankrijk, Nederland en Duitsland behouden? Dat gebeurt doodeenvoudig, omdat de multinationals ervan uitgaan dat, wanneer een welbepaald land een bestelling plaatst, er een return naar de nationale economie is in de vorm van onderaannemingen of prestaties die in het land van bestelling gebeuren.

Wij mogen niet de naïeveling spelen. Dat was de realiteit en dat is vandaag de dag nog altijd zo, niettegenstaande er ter zake een Europese reglementering is. De verschillende multinationals redeneren nu eenmaal in de genoemde richting. Een dergelijke evidentie kunnen wij maar moeilijk negeren.

De voorzitter: Wij kunnen de discussie ter zake afronden.

Zonder naïef te zijn, noteer ik dat de beslissing voor TBL achteraf aan de NMBS ter kennis is gegeven en dat zij door de regering is genomen.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, uw conclusie klopt inderdaad. Kijk de data maar na.

De voorzitter: De informatie die u nu hebt meegegeven, was vorige week nuttig geweest. Ik had het vorige week moeten opmerken.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, het bedrag is vastgelegd door de regering in het strategisch budget van de Staat: 380 miljoen Belgische frank. Meer nog, het gebeurde met toezicht van het COC op de correcte uitvoering ervan.

De voorzitter: Dat is nadien getransfereerd naar de NMBS?

Etienne Schouppe: De NMBS heeft het achteraf kunnen bevestigen. Trouwens, ik zal u de precieze datum geven. Op 4 december werd de beslissing genomen in de Ministerraad. Op 17 december kreeg het beperkt comité van de raad van bestuur er kennis van en het zal enkele dagen later wel door de raad van bestuur behandeld zijn.

Wij moeten niet rond de pot draaien. Dat was de realiteit. Laten wij duidelijk zijn: dat was op dat ogenblik in alle landen van Europa zo.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur

Schouppe, j'ai deux questions à propos de ce que vous venez de dire. Premièrement, pendant toute la période où vous avez été aux commandes, dans les matières qui nous occupent aujourd'hui et en premier lieu, c'est-à-dire les systèmes de sécurité, estimez-vous que certaines décisions ont été imposées à la SNCB en matière d'investissements? Vous avez évoqué la politique industrielle, les décisions en Conseil des ministres, le comité de commandes publiques. Sur cette période, estimez-vous que des investissements ont été imposés, dont vous n'auriez peut-être pas voulu comme tels: arrêt de la TBL1 à un moment, passage à la TBL2 ou décision d'adopter l'ETCS en 1999?

Etienne Schouppe: Non. Sur ce plan-là, comme la signalisation est une matière très spécialisée dont la connaissance est peu répandue, c'était une affaire de spécialistes et ces spécialistes n'existaient que chez les ACEC et aux chemins de fer. Si vous demandez s'il y a eu des investissements, je répondrai oui. En fonction de la conjoncture économique et selon la politique de l'époque, le gouvernement obligeait les chemins de fer à passer certaines commandes pour donner du travail à l'industrie ferroviaire.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Mais estimez-vous que pendant que vous avez été aux affaires à la SNCB, ces investissements décidés par le gouvernement avant d'être imposés à la SNCB, en particulier les investissements en matière de sécurité ferroviaire, ont porté atteinte à une politique de sécurité dans le sens où ils auraient pu ralentir certaines évolutions ou remettre en cause certains projets?

Etienne Schouppe: Non, pas sur le plan de la sécurité ferroviaire. La seule orientation était que les commandes devaient être effectuées en Belgique. Mais imposer certaines commandes, cela ne prend pas. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les ingénieurs responsables ne se laissaient pas imposer des directives qui ne concordaient pas avec leurs préoccupations sur le plan de la sécurité.

Valérie De Bue (MR): Et après 1991?

Etienne Schouppe: Après 1991, il y avait une plus grande indépendance des services de la SNCB. Sur le plan de la sécurité, on a simplement continué à travailler avec ACEC Transport. En effet, en matière de signalisation, ACEC Transport était la seule entreprise, en Belgique, qui disposait du *know how*. Cette société avait déjà travaillé étroitement avec les techniciens durant de

longues années, et elle a continué à le faire. Mais il n'était pas question d'imposer à la SNCB de procéder à certaines commandes pour donner du travail à ACEC Transport. Cependant, en cas de nécessité, il était tout à fait logique de s'adresser à la seule firme belge possédant cette technologie. En tout cas, pour ce qui concerne tous les éléments qui avaient trait à la sécurité ferroviaire, il n'était pas question que le monde politique impose quoique ce soit. Ce sont les ingénieurs qui opéraient les choix en matière de technologie. C'est clair. Cette question relevait de leur responsabilité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'avais une deuxième question au sujet de l'ETCS, que j'avais déjà adressée à M. Damar. En 1999, la décision est prise de passer à l'ETCS.

Quand on parcourt les auditions des actuels CEO du Groupe SNCB, on se rend compte d'une certaine remise en question de la décision de 1999 relative au passage à l'ETCS. Le message envoyé consistait à dire qu'à l'époque, les normes ETCS se trouvaient juste sur papier et que l'installation du système n'était intervenue que beaucoup plus tard. On peut évidemment nuancer ce constat. Toujours est-il que l'on constate une certaine tendance visant à remettre en question cette décision. Pour votre part, assumez-vous toujours cette décision? M. Damar a déclaré que, pour lui, il s'agissait de la première mesure vraiment structurante en matière de sécurité au niveau de la SNCB. Partagez-vous son point de vue?

Etienne Schouppe: Monsieur Balcaen, à ce moment-là, l'ETCS n'existait que sur papier. Le système était défini mais pas réalisé. Il présentait un grand parallélisme par rapport à ce que nous voulions développer pour les chemins de fer.

Il faut savoir que ce système allait être appliqué aux grands axes européens, tant sur le réseau à grande vitesse que sur le réseau européen de base "marchandises", et que l'Union européenne l'annonçait comme obligatoire. Partant du constat de la concordance de concept par rapport au TBL2-3 que nous étions en train de développer et à la lumière de la définition européenne de l'ETCS, il était tout à fait logique de poursuivre dans ce sens. Je répète cependant que l'ETCS n'était pas réalisé. J'ai d'ailleurs déjà répondu à Mme Somers que le système était défini mais que, dix ans après, les premières installations n'étaient toujours pas réalisées.

Nous travaillions à cette époque sur un concept

en vue d'arrêter les trains avant les signaux. L'Europe, quant à elle, souhaitait également aller dans ce sens et une définition de ce qu'elle voulait réellement obtenir existait. Au vu de ces éléments, nous avons décidé logiquement de poursuivre nos travaux.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Selon vous, monsieur Schouppe, les décisions prises en 1999 ne concernent pas tant l'abandon de TBL2 et le passage à l'ETCS que le prolongement de TBL2 à la lumière de l'ETCS?

Etienne Schouppe : C'est effectivement la continuation à la lumière de cela, en vue de rendre les deux systèmes "mariables".

De **voorzitter**: Enerzijds is het een zeer voluntaristische planning van ETCS en anderzijds is er een realistische stroming. Volgens sommigen was de uitrol tegen 2010, volgens anderen tegen 2020.

Welk element heeft doorgewogen om een zeer voluntaristische planning op te zetten, terwijl men goed wist dat het systeem eigenlijk, zoals u net zegt, op papier bestond maar nog niet deftig was geïmplementeerd?

Waarom vraag ik dat? Omdat er vandaag wederom een planning is. Ik zou willen weten in welke mate die planning wel realistisch is en niet op een zeker voluntarisme gestoeld is. Dat is essentieel in de uitrol.

Etienne Schouppe: De planning van vandaag ken ik niet. Ik zal geen enkele evaluatie of appreciatie geven over alles wat na april 2002 is gebeurd. Mijn basishouding is dat die bladzijde is omgedraaid en ik zal mij niet bemoeien met hetgeen na mij is gebeurd.

Dat er een zeker voluntarisme bij komt kijken, is ongetwijfeld juist.

De **voorzitter**: Is dat voluntarisme onder politieke druk?

Etienne Schouppe: Neen. Mevrouw Durant was toen minister. Ik weet niet of zij op de hoogte was van de evolutie van de technologie zoals Europa die zou voorschrijven.

De **voorzitter**: Men kan toch vaststellen dat er een groot verschil is tussen een voluntaristische benadering van afwerking binnen tien jaar en een realistische benadering van afwerking binnen 20 jaar. Ik weet dat u geen uitspraken doet over de

huidige periode. Maar een antwoord is wel essentieel om uit te maken in welke mate wij geloofwaardigheid aan een uitrol moeten hechten.

Etienne Schouppe : Ik ben daar in april 2002 wel buiten gestapt...

De **voorzitter**: Maar u bleef de krant lezen.

Etienne Schouppe: Ik hoef u daar geen tekeningen bij maken. De opvolger die de touwtjes in handen kreeg, was daar al. Dan moet u de heer Vinck ondervragen. Ik kan daar echt niet op antwoorden.

De beslissing in 1999 is duidelijk ingegeven door de richting waar Europa naartoe wilde. Klaar en duidelijk. Wij waren met iets gelijkaardigs bezig en het moest zo evolueren dat het daarin paste. Dat was de grondgedachte.

Dat is niet zomaar lichtzinnig. Ik heb daarstraks gesproken over de verbinding Rotterdam-Genua. Op vlak van goederenvervoer was het politiek gezien een streven om welbepaalde goederenlijnen in België met daarop de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen, in dat Europese netwerk op te nemen, zowel in oostelijke als in zuidelijke richting, omdat het een economische noodzaak is. Achteraf blijkt dat we op de lijnen vanuit Antwerpen, zowel naar het oosten met de IJzeren Rijn, als naar het zuiden via de Athus-Meuse, ETCS zullen moeten installeren. Punt aan de lijn.

Men kan dat voluntarisme noemen of, zoals daarstraks, idealisme. Maar als men weet dat Europa in een welbepaalde richting gaat en men is in dezelfde richting aan het werken, ook al zijn er aanpassingen nodig, dan zou het onverantwoord zijn om niet te zeggen dat men dat moet doen in de richting waarin Europa werkt.

De **voorzitter**: Ik heb het alleen voluntarisme genoemd qua timing, niet...

Etienne Schouppe: Wat de timing betreft, moet ik u in alle eerlijkheid zeggen dat, ook al hadden wij in de jaren '90 geleerd dat Alstom, toch geen klein bedrijf, kennelijk niet in staat was om binnen de met het bedrijf afgesproken tijdlimiet de TBL2-3 te realiseren en het veel langer duurde, ook ETCS niet lukte qua timing. Dat heeft ook tien jaar geduurd, laten we duidelijk zijn.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Schouppe, vous avez dit tout à l'heure que tous les pays étaient confrontés à la volonté de développer un système

propre en faisant travailler leurs industries et que la situation était identique dans tous les pays d'Europe. Je m'interroge toujours sur le retard que la Belgique a accumulé dans l'implémentation de systèmes de sécurité. En effet, selon les rapports, notre pays accusait un retard. Et par rapport à cette décision de faire évoluer le système TBL2 vers le système ETCS, pourquoi, à ce moment, s'acharner à développer un système propre, alors qu'il y avait sur le marché européen des systèmes que l'on aurait pu acheter plutôt que d'effectuer à nouveau toute une série d'études de développement?

Etienne Schouppe : Madame De Bue, je suis heureux de vous entendre poser cette question. La décision d'acheter le TVM-430 pour la ligne n°1, parce que nous n'avions pas d'autre choix, a quasiment donné lieu à une révolution. Cette décision n'était pas facile à prendre. S'il n'y avait pas eu la nécessité d'être prêt, s'il n'y avait pas eu le refus catégorique de la SNCF d'accepter un TBL2-3 dont elle disait ne pas maîtriser l'expérience technologique pour leur passage matériel en Belgique, nous n'aurions peut-être pas acheté le TVM-430 dans l'intérêt de l'économie nationale. Il est un brin naïf de penser qu'il était et qu'il est aussi simple de passer outre l'industrie nationale lors des commandes à passer pour le secteur public!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Schouppe, selon les comparaisons établies, nous constatons qu'en fin de compte, l'ensemble des pays européens ont mené la même politique ferroviaire. Jusqu'à la fin des années 1990 et même jusqu'en 2005, la majorité des pays européens qui nous entourent étaient équipés des systèmes ATP plus ou moins performants, alors que nous ne l'étions pas.

Pendant la longue période au cours de laquelle vous assumiez des responsabilités au sein de la SNCB, plusieurs projets se sont concrétisés: TBL1, TBL2-3, ETCS. Une série de rapports attiraient l'attention, malgré certaines priorités axées sur les aspects sécuritaires, sur l'absence d'un système de freinage automatique. Des budgets énormes ont été consacrés à ce sujet, mais ils ont surtout servi au développement, à la recherche, mais très peu à l'implémentation.

Il en découle que, fin des années 1990, début des années 2000, malgré la connaissance de la situation qu'avaient les personnes œuvrant au sein de la SNCB, malgré les budgets développés et les rapports écrits mettant en évidence la nécessité de concrétiser un système de freinage

automatique, nous nous retrouvons au même point!

Je rejoins l'interrogation de Valérie De Bue. Pourquoi, dans ce pays et au sein de la SNCB, n'avons-nous pas été capables de mettre en œuvre un système durant cette longue période allant de 1982 à 2000, voire 2005? Cela reste un grand mystère!

Monsieur Schouppe, dans tout ce que vous avez dit, certains éléments ponctuels permettent d'expliquer pourquoi, à un moment, telle décision a été prise plutôt que telle autre. Néanmoins, on ne comprend pas la logique qui, in fine, a amené à ce que cela n'aboutisse à rien, malgré les budgets, les efforts et tout le travail fourni. À ce stade, je crois que personne, au sein de cette commission, malgré plusieurs mois de travail, d'auditions et les nombreux rapports, n'est capable de trouver une réponse à cette question.

Etienne Schouppe : Monsieur Balcaen, n'étant pas technicien, je ne saurais vous répondre quant aux motifs techniques et technologiques qui ont abouti à ce résultat. Je tiens cependant à vous donner un exemple parallèle de choses que l'on ne comprend pas mais qui, par la suite, s'avèrent tout de même compréhensibles.

Vous n'ignorez pas qu'au nord d'Anvers, une nouvelle ligne TVG a été créée pour assurer la liaison avec la Hollande. Pour assurer le service sur cette ligne, les chemins de fer néerlandais ont acquis un matériel, partant d'une adjudication européenne, auprès d'une société qui n'avait aucune expérience sur le TGV Nord mais qui avait de l'expérience sur le réseau à grande vitesse en Italie. Sur le plan de l'infrastructure, la ligne était déjà réalisée depuis très longtemps mais les voies, les rails étaient rouillés, bien avant que des tests puissent être effectués en vue d'une exploitation sur cette ligne. Cela semble incompréhensible mais ce qui, techniquement, paraît facile et faisable, ne l'est pas en réalité. L'homologation visant à dire que la ligne est fiable et à autoriser l'exploitation du point de vue de la sécurité est d'une complexité telle que, moi-même, je n'ose pas me prononcer catégoriquement sur ce qui est faisable ou non. J'imagine que la majorité des personnes réagirait de la même manière.

Personnellement, je n'ose pas me prononcer sur ce qui s'est fait au début des années 2000 comme je n'ose pas me prononcer sur ce que j'ai constaté pour la liaison entre Anvers et Rotterdam. Le fait est que l'homologation sur le plan de la sécurité et

de la fiabilité n'est pas facile à réaliser. Cette étape est extrêmement complexe et demande une approche plus que prudente.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Estimez-vous que c'est l'élément essentiel qui explique l'échec des politiques en matière d'implantation d'un système de sécurité sur le rail belge?

Etienne Schouppe: Je n'ose pas parler d'échec. Je n'ose pas et je ne veux pas porter de jugement sur la façon dont ce dossier a évolué depuis lors. Je n'ose pas me prononcer. Il faut demander aux techniciens actuels, à ceux qui étaient en fonction en 2003 et par la suite comment cela a évolué, pourquoi et comment ils ont adapté la technologie de l'entreprise en vue de la mise en place de l'ETCS.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il y a un malentendu. Ma question ne porte pas que sur cette période, mais sur l'ensemble de la période. Comment peut-on expliquer que, sur cette longue période, rien de conséquent n'ait pu être mis en place? Bien sûr, on a équipé l'une ou l'autre ligne ou quelques automotrices ou locomotives d'un système, mais on n'est pas arrivé à mettre en place un système efficace en matière de sécurité. Comment l'expliquez-vous?

Etienne Schouppe: En termes d'infrastructure, l'installation était sans aucun doute plus facile que sur le matériel roulant. C'est sûr et certain! Mais comment et pourquoi en sont-ils arrivés là? Je n'oserais pas vous répondre. Je ne connais pas la réponse. Si vous souhaitez une réponse, il faut interroger un technicien en signalisation. Mais je répète que, pour ma part, je n'ose pas vous répondre. Je ne souhaite pas vous donner une réponse pour le plaisir d'en faire une. Je préfère donc ne pas répondre.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais tenter de poser ma question de manière différente.

N'avez-vous pas l'impression, monsieur le ministre, que, durant toutes ces années (depuis la mise en œuvre de la TBL1 jusqu'en 2000 voire, 2004-2005), la SNCB n'a pas su tirer les conséquences de ses échecs? Ainsi, par exemple, après l'échec de la TBL1, toutes les conclusions ont-elles été tirées? A-t-on vraiment bien réfléchi à l'attitude à adopter en lançant la TBL2, puis dans l'ETCS? Avez-vous l'impression que la SNCB est une entreprise capable de prendre en compte ce genre de considération? Est-elle capable d'évaluer ce qui n'a pas

fonctionné au niveau de la mise en œuvre d'un système de sécurité pour essayer de ne pas reproduire les mêmes erreurs? En effet, quand on lit les différents rapports, on a le sentiment que c'est la même erreur qui est répétée.

Etienne Schouppe: Je ne sais pas s'il faut considérer cela comme une erreur. Je pense que les techniciens de la SNCB, partant de leur expérience et de leurs constats, essaient toujours d'améliorer les choses et qu'ils adaptent leur cahier des charges et leurs exigences à la lumière de leur expérience. Je n'ose pas considérer cela comme un échec; je trouve même cela tout à fait normal qu'ils essaient d'appliquer des nouveautés quand l'évolution leur semble favorable. Cela me paraît tout à fait logique.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ceci sera ma toute dernière question. Le fait qu'aujourd'hui, il n'y ait toujours pas de système de freinage automatique sur le réseau belge, malgré les budgets déployés pour sa mise en place, vous ne considérez pas cela comme un échec?

Etienne Schouppe: Monsieur Balcaen, quels sont les réseaux en Europe qui sont dotés d'un système de freinage automatique avec arrêt avant le feu rouge sur leurs lignes classiques?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il y a quand même des réseaux dans d'autres pays où cela a été développé de manière plus ...

Etienne Schouppe: Interrogez les responsables en 2010.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Les rapports de l'ERA sont clairs.

Etienne Schouppe: Si les rapports de l'ERA sont clairs, demandez à la SNCB, pas à moi, pourquoi ils n'appliquent pas le même système! Je ne pourrais pas vous répondre. Comment voulez-vous que je réponde alors qu'en 1999, personne ne l'avait? Je constate que son installation sur les lignes à grande vitesse pose toujours des problèmes, y compris au niveau européen. Avec toutes les connaissances de l'Union internationale des chemins de fer, on parvenait à définir le système mais pas à le réaliser.

Nous sommes désormais plus ou moins prêts sur le plan matériel et vous me dites que d'autres réseaux en sont dotés. C'est possible, je n'en sais rien. Je ne les connais pas.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ce n'est pas moi

qui l'affirme, ce sont les rapports de l'ERA.

Etienne Schouppe: Je n'ai pas interrogé l'Agence, je ne pourrais pas vous répondre à ce sujet. Je ne les connais pas. Peut-être que certaines lignes en sont équipées mais que les réseaux environnants aient vu le système installé sur toutes leurs lignes, j'en doute fort. Je me demande alors pourquoi certains réseaux cités laissent une infrastructure inutilisée pendant un certain temps, parce que leur matériel n'est pas parfaitement compatible.

De **voorzitter:** Zijn er vragen over andere onderwerpen?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag over een onderwerp dat nog niet besproken werd.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste wil ik het volgende nog eens specifiek vragen. In het verslag van de experts wordt enorm de nadruk gelegd op de aanwezigheid van een veiligheidscultuur en het groot belang daarvan in de evolutie van een implementatie van een veiligheidssysteem. Dan heb ik het niet specifiek over de implementatie van een technisch systeem op zich.

Ik zou graag weten hoe u, tijdens uw periode bij de NMBS, het begrip veiligheidscultuur ervaren hebt. Hoe denkt u dat een structuur zoals de NMBS, waarvan u op dat moment deel uitmaakte, een invloed kan hebben op de aanwezigheid van veiligheidscultuur? Ik heb het dan vooral over de structuur van de organisatie, de snelheid van ageren op kleinere of grotere bekommernissen binnen de organisatie inzake veiligheid.

Ik heb nog een bijkomende vraag, die eerder over arbeidsomstandigheden gaat. Ik wil graag weten in welke mate bepaalde adviezen op vlak van veiligheid door zowel externe als interne preventiediensten bij de NMBS effectief werden opgevolgd en uitgevoerd.

Ik stel die vraag, verwijzend naar een brief van 16 januari 2002 van de directeur-generaal van de FOD Werkgelegenheid aan u. In die brief van 16 januari 2002 wordt verwezen naar een reeds vroeger gestuurde brief in januari 2001, waarin een aantal zaken inzake arbeidsomstandigheden naar voren komen. Ik citeer er een stuk uit.

“Er worden grote, zichtbare tekortkomingen vastgesteld bij verschillende stuurposten van het tractiemateriaal inzake ergonomie, lawaai, klimaat

en zonwering. U moet weten dat zonwering belangrijk is. Een van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen is immers juist zoninslag. Dat is dus fundamenteel.”

Naar aanleiding van die tekortkomingen zou er een overleg plaatsgevonden hebben tussen werkgevers en werknemers, de interne en de externe preventiedienst. Door alle partijen werd die problematiek van de stuurposten aangekaart als zijnde zeer schrijnend. Het ongenoegen was groot omdat daar toch tamelijk lang niets mee gedaan werd. Er werd dan nog eens verwezen naar de eventuele impact op de veiligheid.

Dat wil ik aangeven ter illustratie. We spreken hier niet puur over een groot technisch systeem dat geïmplementeerd werd. Er waren ook enkele kleinere suggesties die mogelijk de veiligheid op het spoor kunnen bevorderen, die te maken kunnen hebben met de arbeidsomstandigheden of met andere facetten.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate werd daarop op korte termijn geageerd? Hoe brengt u dat in overeenstemming met een ideale veiligheidscultuur binnen een organisatie?

Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, wanneer men spreekt over “veiligheidscultuur” ga ik ervan uit dat wanneer welbepaalde zaken gemeld of aangeklaagd worden, er een principiële bereidheid is bij de diensten die verantwoordelijk zijn voor die tak van de activiteit, om wat gemeld of aangeklaagd is te onderzoeken en als het gerechtvaardigd is er een passend antwoord op te geven.

De zaak die vermeld is, herinner ik mij niet. Ik kan mij niet alle honderden brieven herinneren die ik per dag kreeg. Ik weet wel dat er klachten waren over het comfort in sommige stuurcabines. Voor het nieuwe materieel waren inderdaad bepaalde maatregelen getroffen die niet in het oude materieel aanwezig waren. Wij kregen toen klachten over de ergonomie van de zetels, de ergonomie van de plaatsing van de verschillende elementen waar een treinbestuurder aandacht aan moest schenken enzovoort.

Dat zijn allemaal zaken waarvoor de verantwoordelijken voor het materieel zeker aandacht hadden. Ooit zullen er allicht enkele brieven van de directeur-generaal of van de minister daarover geweest zijn. Dat zou me helemaal niet verwonderen. Maar zoals u zult zien in de bijlagen bij het verslag, was er op het vlak van veiligheid ook permanent overleg tussen de

vakorganisaties enerzijds, en de verantwoordelijken van de verschillende diensten anderzijds. Dit resulteerde regelmatig in verbeteringen.

Het is ongetwijfeld zo – ik zal dat helemaal niet ontkennen – dat voor het materieel van recentere constructie met veel meer elementen rekening gehouden werd dan voor ouder materieel.

Ik ga evenmin ontkennen – het was zo toen ik vertrok in 2002 en het is nog altijd zo – dat de NMBS nu eenmaal materieel in exploitatie heeft dat dateert van 30 of 40 jaar geleden en waarvan het comfort niet vergelijkbaar is met wat men vandaag zou realiseren. Dat is ongetwijfeld juist.

Veiligheidscultuur is echter – zoals ik in mijn uiteenzetting klaar en duidelijk gezegd heb – niet alleen een kwestie van een pyloon met seinen die gerespecteerd moeten worden. Het is niet alleen een kwestie van het moderniseren van seinhuizen of van het geven van een gsm om de bestuurder te informeren. Het is ook het comfort dat de treinbestuurder kan hebben, zodat hij zich goed voelt. De manier waarop hij zich in zijn stuurcabine kan bewegen, de signalen waarop hij moet letten en de ergonomie, zijn dingen die permanent verbeterd worden. Voor mij is veiligheidscultuur de principieel permanente bereidheid daarop in te spelen.

Naast datgene waarvan u een voorbeeld geeft in de cabine, kan ik u bijvoorbeeld zeggen dat inzake veiligheid op het vlak van de infrastructuur de kwaliteit van de dwarsliggers, de kwaliteit van de sporen en de communicatie die er is tussen de bestuurder en diegenen die hem moeten instrueren, permanent voor verbetering vatbaar zijn en ook permanent verbeterd worden. Dat gebeurt niet massaal en ineens, maar geleidelijk aan. Ik garandeer u dat men voor de veiligheid – dat was vroeger zo en ongetwijfeld vandaag ook nog – altijd enorm veel oog had.

Steven Vandeput (N-VA): Uw antwoord op de vraag van mevrouw Somers met betrekking tot de veiligheidscultuur noopt mij om mijn vraag opnieuw te stellen.

Proficiat trouwens, u hebt als headline in het journaal van zeven uur de quote dat overwegen belangrijker zijn dan stopsystemen.

Etienne Schouppe: Dat heb ik niet gezegd.

Steven Vandeput (N-VA): Ik blijf met de vraag zitten of er op dat moment een studie is gemaakt

waarin de risico's duidelijk zouden worden. Zijn de risico's ooit afgewogen om op een bepaald moment te stoppen met het ene systeem, om dat echt stop te zetten, en opnieuw over te gaan naar het andere? Mijnheer Schouppe, de concrete vraag waarop eigenlijk met ja of neen kan geantwoord worden, is of er sprake was van een risicoanalyse.

Etienne Schouppe: Mijnheer Vandeput, er heeft mij bij het binnenkomen een journalist een vraag gesteld en ik heb daarop geantwoord. Ik heb daar doodeenvoudig gezegd – ik zal waarschijnlijk niet de eerste zijn die zoiets zegt – dat de ongelukken op de overwegen veel talrijker zijn dan de eigenlijke exploitatieongelukken. Die ongelukken op de overwegen zijn niet alleen de schuld van de NMBS, ze zijn ook dikwijls de schuld van diegenen die de overweg nemen. Bij de NMBS bestaat de cultuur om zoveel mogelijk, zeker als het tegen een aanvaardbare prijs kan, overwegen af te schaffen, de zichtbaarheid te verbeteren en de signalisatie te verbeteren. Dat is ongetwijfeld zeker. Men maakt de analyse van de overwegen op basis van de snelheid die men heeft op de overwegen en van de plaats waar de seinen staan voor en voorbij de overwegen; dat speelt allemaal een rol bij de keuze die men maakt om welbepaalde overwegen al dan niet af te schaffen. Wat is de houding van het gemeentebestuur? Meestal gaat dat immers gepaard met problemen met de mensen die er wonen, de overweg gewend zijn en hem ook gebruiken. Dat is geen mathematische of economische evaluatie, dat is doodeenvoudig een maatschappelijk gegeven waarop men inspeelt, zonder meer.

Steven Vandeput (N-VA): Ik blijf met mijn vraag zitten. Ik ga volledig met u mee wat betreft de bestaande risico's aan overwegen, maar daarmee krijgen de duizenden mensen die dagelijks de trein nemen nog geen antwoord. Daarop komt het neer.

Ik blijf zitten met de vraag op welke manier de risico's destijds werden afgewogen om prioriteiten te bepalen met betrekking tot de veiligheidssystemen die op de treinen en de sporen werden geïnstalleerd ten behoeve van de controle op de snelheid en op het voorbijrijden van de seinen.

Etienne Schouppe: U zult in een van de bijlagen die ik u geef een document vinden waaruit blijkt dat zelfs met ETCS of TMST de veiligheid nog altijd niet absoluut is.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de

voorzitter, ik wil in het raam van deze discussie verwijzen naar een passage in het rapport van het Rekenhof. Daarin staat dat in 2007 5 % van alle slachtoffers op het spoorwegnet passagiers waren, 3 % spoorwegwerknemers en 92 % gebruikers van spoorwegovergangen. Dat zijn toch wel vrij duidelijke cijfers als wij het over risicoanalyse hebben.

De **voorzitter**: Dank u voor de aanvulling.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Schouppe, je voulais en revenir à notre discussion sur les systèmes ATP. Notre excellente collègue, Mme Valérie De Bue, m'a transmis le rapport 2010 de l'ERA. Je voudrais, ne fût-ce que pour le caractère complet du rapport de cette discussion, évoquer le pourcentage d'équipements ATP en termes d'infrastructure dans les pays de l'Union. Au niveau des 24 pays de l'Union, pour lesquels des données sont disponibles, nous enregistrons le troisième plus mauvais score avec 7 % de l'infrastructure équipée en systèmes ATP contre 99 % aux Pays-Bas, 98 % en Espagne, 60 % en France ...

Etienne Schouppe: De quand date ce rapport, monsieur Balcaen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De 2010! Ces chiffres couvrent une période de 2006 à 2008.

Etienne Schouppe: Oui, mais puis-je vous demander de vous adresser à la direction qui est compétente pour la période de référence? Je ne saurais vous donner une réponse à ce sujet? Comment voulez-vous?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je ne vous demande pas de répondre. Vous nous avez dit que, pour la majorité des pays européens, il n'y avait pas de système ATP ...

Etienne Schouppe: Vous citez un système!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Non, non! C'est un type de système, l'*Automatic Train Protection*.

Etienne Schouppe: Oui! Un système ATP des Pays-Bas!

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Non, non! Je cite l'ensemble des pays!

Etienne Schouppe: Il faut soumettre la question aux responsables de la SNCB! Je ne saurais vous répondre en la matière!

De **voorzitter**: De kern van de zaak blijft dat er in de ganse periode niet veel evolutie is geweest op dat vlak.

Etienne Schouppe: Dat kan best zijn, maar daar ga ik niet op antwoorden.

De **voorzitter**: Dat is wel de kern van het verhaal. Wij zijn daar nu al geruime tijd over aan het discussiëren. Sinds medio jaren tachtig of zelfs voordien stellen wij vast dat ons land een achterstand heeft opgelopen ten opzichte van andere landen. De kern van de zaak is dan dat deze commissie moet proberen te achterhalen wat daarvan de redenen zijn. Was dat:

a) budgettair?

b) Een kwestie van keuze waarbij andere keuzes belangrijker waren?

c) Ging dat over de implementatie van een aantal plannen?

De punten d, e en f zullen wij waarschijnlijk later moeten invullen.

Ik denk dat dit nog altijd de kern van de zaak blijft, tenzij ik mij vergis.

Zijn er geen vragen meer? Ik heb er nog één.

Op een bepaald moment, einde jaren '80 of begin jaren '90, werd vastgesteld dat er eigenlijk een onderhoudsachterstand was doordat in 1983 – ik heb dat vorige keer ook gezegd aan de heer De Croo – een volmachtbesluit werd genomen, genummerd KB 140, waarin wordt gezegd: "Geen exploitatieverlies meer voor de NMBS op dat moment." Achteraf zegt toenmalig voorzitter van de raad van bestuur Didier Reynders wel dat zij hem eigenlijk hebben bedot, want als hij achteraf de rekeningen bekijkt, is er telkens wel exploitatieverlies geweest. De vraag over de beslissing van de jaren '80 blijft: welke repercussie had dat op het beleid in de jaren '90? In een aantal documenten die ik heb gezien, werd vastgesteld, wat u daarstraks ook hebt gezegd, dat men wel eens één jaar niet kan investeren, maar dat het gewoon nefast is als dat meerdere jaren na elkaar gebeurt.

Etienne Schouppe: Ik kan dat volkomen bijtreden. Het feit is dat op het einde van de jaren '80 de kredieten die wij van de Staat kregen – dat was natuurlijk in het raam van de budgettaire sanering die op dat ogenblik doorgevoerd werd – onvoldoende waren voor het normale onderhoud en vooral voor de vernieuwingsinvesteringen die noodzakelijk waren. Wanneer de verantwoordelijken van infrastructuur en signalisatie daar mijn aandacht op gevestigd hebben – het was voornamelijk op het vlak van

infrastructuur met rails en dwarsliggers en zo, want dat is een vrij kostelijke aangelegenheid – hebben wij op een gegeven ogenblik gedreigd de referentiesnelheid van de lijnen te verminderen, wat natuurlijk een boemerang zou geweest zijn naar de buitenwereld, maar vanaf het ogenblik dat de bevoegde ingenieurs nog weigeren daarvoor verantwoordelijkheid te dragen, heeft men geen andere keuze.

Zoals ik in mijn verslag aanstip, klopt het ongetwijfeld dat, wanneer is begonnen met het langzaamaan vermeerderen van de kredieten, wij zeker de eerste drie jaar en misschien zelfs de eerste vier jaar eigenlijk alle bijkomende centen hebben moeten gebruiken om een inhaalbeweging te maken op het vlak van de noodzakelijke vernieuwing van de spoorweginfrastructuur, teneinde deze opnieuw op peil te krijgen. Dat kan men niet ontkennen.

Ik heb daarstraks trouwens al aangegeven dat de teugels één jaar kunnen worden gelost. Zulks kan echter geen drie of vier jaar gebeuren, want zulks wordt achteraf bekocht. Achteraf is een en ander veel duurder dan de besparing die gedurende een bepaalde tijd is gemaakt.

De **voorzitter**: De risicoanalyse op het moment van de beslissing is bijgevolg enorm negatief.

Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, met de beslissing was niemand gelukkig. Dat moet u begrijpen. De NMBS heeft haar bijdragen moeten leveren in de financiële sanering van de openbare financiën. Punt. Dat heeft zich geuit in een heleboel afschaffingen van exploitatieprestaties, in een substantiële vermindering van het aantal personeelsleden en in een vermindering van de activiteiten op het vlak van het onderhoud en de vernieuwing van de hele spoorwegoutillage. Men kan dat niet ontkennen. Dat is zo. Ik hoef daar niet mee rond te gaan. Feiten zijn feiten. Men kan daar niet naast kijken. Dat is de realiteit geweest.

Er zijn stations gesloten en lijnen afgeschaft. Er is een substantiële vermindering van het personeel geweest. Echter, omdat wij eind jaren '80 en begin jaren '90 geen exploitatieongelukken hebben gehad, gaat men daar over alsof het niks was. Het blijft evenwel een feit dat wij op dat ogenblik een net hadden waarvan de kwaliteit zeker niet voldoende was om de mensen van de spoorweg gerust te stellen.

De **voorzitter**: Wij hebben toen dus geluk gehad.

Etienne Schouppe: Hebben wij geluk gehad?

Een occasiewagen rijdt soms ook lang, vooraleer hij uit elkaar valt.

Ik herhaal dat een dergelijke ingreep wel één jaar, maar geen drie of vier jaar kan worden volgehouden. Dat betekent dat men bijzonder attent moet zijn. Punt aan de lijn.

Er was ook geen geld om nieuw materieel te kopen. Er waren dus veel meer onderhoudsactiviteiten aan het bestaande materieel, wat ook duur was. Aldus worden geen winsten geboekt. Indien geen nieuw materieel wordt gekocht, moet het oude materieel veel meer en veel frequenter worden onderhouden. Dat vormt een negatief sneeuwbaaleffect. Ik wil daarmee duidelijk maken dat, wanneer de kredieten worden verminderd, er niet noodzakelijkerwijs echte besparingen worden gemaakt. Op korte termijn wordt er bespaard, ja, maar op halflange termijn niet.

De **voorzitter**: Iedereen heeft de vragen gesteld die hij of zij wou stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw toelichting.

Collega's, wij zien mekaar woensdag terug.

La réunion publique de commission est levée à 20.09 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.09 uur.