

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

du

MERCREDI 08 DECEMBRE 2010

Après-midi

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

van

WOENSDAG 08 DECEMBER 2010

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Michel Daerden, minister van Vervoer tussen 1995 en 1999 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Michel Daerden, ministre des Transports de 1995 à 1999 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Comme à chaque session, nous entendrons d'abord les réactions de notre invité qui commentera les deux rapports intermédiaires des experts: celui de la Cour des comptes et celui de l'ERA. Ensuite, nous poserons nos questions.

Michel Daerden: Monsieur le président, mesdames et messieurs les commissaires, vous m'avez invité à m'exprimer sur l'exercice de ma fonction de ministre des Transports de 1995 à 1999, notamment sur base du rapport établi par les experts, que vous avez désignés, dans le cadre des travaux de votre commission.

Ik wil eerst en vooral graag de kwaliteit benadrukken van het onderzoek en de kritische analyse van de verschillende besproken periodes die eerder werden uitgevoerd door de deskundigen. De lectuur van hun verslag voerde mij terug naar die spannende periode uit mijn politieke leven, die vooral werd gekenmerkt door de lancering en realisatie van grote

investeringsprojecten, vooral op het vlak van onze spoorwegen.

Ik waardeerde hun verslag, omdat het mij tien jaar jonger maakte, maar tegelijk maakte het mij treurig, omdat het mij ook heeft herinnerd aan een vreselijke ongeluksdag waarop achttien mensen de dood vonden, wat ons allemaal diep heeft geraakt.

In juli 1995 werd ik benoemd tot minister van Vervoer.

J'ai le souvenir qu'à cette époque, l'administrateur délégué, M. Étienne Schouppe, venait de déposer un plan de restructuration draconien. Ce dernier prévoyait notamment une augmentation de la productivité, une nouvelle organisation et une réduction importante du nombre de cheminots. C'était le fameux plan "Objectif 2005", qui avait engendré une farouche – le mot est faible – opposition des syndicats, conduits par MM. Damiot et Bovy.

Va alors commencer une longue et difficile période de négociations, où je vais découvrir les défis majeurs auxquels notre entreprise nationale des chemins de fer était confrontée. En fait, l'objectif de l'entreprise était de présenter au gouvernement un projet de plan d'investissement 1996-2005, accompagné d'un plan de restructuration visant à permettre à la SNCB d'atteindre son équilibre financier.

Ce long conflit social va déboucher sur un accord, qui prévoyait notamment la création de la Financière TGV. La société va alors, peu à peu, retrouver son rythme de croisière et évoluer sur la base du plan "Objectif 2005", du plan

d'investissement 1996-2005 approuvé par le gouvernement et le deuxième contrat de gestion.

Permettez-moi de vous rappeler le contexte de l'époque! Le premier contrat de gestion entre l'État et la SNCB a été conclu en 1992 en application de la loi de 1991.

Il introduisait la grande distinction, dans le chef de la SNCB, entre les activités de service public et les activités commerciales. Seules les premières pouvaient être financées par l'État. Pour suivre le raisonnement, il est fondamental de savoir que la loi de 1991 accordait la pleine autonomie aux organes de gestion de l'entreprise dans le domaine des activités commerciales. Cela signifie que la SNCB disposait d'une totale autonomie dans le transport de marchandises et le transport international de voyageurs (TGV, Thalys, Eurostar). La filialisation a notamment permis la constitution du groupe ABX.

Quant aux missions de service public, leur bonne exécution était garantie via le contrôle exercé par le commissaire du gouvernement au nom et pour le compte du ministre. En l'occurrence, il s'agissait de M. Pierre Forton, fonctionnaire expérimenté au ministère des Communications, plus précisément directeur général du Transport terrestre. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour le remercier du temps qu'il a consacré à cette mission. Après chaque réunion du conseil et du comité restreint, il m'envoyait un rapport évoquant les principaux points repris à l'ordre du jour.

Pour ceux qui connaissent moins bien le sujet, il disposait de quatre jours pour introduire un recours auprès du ministre dont relève l'entreprise autonome contre toute décision qu'il estimait contraire à la loi ou aux missions imparties à la société en application de son contrat de gestion. Je voudrais souligner que pendant l'exercice de mon mandat ministériel, M. Forton n'a introduit aucun recours en l'espèce. Je dois d'ailleurs vous préciser que vu sa situation professionnelle, il remettait à l'administration certains documents relatifs aux réunions des organes de la SNCB dont il bénéficiait d'une transmission anticipée afin de recueillir d'utiles conseils pour lui permettre de préparer au mieux les dossiers relevant de sa compétence.

Vu la personnalité, l'expérience et l'équipe de M. Forton, je dois vous avouer que je n'ai jamais perçu aucune raison particulière de nature à me faire considérer que le contrôle de l'État sur l'entreprise eut pu être mis en doute.

Bovendien herinner ik me dat er grote hervormingen aan de gang waren op het niveau van de Europese Unie. Het Witboek van de Europese Commissie van juli 1996 benadrukte het gebrek aan dynamiek van de spoorwegmaatschappij. Dat zou hebben bijgedragen tot het verlies van marktaandeel ten gunste van het wegverkeer. De Commissie was van mening dat de invoering van de marktwerking het mogelijk zou maken de sector dynamiek te geven en op weg te helpen naar groei.

Het Witboek lag in de directe lijn van de beroemde richtlijn 91/440, die het onderscheid invoerde tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en spoorwegvervoer, een zekere concurrentie met het vrachtvervoer mogelijk maakte en de financiële sanering van de nationale ondernemingen oplegde.

Je dois vous avouer que la Belgique n'était pas très favorable à cette politique de concurrence initiée par la Commission et que je mettrais tout en œuvre – je m'en rappelle comme si c'était hier – pour freiner l'évolution dans ce domaine, les pertes de parts de marché, réalité, étant plutôt attribuées chez nous au manque de moyens accordés au secteur et au manque d'internalisation des coûts externes des différents modes de transport. Pour être précis, je souligne que l'internalisation des coûts externes c'est notamment la prise en compte du coût de l'activité de transport sur l'utilisateur, du coût issu des conséquences de ce type de transport pour la société, du coût lié aux nuisances sonores, à la pollution atmosphérique ou encore à la congestion et accidents.

En 1994, je me permets d'insister sur cet aspect, les accidents sur les routes belges étaient de l'ordre de plus ou moins 1 700 morts ce qui était, et de loin, supérieur au nombre de victimes d'accidents ferroviaires qui était inférieur à la dizaine ce qui est, je pense, toujours le cas aujourd'hui même si le nombre de personnes transportées par le rail va grandissant.

Et puis il y a ce deuxième contrat de gestion et le plan d'investissement 1996-2005 que j'ai eu l'honneur de préparer et de signer. C'est dans ce contexte que je vais négocier et signer ce contrat entre l'État et la SNCB, en associant les Régions. S'agissant du deuxième exercice du genre, l'État y apportera un certain nombre de précisions par rapport et suite à l'expérience du premier contrat, notamment sur le plan de la qualité de l'offre et du transport intérieur de voyageurs.

De Staat zal via die weg zijn best doen om meer middelen te geven aan zijn nationale maatschappij voor haar binnenlandse netwerk, alsook om zich te integreren in het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen, aangezien de geografische positie van België die houding vrijwel oplegt.

Ces priorités se sont traduites tout naturellement et logiquement dans des crédits d'investissement plus importants accordés dans le plan d'investissement 1996-2005.

J'ai effectué une petite recherche à ce sujet: 15 milliards de francs belges par an étaient prévus dans le plan décennal 1991-2000; dans le plan d'investissement 1996-2005, nous avons prévu des montants allant croissant de 15,66 milliards en 2006, 17,7 milliards en 1997, 18,46 milliards en 1998, 18,66 milliards en 1999. Et ce, sans tenir compte du TGV.

Je me souviens, en effet, que pendant cette période, 56,8 milliards de francs belges ont été investis dans le cadre du TGV. Je me souviens des explications qui m'ont été données à l'époque sur la sécurisation des TGV. Il fallait sécuriser les lignes elles-mêmes dans le sens de la protection du site contre les intrusions.

Je pourrais raconter des tas d'anecdotes, mais je n'ose plus: elles font chaque fois le buzz à la télé! Je m'en tiens donc rigoureusement à mon texte. En la matière, je vous assure que notamment on avait prévu des passerelles pour les animaux, des clôtures pour empêcher les animaux d'entrer sur les lignes; il avait même été prévu des passages pour les grenouilles. Je vous jure que c'est vrai! C'est vous dire à quel point cet élément de sécurisation était omniprésent dans la démarche.

Au-delà de cela, à bord des TGV, un système de signalisation cabine devait permettre au conducteur de lire les indications dans son poste de conduite. En effet, au-delà de 160 km/h, il lui devenait difficile de lire les informations situées à l'extérieur du train.

J'étais particulièrement sensible à cet enjeu de sécurité, car mon père, cheminot lui-même, m'avait souvent entretenu des difficultés pour un conducteur de saisir, notamment dans les situations de fatigue, les informations et indications de sécurité émises depuis l'extérieur du train.

C'est grâce à ces investissements TGV que la SNCB, quelque peu poussée par ses partenaires européens, prendra pour la première fois une

décision d'équiper une ligne d'un système de signalisation cabine. Il s'agissait de la ligne de Lembeek à la frontière française, qui sera équipée du système utilisé en France. Je savais que la SNCB, en parallèle, voulait développer son propre système de signalisation cabine, aussi performant que le système français, qui permet de contrôler la vitesse en continu et de freiner automatiquement le train bien avant le feu rouge.

Pour l'installation de ce système, dit TBL de nouvelle génération, sur les principales lignes du réseau intérieur, 6,9 milliards ont été prévus dans le plan décennal 1996-2005, soit 4,7 milliards de plus que dans le plan précédent. C'est d'ailleurs ce même système que la SNCB a installé sur la ligne à grande vitesse entre Ans et Louvain. D'après mes souvenirs, la sécurité dans le contrat de gestion conclu en 1997 se traduisait surtout par des crédits d'investissements supplémentaires pour financer notamment les systèmes de signalisation les plus performants.

À titre d'information, la sécurité sur le réseau belge à l'époque n'était pas remise en question. L'État ne disposait d'aucun élément indiquant que le niveau de sécurité était insuffisant. Pour ainsi dire – j'ai effectué des recherches –, il n'y a eu aucune question ou interpellation soulignant que l'approche que l'entreprise adoptait quant à son niveau de sécurité était inopportune.

Pour la sérénité du débat, je voudrais vous rappeler qu'à l'époque, le nombre de décès accidentels (voyageurs et agents) sur le réseau variait entre 3 et 8 par an. Je vous demande de bien réfléchir à cet aspect.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais maintenant en arriver à mes conclusions.

En concluant ce contrat de gestion avec la SNCB accompagné du plan d'investissement 1996-2005 et du plan "Objectif 2005", j'avais le sentiment de rencontrer les grands défis auxquels nous étions confrontés: le redressement de l'entreprise pour lui permettre de faire face à la concurrence naissante et inévitable, l'apport de moyens financiers nouveaux et importants pour lui permettre de s'inscrire dans le réseau international de lignes à grande vitesse, l'accroissement des crédits d'investissement pour lui permettre de maintenir son réseau intérieur et d'améliorer progressivement sa sécurisation, le renforcement des dispositions relatives à la qualité du service à rendre aux voyageurs qui s'inscrivait dans la droite ligne des interpellations parlementaires traduisant un niveau d'exigence

allant croissant vis-à-vis des services de transport.

Il était essentiel, à mes yeux, de rencontrer tous ces défis puisque nous étions, par ailleurs, occupés à adopter les premiers arrêtés de transposition de la fameuse directive 91/440 à laquelle je faisais allusion tout à l'heure et de celles qui ont suivi.

Elles imposaient non seulement la séparation de plus en plus nette des activités de transport et de gestion de l'infrastructure, mais elles libéralisaient aussi peu à peu le fret. Pour accompagner cette concurrence nouvelle, nous préparions le transfert progressif d'activités régaliennes de la SNCB vers l'État. C'est ainsi que nous avons créé fin 1998, début 1999 le fameux service d'appui ferroviaire qui intervenait pour épauler l'administration existante en matière d'interopérabilité ferroviaire et de règles d'utilisation de l'infrastructure. C'était l'ancêtre de l'actuel Service de Sécurité et d'Interopérabilité des chemins de fer dont il est question dans les rapports de l'ERA et de la Cour des comptes.

Tot slot werden er naast de spoorwegen ook andere sectoren van het federale departement van Communicatie geconfronteerd met grote uitdagingen. Zo hebben we met de hulp van mijn kabinet en van de betrokken besturen veel tijd en energie geïnvesteerd in de hervorming van de Regie voor Maritiem Transport en in de oprichting van Belgocontrol.

Mesdames et messieurs les commissaires, j'espère que vous aurez compris au travers de cette brève synthèse à quel point je me suis consacré avec cœur pendant quatre ans passés à la tête de ce département à ce que je considérais comme une mission essentielle pour l'avenir de notre pays: contribuer avec le management de l'entreprise à doter la SNCB de tous les atouts possibles pour gagner le défi de la mobilité ferroviaire – mobilité durable par excellence – du XXI^e siècle.

Merci pour votre attention.

Steven Vandeput: Mijnheer Daerden, dank u voor uw uiteenzetting. Ik ben blij met uw mededeling dat u zich tien jaar jonger voelt vandaag. Proficiat daarvoor.

Gezien de stopzetting van TBL1 en de grote vertraging van TBL2-3 moet men zich destijds toch bewust geweest zijn van het grote risico dat bestond? Het aantal aanrijdingen op overwegen was weliswaar veel groter, maar het risico op

seinoverschrijdingen was en bleef groot. Op dat ogenblik zelf werd ter zake eigenlijk geen actie ondernomen. Is men er nooit bij blijven stilstaan dat er niet werd gewerkt aan de actieve implementatie van een stopsysteem om seinoverschrijdingen te voorkomen? Heeft men nooit gerapporteerd dat op dat ogenblik op dat vlak eigenlijk geen actie werd ondernomen, wetende dat de kans op een ongeluk door seinoverschrijding niet denkbeeldig was?

Michel Daerden: Monsieur le commissaire, il ne sert à rien d'entrer dans le détail technique avec le ministre. Nous n'allons pas commencer à parler du TBL1 ou du TBL2. Je peux vous assurer que ce n'est pas le rôle du ministre. D'autres sont venus à cette barre avant moi, à chacun sa fonction.

Nous sommes en présence d'une entreprise publique autonome qui occupe 40 000 personnes. À chacun son rôle!

Je vous dis avec fierté que, dans le contrat de gestion avec investissements que j'ai signé, j'étais conscient du problème de la sécurité. La sécurité est multiforme, elle ne se limite pas au TBL1 ou TBL2. On peut notamment parler de la formation des conducteurs ou d'un tas d'autres choses. Dans le plan que j'ai signé, qui couvrait la période de 1996 à 2000, il y avait eu 3,3 milliards d'investissements.

Vous me direz avec beaucoup d'objectivité que, sur cette même période, on a investi 1,2 milliard. C'est juste mais, dans le plan que j'ai signé, il y avait 3,3 milliards rien que pour les installations de sécurité. C'est la ligne 1.9 des investissements. Si, au-delà de cela, je prends le document d'analyse des investissements 1996-2005, à la ligne 1.9 pour la sécurité, les *veiligheidsinstallaties*, je lis 6,9 milliards. C'est le rôle du ministre et puis il revient à l'entreprise de décliner. À chacun son rôle.

Steven Vandeput: Waarom stel ik die vraag? Ik ben mij ervan bewust dat u en de ministers voor en na u, op budgettair vlak alles hebben gedaan wat zij nodig achtten.

De heer Schoupe heeft afgelopen week in onze commissie gezegd dat er op het vlak van de veiligheid weliswaar budgetten uitgetrokken waren, maar dat de regering besliste en dat hij als directeur-generaal van de toenmalige unitaire NMBS die beslissingen uitvoerde. Dat is een contrapositie, waarover u misschien duidelijkheid kunt verschaffen.

U zegt dat u als minister het budget ter beschikking stelde. Ik vermoed dat er in het beheerscontract dat u destijds met de maatschappij was overeengekomen, opvolgingscriteria waren vastgelegd. Mijn vraag is of er bij de opvolging van dat beheerscontract aan u werd meegedeeld dat er zware achterstanden waren en welke acties wel of niet werden genomen met betrekking tot de aanzienlijke budgetten die waren vrijgemaakt voor veiligheid.

U geeft immers zelf aan, in alle objectiviteit, dat met die 1,2 miljard slechts een derde van het op dat ogenblik ingeschreven bedrag was besteed.

Michel Daerden: Je vais tout d'abord vous faire une confidence. Dans ma longue vie politique – il y a 16 ans que je suis ministre – ce fut un des meilleurs moments de ma vie politique, un département exceptionnel que, pour des raisons familiales, j'aimais beaucoup et dans lequel je me suis beaucoup investi. J'ai rencontré en M. Schouppe, qui était l'administrateur délégué et que je ne connaissais pas du tout, un homme qui connaissait admirablement le chemin de fer.

Les relations sont parfois extrêmement difficiles – et je vous souhaite aux uns et aux autres d'être un jour ministre responsable des Entreprises publiques autonomes – entre le ministre et l'organe de gestion, et plus précisément l'administrateur délégué de cette entreprise. Mais je dois vous avouer que ma relation avec M. Schouppe a été parfaite. Je n'oublierai jamais cela de ma vie. Nous avons pu réaliser des choses merveilleuses grâce à cette relation parfaite qui était d'ailleurs soutenue par les syndicats.

Je disais dans d'autres cénacles il n'y a pas très longtemps, que quand on est ministre, ce qu'il faut d'abord c'est apprendre à signer, pour les gens, quel que soit votre département. Je vois dans cette salle un certain nombre de responsables communaux qui savent exactement ce que je veux dire. Un ministre doit être capable de signer pour aider ses administrations et doit être capable d'aller au Conseil des ministres pour gagner les budgets pour les entreprises qu'il défend.

C'est ce que je faisais et d'ailleurs vous verrez que pendant la période où j'étais ministre – mais ce n'est pas seulement grâce à moi – les budgets pour la SNCB ont augmenté considérablement parce que c'était un combat permanent pour aider cette entreprise qui me tenait beaucoup à cœur. Je vous en parle encore aujourd'hui, avec le recul,

avec beaucoup d'émotion.

Je me rappelle une interview terrible de Jean-Luc Dehaene où on lui demande à brûle-pourpoint quel est le mode de transport qu'il préfère, question à laquelle il répond – et c'est aussi mon point de vue: "le TGV". C'est lui qui a posé la première pierre, je n'ai jamais fait que poursuivre son œuvre, ce que je dis avec une modestie totale. Doter ce pays d'un réseau ferroviaire à grande vitesse, inscrire notre petit pays dans l'Europe de la grande vitesse, c'était cela le combat extraordinaire.

Je vais vous raconter une anecdote. Quand j'arrive dans le département, heureux d'avoir été désigné ministre dans un grand département, ce qui fait plaisir quand on est jeune parlementaire, mon chef de cabinet de l'époque me dit que le TGV vient de Paris à Bruxelles et qu'il n'ira jamais plus loin. Je le regarde et je lui dis: "Monsieur le chef de cabinet, on m'a dit que mon devoir était de le faire aller à Liège; alors l'un de nous deux se trompe: c'est vous ou c'est moi?" Je lui demande s'il a bien compris, il me répond oui. Qu'ai-je fait au terme de nombreuses négociations? Je l'ai amené en Allemagne, avec l'une des plus belles gares du monde à Liège, je l'ai amené à Amsterdam avec l'une des plus belles gares du monde à Anvers! Et ce, grâce notamment à M. Schouppe.

Je le dirai toujours, toute ma vie, on ne m'aura jamais sur un autre terrain que celui-là parce que c'est la réalité. Je voudrais encore vous dire une chose que je crois profondément juste et à laquelle je réfléchis, sachant que j'allais venir devant votre commission: je crois que dans le secteur du transport, on est toujours soucieux de la sécurité. Je vous demande d'y réfléchir.

J'en suis convaincu. Bien ou mal, avec des erreurs ou pas; je peux l'admettre.

Mais je le crois parce que celui qui pilote l'avion n'a pas envie de mourir. Réfléchissez à des choses simples. Celui qui conduit le train n'a pas envie de mourir. Par voie de conséquence, vous avez naturellement une attention pour cet aspect sécurité.

Je crois que c'est un élément que l'on doit avoir à l'esprit. C'est d'ailleurs pourquoi dans mon exposé introductif, je vous ai rappelé le nombre de morts. Un mort, c'est un de trop. On ne va jamais se tromper.

Avez-vous entendu la statistique que je vous ai

rappelée sur le réseau ferroviaire pendant ces années? Entre trois et huit. Si avec cela, on n'a pas à l'esprit que la sécurité est omniprésente dans le débat, je crois que l'on se trompe.

Je vous ai livré quelques considérations très sincères et profondes sur cette période de ma vie.

De **voorzitter**: De vraag werd omstandig beantwoord met bijkomende anekdotes.

Tanguy Veys: Ik bedank u voor uw omstandig en anekdotisch antwoord. Ik vermoed dat toen u in 1995 aan het hoofd van het departement kwam, waarvan u zelf zegt dat u dat zeer graag heeft gedaan en u prat gaat op de zeer goede verstandhouding met de heer Schouppe destijds, u niet bent gestart met een lege doos, maar dat u beschikte over voldoende informatie, dat u goed werd geïnformeerd door de diensten van de NMBS over het veiligheidsdossier, de historiek en het ongeval begin de jaren tachtig in Aalter, ten gevolge waarvan een aantal beslissingen werd genomen, over de opstart van het TBL1-dossier en dan de stap naar TBL2.

Ik vermoed dat u dan toch ook wel hebt kunnen vaststellen dat het initiële plan om het hele net op afdoende wijze te beveiligen, nog niet was gerealiseerd. Ik stel vast dat tot in 1999 die beslissing niet was gerealiseerd. U zegt dat er zoveel miljard was uitgetrokken op het vlak van veiligheid in de beheersovereenkomst, maar ik vermoed dat u ook wel hebt gelezen in het rapport van de experts dat er voor het uitrollen van TBL2 niet in middelen was voorzien. Ik denk niet dat u zich hoeft weg te steken achter de technische analyse: ik vraag van u ook geen technische verklaring. Voor het veiligheidssysteem waarvoor op dat moment werd geopteerd, waren geen middelen uitgetrokken.

Een tweede punt bleek ook uit de verslagen van de raad van bestuur van de NMBS. Men wist maar al te goed hoe precair de situatie was en op dat moment waren er buitenlandse voorbeelden, waarbij België onderaan het lijstje bengelde. Ook dat had bij u toch een belletje moeten doen rinkelen om de nodige maatregelen te nemen. Hebt u die genomen? Was u zich bewust van de preciaire situatie van België in vergelijking met het buitenland? Hoe verklaart u dat er geen middelen waren voor TBL2?

Michel Daerden: Monsieur, vous savez que la situation est particulièrement précaire. Vous poserez cette question aux gestionnaires au jour le jour. À chacun son rôle. La situation de la

Belgique est particulièrement mauvaise vis-à-vis de l'étranger.

Je me permets quand même, sans entrer dans les détails techniques ... Je ne suis pas un spécialiste, donc on ne m'aura pas à ce jeu-là. Le changement de positionnement, et je vous l'ai dit dans mon rapport introductif que vous relirez avec attention, montre combien les gestionnaires avaient la volonté de rechercher la meilleure formule possible. Je suis tenté de dire qu'elle est toujours à l'étude aujourd'hui. Même si je n'ai plus ce département, j'écoute avec beaucoup d'intérêt ce que disent les responsables de la SNCB. Encore aujourd'hui, ils recherchent des investissements optimaux pour la sécurité. Car je suis convaincu que, quel que soit leur parti politique, ils ont tous envie de sécuriser le rail. Vous ne trouverez pas sur votre chemin un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire qui n'ait pas la volonté permanente de sécuriser le rail. C'est ce qui explique qu'aussi peu d'accidents se produisent. Il est clair que les 18 morts, c'est un drame! Évidemment! Mais réfléchissons à ce qui se passe sur nos routes. Et je me suis occupé du département pendant des années, avec ce combat permanent pour diminuer le nombre de morts sur nos routes. Nous sommes loin de la comparaison.

Je me battais pour la Wallonie, avec toutes les critiques que j'ai pu enregistrer et que j'assume. Je le dis pour la Wallonie mais c'est vrai pour le pays tout entier. Vous rendez-vous compte du nombre que cela représente pour le réseau ferroviaire? C'est trop! C'est toujours trop! Je suis cependant convaincu – et cela vaut pour tous les partis – que tous n'ont qu'une ambition, celle d'améliorer la situation.

Vous avez d'ailleurs entendu, lors des interventions d'aujourd'hui, combien de temps il faut pour changer le système. Personnellement, je suis à l'aise, étant donné que je n'ai plus aucune responsabilité en la matière. Cela ne se fait pas d'un coup de baguette magique! Indépendamment du facteur financier, il est difficile d'implémenter des systèmes. Et comme ils n'arrivaient pas à les implémenter, l'argent que je mettais à disposition n'était pas dépensé.

Pour avoir occupé des fonctions importantes en matière d'investissement pendant des années, je disais un peu sur le ton de l'anecdote mais avec modération: "c'est toujours plus tard et toujours plus cher!" Il me semble que c'est vrai!

Christophe Bastin: Monsieur Daerden, je vous

remercie pour votre exposé rempli de bonnes petites anecdotes. N'étant pas technicien, je ne vous demanderai pas de me donner les différents arguments. Toutefois, vu que vous avez parlé du contrat de gestion 1995, alors qu'il était question du TBL1, je souhaiterais savoir si vous avez déjà entendu parler du système ETCS. En tant que commissaires, nous en parlons énormément depuis le début de cette commission. M. Forton, dont on parle beaucoup depuis ce matin, vous avait-il fait un rapport sur ce système ETCS? Dans l'affirmative, qu'en pensez-vous?

Michel Daerden: Monsieur Bastin, la réponse est simple. Je ne connais pas les caractéristiques du TBL1, du TBL2 ni de l'ETCS. Jamais je n'entrerai dans ce genre de réflexion. Ce n'est évidemment pas possible pour le ministre ou bien il doit changer de fonction et devenir administrateur délégué. Je ne suis même pas certain que l'administrateur délégué entre dans ce détail. Vous êtes en présence d'une entreprise qui occupe 40 000 personnes. Je me demande par moments si on se rend compte de cette réalité!

Quarante mille personnes, avec des tas de départements spécialisés, avec des tas d'ingénieurs dans chacun des départements! Telle est la réalité de cette entreprise ferroviaire! Il ne faut pas se tromper dans cette salle! Ce sont évidemment ces spécialistes qui s'occupent des différents systèmes. Je suis incapable de vous dire – je ne l'étais pas à l'époque et le suis encore moins aujourd'hui – quel est le meilleur des systèmes! À chacun son rôle!

Christophe Bastin: Monsieur le ministre, nous savons que l'entreprise compte 40 000 personnes mais, comme l'ont fait remarquer la plupart des commissaires, nous avons de la difficulté à obtenir une réponse relative au choix entre le système ETCS ou le TBL1. Et que l'on passe par les administrateurs ou les techniciens, la balle passe de l'un à l'autre. Je me demandais où elle allait s'arrêter et si on allait obtenir une réponse précise. Pour moi, la question du choix entre les deux systèmes de sécurité est primordiale.

Le **président:** Cette remarque vaut pour les conclusions et les recommandations.

Ronny Balcaen: Monsieur le ministre, supposons qu'il soit difficile pour un ministre de connaître les aspects technologiques de A à Z! L'on peut, en tout cas, être ouvert à cette hypothèse. Effectivement, le rôle du ministre est peut-être aussi de contrôler l'application du contrat de gestion et d'examiner la façon dont, au jour le jour,

année après année, celui-ci et le plan d'investissement sont mis en œuvre, sont exécutés.

Monsieur Daerden, lors de la période où vous exerciez vos fonctions, les deux contrats de gestion font référence à la généralisation de l'implémentation d'un système TBL, peu importe qu'il s'agisse de TBL ou d'autre chose, mais un système d'arrêt automatique des trains. Vous ou votre administration avez-vous manifesté quelque volonté d'évaluer l'application journalière du contrat de gestion? Sur les aspects relatifs à la sécurité, des initiatives ont-elles été prises? Certains aspects du contrat de gestion relèvent des missions de service public. Le rôle du ministre est d'observer si elles sont correctement mises en œuvre. En effet, il ne suffit pas de signer un jour un contrat de gestion et, cinq ans plus tard, en signer un autre. Quels sont les processus d'évaluation de mise en œuvre du contrat de gestion?

Michel Daerden: J'apprécie beaucoup votre intervention car elle resitue le cadre dans la réalité, quel que soit le ministre.

Vous êtes dans un département et vous signez un contrat de gestion. Il vous incombe, même si c'est difficile, de suivre son évolution. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il faut se poser la question de savoir comment suivre cela au niveau fédéral au travers de son commissaire.

Ce commissaire que vous "désignez" suit, au jour le jour, avec une équipe, comment le contrat de gestion est mis en œuvre. C'est son rôle et sa mission permanente; il est accompagné d'une équipe, certes, mais il est quand même fort seul parmi ces 40 000 personnes! Je ne veux pas prendre sa défense. Je n'ai jamais été commissaire mais je me rends compte de la réalité. Je dois vous avouer que j'ai eu la chance d'avoir un commissaire de grande qualité intellectuelle avec lequel j'entretenais des relations de très bon aloi même si je ne le connaissais pas. Ce n'est pas moi qui l'ai désigné. Il était désigné quand je suis arrivé mais il n'empêche que tout cela s'est passé en parfaite intelligence. Il avait son équipe et jamais il ne m'a fait la moindre remarque.

Le bras armé du ministre qu'il s'appelle A, B, C ou D, c'est son commissaire. Pendant les quatre ans où j'ai été à la tête du département, jamais il ne m'a fait une remarque. Je ne pourrais pas être plus clair dans ma réponse.

Votre intervention était d'une grande qualité car elle restitue le problème dans sa réalité.

De **voorzitter**: Vraagt iemand anders nog het woord? (*Neen*)

Monsieur le ministre, vous nous avez dit qu'en tant que ministre, il fallait gagner les budgets.

Op een bepaald moment bent u naar de Ministerraad gegaan met de tweede beheersovereenkomst, eigenlijk om meer middelen te vragen om tal van investeringen te doen.

À ce moment-là, pour augmenter les budgets.

Is het dan ook niet logisch, wanneer er bijvoorbeeld voorstellen gedaan worden om het budget te verhogen, dat er ook nagegaan wordt, via uw regeringscommissaris of anderen, of de middelen in het voorgaand investeringscontract, in een voorgaande beheersovereenkomst, effectief zijn aangewend?

Dans le rapport des experts, on signale qu'on a donné un budget aux entreprises mais qu'elles n'auraient pas utilisé tous les moyens reçus.

Men komt tot een volgende beheersovereenkomst, waarbij de middelen sterk worden verhoogd, op basis van waarschijnlijk terechte vragen. Maar men slaagt er niet in om de ingeschreven kredieten in de vorige periode effectief te benutten. Wordt er dan geen debat gevoerd omtrent de bijkomende vragen?

Michel Daerden: Monsieur le président, vous soulevez un problème très important. Ce combat classique et fréquent pour l'obtention des crédits est posé ici pour la SNCB mais on peut le poser dans de nombreux autres secteurs. Dans tous les grands départements investisseurs, on a le même problème que celui auquel vous faites référence.

On mène un combat pour avoir des crédits d'engagement. Je ne veux pas entrer dans la technique mais c'est cela, monsieur le président. On mène des combats fous. Madame, dans votre commune, vous avez connu cela. Vous avez mené quelques grands combats pour avoir des crédits d'engagement. Je ne sais pas si vous avez des responsabilités communales ou pas, monsieur le président...

Le **président**: Hélas non, je suis dans l'opposition! Mais je l'espère pour 2012 !

Michel Daerden: J'allais vous dire que ce n'est qu'une question de temps !

C'est toujours la même chose. J'ai décroché dans ma commune quelques grands contrats européens – au détriment d'autres dans ma province, regardez les réactions sur les bancs, vous avez compris! – et que se passe-t-il alors? Il y a toujours quelque chose qui ne va pas. Il faut aller chez le fonctionnaire délégué. Il refuse et cela revient. Il faut alors recommencer. Dans ce cas-ci, pour eux, c'est exactement la même chose!

C'est pour cela que dans les grands départements – vous pouvez en rire mais croyez-moi la formule est terrible mais juste – "plus tard est plus cher". Malgré la volonté des gestionnaires, parce que vous avez sur votre chemin, en permanence, quelqu'un qui s'oppose et qui a pour lui le droit. Je veux bien vous donner des dizaines d'exemples. Regardez aujourd'hui: la gare des Guillemins est finie et magnifique, ainsi que celle d'Anvers. Et je suis aussi fier de l'une que de l'autre. Et en face, on n'arrive pas à se mettre d'accord pour faire l'esplanade! J'en parle à l'aise parce que je n'ai plus aucune responsabilité. Voilà un exemple parmi d'autres.

Pour mes projets européens, heureusement qu'il y a M+2, sinon je me demande quand on les sortirait!

Je demande à chacun de réfléchir aux problèmes d'investissements et d'être sincère avec ce qu'il connaît.

Monsieur le président, la SNCB n'échappe pas à ce phénomène.

De **voorzitter**: Er zijn geen bijkomende vragen. Er rest mij u te bedanken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden. Ik heb vandaag toch al geleerd dat de minister die de bevoegdheid heeft over de NMBS vaak een zoon is van een cheminot.

En effet, votre prédécesseur, M. Coëme, a également expliqué qu'il était le fils d'un cheminot.

Als er ooit een regering komt, moeten degenen die ambitie hebben maar eens naar hun stamboom gaan kijken.

Michel Daerden: Merci pour votre accueil, monsieur le président, ainsi que tous les commissaires.

De **voorzitter**: Wij schorsen enkele minuten

alvorens mevrouw Durant te horen.

La réunion publique de commission est suspendue 15.29 heures à 15.37. heures.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 15.27 uur tot 15.37 uur.

Hoorzitting met mevrouw Isabelle Durant, minister van Mobiliteit en Vervoer tussen 1999 en 2003 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de Mme Isabelle Durant, ministre de la Mobilité et des Transports de 1999 à 2003 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Collega's, wij zetten onze werkzaamheden verder.

Ik wens u van harte welkom, mevrouw Durant.

Je vous passe immédiatement la parole pour connaître votre réaction à deux rapports intermédiaires émanant des experts de notre commission, de la Cour des comptes et de l'ERA.

Les commissaires pourront ensuite vous poser leurs questions.

Isabelle Durant: Monsieur le président, avant de commencer, permettez-moi d'adresser un message de solidarité à l'égard des travailleurs et des victimes de Buizingen et de Pérot. Dans un travail comme celui-ci, il est bon de leur envoyer ce message. Je tenais à le faire en commençant.

Pour réagir aux rapports des experts, de la Cour des comptes et de l'ERA, que j'ai lus avec attention, je voudrais tracer les circonstances dans lesquelles les choses me sont apparues quand je suis arrivée au département et sur la manière dont j'ai engagé mon travail, notamment sur l'aspect sécurité.

La première chose que j'ai pu constater était que la SNCB subissait les effets des financements insuffisants des années '80. À l'époque, il y avait eu des fermetures de gares, des fermetures de lignes, des fermetures d'arrêts, une diminution de fréquence liée au désinvestissement dans le rail dans les années '80. Il y avait également la non-reprise de la dette, qui était une charge très lourde pour la SNCB. Il m'est donc apparu rapidement qu'il était absolument nécessaire de financer les missions de service public de la SNCB. C'était ma priorité.

En outre, on constate que la SNCB n'était pourtant pas non plus dans une situation de faillite, elle n'était pas sous-financée. Elle avait des moyens certes insuffisants pour relever le défi de la mobilité mais, vous vous en rappellerez peut-être, elle a joué à la roulette avec cet argent, avec l'assentiment de tous, y compris celui de mon prédécesseur. Elle a utilisé une partie des fonds TGV, qui avaient été placés dans une financière, pour réaliser l'opération ABX, qui s'est avérée être une grande perte financière pour la SNCB.

En outre, vous l'aurez lu dans le rapport de la Cour des comptes, qui porte à la fois sur la sécurité et sur le bon usage des deniers publics par la SNCB, un audit, que j'avais demandé à l'époque et pour lequel le Parlement m'avait suivie, met en évidence la question du manque de traçabilité des flux financiers au sein de l'entreprise et le fait qu'il y a sans doute des vases communicants entre les missions commerciales et celles de service public. Il y avait donc intérêt à faire la clarté sur l'ensemble des flux financiers pour éviter que de l'argent public pour des missions de service public ne soit utilisé pour financer des missions qui tombent sous les activités commerciales de la SNCB.

Je me suis donc aussi attaquée à réformer la gouvernance de la SNCB.

À l'époque, la volonté était de construire un deuxième grand terminal TGV à Schaerbeek formation, alors qu'à la gare du Midi, il y avait encore de l'espace pour 40 ans. Je pense que ce n'était pas une bonne idée. C'était surtout un investissement qui risquait de coûter très, très cher à la SNCB. Heureusement, il y a été mis fin, de même d'ailleurs que ce projet qui visait, dans le cadre du RER, à construire une voie de chemin de fer le long de l'autoroute Bruxelles-Namur à la place de la mise à quatre voies. Ce projet a également été oublié. Heureusement! Car il se serait avéré extrêmement coûteux. De plus, il ne serait peut-être toujours pas réalisé aujourd'hui.

En écoutant M. Daerden terminer son audition sur la question de l'ETCS, TBL1, TBL2, etc., je me suis rendu compte qu'à cette époque-là, comme le soulignent les experts dans votre rapport, la SNCB exerce en fait le monopole de l'expertise ferroviaire. Personne dans l'administration n'a la capacité de remettre la gestion de la SNCB en question. Non, il n'y a pas d'expertise. C'est la SNCB qui exerce le monopole de l'expertise ferroviaire, ce qui constitue, à mes yeux, une difficulté plutôt qu'une chance.

Je reconnais que la SNCB compte des ingénieurs de grande qualité, des gens super-qualifiés, mais personne ne peut mener l'expertise contradictoire. Cela ne signifie pas que l'on dénonce quelqu'un. Cela signifie que l'on met en dialectique deux approches, avant de procéder à un arbitrage, qui débouche sur un choix en permettant, par exemple, au ministre de faire un choix. Cette expertise était exclusivement du ressort de la SNCB. Tel était le problème! J'ai constaté la même chose au niveau de la Sabena. C'était cette dernière qui menait la politique aérienne de l'État belge, à l'instar de la SNCB qui mène la politique ferroviaire de l'État! Je trouve cela anormal. La politique est déterminée par le ministre dans le cadre d'une entreprise autonome, bien entendu.

Outre l'expertise ferroviaire, qui dépendait exclusivement de la SNCB, elle avait aussi la grande malchance d'être la poire pour la soif lors de l'élaboration du budget. Lorsque le budget fédéral va mal, les coupes se font au niveau de la SNCB. Quand il va mieux, on lui en donne! C'est bizarre! Lorsqu'on choisit une politique de mobilité, on ne considère pas son entreprise publique comme une variable d'ajustement de son budget! Il en va de même en matière d'emploi. Lorsque des problèmes d'emploi se posent dans le pays, on fait engager des cheminots et vice versa. C'est anormal! Tous ces travers que j'ai identifiés ont constitué pour moi des éléments moteurs pour l'action et parfois des freins à la décision. J'ai donc engagé une bataille au niveau du budget pour obtenir des moyens supplémentaires pour la SNCB.

Mon projet était d'augmenter de 50 % le nombre de voyageurs en dix ans, ce qui me semblait un objectif assez raisonnable, largement atteint aujourd'hui. Et donc, tant mieux. À l'époque, il était considéré comme inatteignable. On a mis les moyens à l'époque pour faire un plan d'investissement important: 680 milliards de francs belges, c'était énorme! En même temps, on a décidé de faire une réforme des structures. J'ouvre une petite parenthèse: cette réforme nous était demandée par l'Union européenne. Dans le cadre de l'ouverture du fret ferroviaire, il fallait, non scinder la SNCB en deux morceaux - comme on l'a fait ultérieurement -, mais isoler les fonctions de tarification et d'affectation des sillons. Si on a des concurrents, il est normal que ce ne soit pas le gestionnaire de l'infrastructure qui décide lui-même de la tarification et de l'affectation des sillons.

Aujourd'hui, je travaille sur ce dossier au

Parlement européen. Et certains m'ont dit à l'époque: "Non, ce n'est pas bien. L'Union européenne ne demande pas cela! Elle demande une vraie séparation." Ce n'est pas juste. Comme on fait l'évaluation de ce premier paquet ferroviaire au Parlement européen, il est très clairement écrit dans tous les documents qu'il fallait isoler les fonctions de tarification et d'affectation des sillons, ni plus ni moins. On peut faire plus, mais je ne suis pas sûre aujourd'hui – et je laisse cela sous forme de question – que la division de l'entreprise, loin de moi l'intention de dire qu'il y aurait un lien de cause à effet entre les problèmes de sécurité et l'organisation de l'entreprise en deux morceaux... Néanmoins, je pense que, quand on fait une structure plus complexe, ce qui est le cas aujourd'hui, objectivement, on rend les choses un peu plus difficiles. Ce n'est pas pour cela évidemment, et ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, qu'il y aurait un lien entre la scission de la SNCB et les accidents, les franchissements de signaux ou encore pire – l'accident de Buizingen! Néanmoins, je pense qu'une organisation complexe augmente la difficulté de la gestion. Et c'est quelque chose qu'il faudra peut-être revoir pour avoir une meilleure organisation.

Donc, on décide une grande réforme de structure, mais aussi un financement important. Dans ces 680 milliards de francs belges, donc 17 milliards d'euros, il y a 307 millions d'euros pour ETCS. En 1999, le conseil d'administration a pris une décision, que vous avez dans votre dossier, qui fait résolument et très volontairement un choix pour un système "interopérable", en quelque sorte la "Rolls Royce" des systèmes de sécurité. Je venais d'arriver, mais c'est un choix que j'ai soutenu. Je n'avais aucune raison de m'opposer à une amélioration. Nous avons cherché des financements, puisque nous avons garanti 307 millions d'euros dans le budget pour permettre l'investissement dans ETCS.

Ce choix me paraissait d'autant plus évident pour un pays comme la Belgique qui n'avait pas réalisé de grand déploiement d'un système de freinage, contrairement à d'autres pays à la même époque. On avait réussi à mettre au point la TBL2 dont les fonctionnalités étaient similaires à celles que l'ETCS allait offrir mais il aurait été fou de ne pas généraliser le système alors qu'on savait que l'ETCS allait remplacer à terme tout autre système national non interopérable, a fortiori au moment où le fret ferroviaire s'ouvre à la concurrence et où sa libéralisation laisse entrevoir la perspective d'une circulation accrue sur notre réseau.

Je signale d'ailleurs que le cahier des charges

pour l'ETCS a été bouclé avant l'accident de Pécrot. Cet accident avait d'autres causes. L'investissement et le cahier des charges pour l'ETCS datent d'avant l'accident de Pécrot.

Je ne reviendrai pas sur les causes de ce drame, sur l'enquête ou les responsabilités mais ce qui était évident du point de vue de la SNCB à l'époque est qu'il fallait accélérer l'investissement dans le GSM-R, la partie communication de l'ETCS, ce qu'elle a fait grâce aux budgets qu'on a mis à sa disposition. Trois choses ont été réalisées après l'accident de Pécrot: augmenter les moyens et accélérer la mise en œuvre du GSM-R (ce qui aurait dû être terminé en 2005 et l'a été en 2009, peut-être pas plus cher, mais plus tard, comme dirait M. Daerden), développer la fonction "Stop" tout en gardant le cap de l'ETCS, sans dériver de la ligne et enfin, un audit de sécurité complet que j'ai demandé à l'époque.

En plus de ce qui a été fait pour le GSM-R, je voulais voir clair en matière de freinage ou de passages à niveau mais pas seulement. Je l'ai omis mais tous mes prédécesseurs en ont parlé: il y a eu fort heureusement des investissements massifs dans la suppression des passages à niveau et il faut poursuivre l'effort jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus un seul. Le cahier des charges de mon audit de sécurité portait sur les questions humaines, les questions de formation du personnel, sur la culture de la sécurité, sur la question des horaires et des cadences de travail. Il portait sur tout ce qui pouvait être amélioré pour éviter les franchissements de signaux.

L'idée était de demander un audit externe, pas un audit de la SNCB elle-même, non qu'on ne lui fasse pas confiance mais parce qu'il est bon de se faire contrôler par un autre que soi, ce qui me paraît normal en termes de bonne gouvernance. Cet audit, j'ai bataillé pour obtenir un budget pour le mener à bien et je n'en ai jamais vu la conclusion, vu que je n'étais plus le ministre au moment où il a été réalisé. Je vous suggère de demander qu'il soit versé à votre dossier car il pourrait amener des éléments utiles à vos travaux et à l'établissement de vos recommandations.

Voilà donc pour le volet "l'après Pécrot".

Pour le reste, il me semble qu'en matière de sécurité, entre 1999 et 2003, on a fait plutôt de bons choix. Il y a eu le cap ETCS avec, tout en le conservant, la logique d'accélération de la mise en œuvre du freinage. Et, par ailleurs, il y a eu l'augmentation et la réalisation plus rapide du GSM-R.

Par conséquent, pour ce qui concerne le volet sécurité, j'estime que ce qui a été fait, durant ces quatre années, était adéquat ou, en tout cas, cohérent. Les budgets ont été prévus et en partie dépensés, notamment pour la mise en place du GSM-R, du stop sous la forme de l'Eurobalise.

Tels sont les éléments factuels sur la sécurité et le contexte dans lequel ces choix ont été opérés dans un souci qui était le mien, c'est-à-dire que le ministre comprenne, sache de quoi il s'agit, ne débloque pas des budgets exclusivement sur la demande de la SNCB mais essaie d'avoir une logique de contrôle dans le bon sens, sans méfiance, pour permettre que politiquement les choses soient assumables. Il est impossible pour un ministre de rendre des comptes si l'unique opérateur est la SNCB, ou alors autant demander à la SNCB de le faire elle-même. Le ministre est là pour contrôler. Il est le responsable politique; il doit savoir assumer les choix et les arbitrer. Pour ce faire, il doit avoir de l'information. Ceci a pu parfois expliquer certaines relations difficiles avec la SNCB. Je pense qu'il est néanmoins précieux d'avoir des relations de contrôle; il ne convient pas de signer tout ce qui vient de l'entreprise, pas plus de la SNCB que de n'importe qui d'autre. Un ministre n'est pas là pour faire la politique demandée par une entreprise. Il est là pour porter un projet politique, le faire exécuter par l'entreprise dans le meilleur entendement, en tenant compte des immenses compétences que la SNCB recèle en son sein parmi ces travailleurs, ces ingénieurs, des personnes de grande qualité.

Le problème, c'est qu'il n'y a personne pour jouer le rôle de contre-pied ou de contre-poids technique ou budgétaire par rapport à ce qui est demandé.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Durant, ik heb een aantal vragen, maar ik wil beginnen met een bedenking waarop ik graag uw reactie zou horen.

Vandaag zijn hier drie van uw voorgangers geweest. Zij hebben er alle drie zwaar de nadruk op gelegd dat de NMBS uiteindelijk een autonoom overheidsbedrijf is dat zelf de beslissingen neemt en dat zij als minister daar enkel toezicht op hebben gehouden. Uit uw betoog onthoud ik vooral dat u op zoek was naar informatie, naar elementen waarop u zich kon baseren om de lijnen voor de NMBS zelf uit te tekenen. Ik voel een fundamenteel onderscheid in visie op de functie als minister van Mobiliteit, ten aanzien van de spoorwegmaatschappij. Kunt u daarop uw

eigen visie geven, ten opzichte van de visies die wij daarnet hebben gehoord?

Isabelle Durant: Je vous remercie de cette question car elle me permet de préciser ce que je viens d'expliquer. Je l'ai vu en fréquentant mes collègues ministres européens en charge du chemin de fer en Allemagne, en France ou en Hollande; ces entreprises ferroviaires ont d'énormes compétences techniques et elles déterminent souvent la politique elles-mêmes. Il me semble normal qu'une entreprise soit autonome dans la mise en œuvre, y compris pour des systèmes de freinage. Il n'y aurait pas cette commission spéciale aujourd'hui s'il n'y avait pas la possibilité de contrôler la raison de certains choix à certains moments, de contrôler les budgets mis en place, de savoir s'ils sont dépensés à bon escient, de savoir s'il n'est pas nécessaire d'organiser une expertise hors de la SNCB pour donner un avis, pour mettre en perspective, pour permettre que des ingénieurs parlent à d'autres ingénieurs et comparent des systèmes.

Ma vision est différente de celle de mes prédécesseurs. J'entendais M. Daerden dire que c'est la SNCB qui faisait le contrat de gestion. C'est quand même bizarre! Le contrat de gestion est négocié entre l'entreprise et l'État. L'État donne les moyens à l'entreprise et lui demande certaines choses en contrepartie. C'est un contrat négocié. L'État donne de l'argent mais a aussi des exigences.

Je me suis rendu compte que, le plus souvent, la SNCB arrive avec un contrat de gestion tout fait et le ministre fait quelques ajustements. Je pense qu'il est normal qu'un ministre, a fortiori de la Mobilité, contrôle et définit la ligne. La SNCB représente un énorme budget, ce qui est normal. C'est le politique qui doit décider si on aura des petites ou des grandes lignes, si on fermera telle ou telle gare. Le politique prend les décisions et la SNCB les met en œuvre.

Ma vision est un peu différente de celle de mes prédécesseurs, mais je l'assume pleinement.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, een korte reactie.

Als ik het goed heb begrepen, ik was er toen zelf nog niet bij, liep het tweede beheerscontract van 1997 tot 2004. Dat wil zeggen dat er tijdens uw bevoegdheid niet over een beheerscontract werd onderhandeld, tenzij op het einde, ter voorbereiding van het derde beheerscontract.

Ik volg uw mening over wat een beheerscontract zou moeten zijn. Dat moet inderdaad voortvloeien uit een visie van de overheid, die dan met het autonoom overheidsbedrijf moet worden bediscussieerd. Eens het beheerscontract wordt afgesloten, is het, denk ik, toch de verantwoordelijkheid van het spoorbedrijf om dat uit te voeren, eerder dan dat de bevoegde minister op dat moment nog allerlei initiatieven neemt om tussenbeide te komen. Of verschillen wij daarover ook van mening?

Isabelle Durant: Il n'y a pas eu de contrat de gestion lorsque j'étais en charge, pour la bonne raison qu'on a beaucoup travaillé à le préparer; on ne l'a pas terminé parce qu'on était dans la réforme des structures. Il a donc été fait après. Je n'ai donc vécu qu'avec le contrat de gestion précédent, prolongé et auquel on a apporté quelques avenants, sur la tarification entre autres.

Par ailleurs, au sujet de la question de l'implémentation du contrat de gestion, il est vrai qu'elle revient à l'entreprise ferroviaire. Laissons les techniciens faire leur métier; ce n'est pas le ministre qui va aller placer les systèmes de sécurité ou autres. Mais justement, les systèmes de sécurité ne sont pas dans le contrat de gestion et actuellement, à part la question des passages à niveau, il n'y a rien dans ce contrat qui concerne la sécurité.

Il n'est donc pas anormal qu'un ministre essaie de comprendre et de soutenir des investissements utiles. S'ils sont éventuellement un peu plus chers ou un peu moins chers, il faut faire une balance. Dans le cadre de l'ETCS, on a décidé à un moment donné d'améliorer le système de freinage via le système Eurobalise, tout en gardant le cap sur l'ETCS. Je suis incapable de vous dire quelle est la balance en termes de pénalités-argent ou de pénalités-temps. Est-ce qu'on aurait dû ou pas? C'est difficile à dire, il faudrait vraiment une étude coûts-bénéfices.

Mais il ne me paraît pas anormal qu'un ministre s'occupe de cela. Cela relève même de sa responsabilité sinon pourquoi faire une commission au parlement pour en parler, si ce n'est pour que je vous lise les réponses de la SNCB? C'est d'ailleurs souvent ce qui arrivait quand je recevais des questions des parlementaires, c'était souvent la SNCB qui faisait les réponses. Mais alors, à quoi sert le ministre?

Éric Thiébaud: Madame Durant, je vous remercie pour votre exposé, assez complet, clair et franc.

La question de l'expertise que l'on ne trouve pas à l'extérieur de la SNCB a déjà été soulevée dans cette commission. En effet, une directive européenne, prise en 2004 et transcrite en 2006, prévoit un organe de sécurité et un organe d'enquête.

Les différents rapports dénoncent le fait que l'organe de sécurité, qui est un service du SPF Mobilité, le SSICF, était composé d'experts de la SNCB qui étaient détachés. Il s'agit donc d'un problème auquel on doit réfléchir et répondre. En fonction des statuts des agents qui feront partie de cet organe, on est plus ou moins dégagé de la structure de l'entreprise elle-même.

À partir de 1998, dans les rapports des experts et dans ceux de la Cour des comptes, on fait état de nombreux dépassements de feux rouges. Vous l'avez dit lors de votre exposé et vous avez parlé d'un audit qui avait été réalisé.

Quel a été votre cheminement par rapport à cet audit? Vos prédécesseurs nous ont parlé du commissaire du gouvernement au sein de l'entreprise. Avez-vous été informée de cette problématique via les rapports du commissaire du gouvernement ou avez-vous procédé autrement? Avez-vous eu connaissance des résultats de cet audit? Des mesures ont-elles été prises, au sein de l'entreprise, par rapport à cette problématique spécifique, à savoir la formation du personnel, la prévention ou les mesures prises au niveau des infrastructures?

Vous avez également parlé de l'implémentation du GSM-R, suite à l'accident de Pécrot. Cette question a déjà longuement été évoquée. Comme M. Daerden le disait, pour les grandes infrastructures, c'est toujours plus long et plus cher. Vous l'avez rappelé également. Mais pour le GSM-R, ce fut particulièrement long puisque c'est seulement maintenant – 2009 et 2010 – qu'il est vraiment bien implanté sur tout le réseau ferroviaire belge. Avez-vous connaissance de difficultés spécifiques quant à l'implantation du GSM-R ?

Isabelle Durant: Pour ce qui concerne la question des dépassements de signaux, j'ai bien été avertie. Il s'agit effectivement d'un phénomène inquiétant. Il est difficile d'en connaître les causes. Est-ce lié à la fatigue, à la formation, aux cadences, etc.? Il existe probablement une série de causes, mais c'est un peu facile d'en pointer une sans avoir une approche complète et précise.

Pour ce qui est des dépassements de signaux, j'ai été avertie tant par les organisations syndicales, qui sont bien au courant de ce genre de choses et avec lesquelles j'avais des contacts réguliers, que par le commissaire du gouvernement. C'est en effet son travail.

J'ai fait la demande d'un audit dont je n'ai pas eu connaissance des résultats, étant donné qu'il a été réalisé en juin 2003, après mon départ en tant que ministre. Ma demande d'audit concernait la question des dépassements de signaux et ses causes (fatigue, formation, cadence ou autres facteurs humains). Par ailleurs, j'ai posé la question de la culture de sécurité. Personne ne souhaite évidemment un accident de trains à la SNCB. Tous sont hyper attentifs et font bien entendu le maximum pour éviter cela. Toutefois, la culture de sécurité est-elle diffusée de la bonne manière? Comme pour toute entreprise où l'on travaille sur chantier, il y a une culture de la sécurité. Sur chantier, c'est généralement dans le but de protéger les ouvriers contre les accidents du travail. À la SNCB, c'est pour protéger non seulement les travailleurs mais aussi l'entreprise et les voyageurs.

Je voulais que l'audit en question analyse tous les échelons de personnel sur le plan de la formation, de l'information dans l'entreprise, des remises à jour ou à niveau, etc. Y avait-il, oui ou non, une culture de la sécurité? Comment était-elle nourrie? Était-elle entretenue régulièrement? J'ai demandé à avoir le budget pour faire cet audit, qui, finalement, si mes informations sont correctes, a plutôt été fait sur le budget de la SNCB. C'est à vérifier.

Toujours est-il que je n'en ai pas eu connaissance, étant donné que je n'étais plus ministre. Néanmoins, même si j'ignore ce qu'elle contient, il me semble que cette pièce pourrait s'avérer utile.

Le président: L'audit a-t-il été réalisé par Deloitte?

Isabelle Durant: J'ignore à qui l'audit a été confié.

Le président: Le rapport d'audit est normalement repris dans les documents qui ont été transmis aux commissaires. Si vous n'en connaissez pas les résultats, vous avez la possibilité de les lire.

Christophe Bastin: Je vous prête les documents.

Isabelle Durant: C'est vraiment gentil! Je vous les loue!

Valérie De Bue: Monsieur le président, madame la ministre, ma question est dans la foulée de celle de mon prédécesseur. À la suite de chacune des trois premières auditions, nous nous sommes interrogés sur le bon suivi des contrats de gestion par le politique. À aucun moment les trois ministres précédents n'ont été alertés d'un problème de sécurité parce que pendant les années 1990, il n'y avait pas eu d'accident de train. Cette manière de fonctionner avec le commissaire de gouvernement est-il un bon mécanisme et vous paraissait-il suffisant à l'époque?

Dans les rapports des experts, il apparaît que tous les plans d'investissement en matière de sécurité, qui datent de bien avant votre époque, présentaient des budgets et des délais sous-estimés, qui étaient revus. On a perdu du temps, certains systèmes ont été abandonnés au profit d'autres et on n'a pas d'impression de cohérence et de continuité en matière d'investissements pour toute la période étudiée. Aviez-vous conscience de ce problème à l'époque?

Isabelle Durant: J'ai lu la presse depuis l'accident, j'ai lu les documents publiés et toutes les opinions plus ou moins fondées sur lesquelles il vous revient de vous baser et de faire un rapport sur la pertinence des choix de la SNCB. En tout cas, dans mon souvenir, entre 1999 et 2003, j'étais plutôt rassurée. En 1999, quelques mois après mon arrivée, on m'informe que le comité de direction et le conseil d'administration optent pour la Rolls: ils font le choix de l'ETCS, le système interopérable le plus performant et pour lequel j'étais entièrement prête à obtenir un budget au gouvernement pour le financer.

Comme je le disais tout à l'heure, il faut un contrôle du ministre mais le ministre n'est pas non plus un technicien. On me présente un choix ambitieux, volontaire. On sait qu'on n'a pas encore les derniers standards de l'ETCS mais qu'on va s'engager pour préparer in fine le système le plus interopérable. Avouez que c'est plutôt rassurant pour un ministre de voir que l'entreprise lui présente une option sûre, surtout pour un petit pays central, de transit. Dans un petit pays comme le Danemark où circulent moins de trains étrangers, la question se poserait dans d'autres termes. La Belgique étant un petit pays au réseau très dense et très emprunté à toutes les raisons de s'équiper d'un système parfaitement interopérable et très sûr.

Je suis confiante quand ces informations me parviennent. Je ne contrôle évidemment pas semaine après semaine les investissements et les aléas divers sur la disponibilité d'un système.

Est-ce que le système du commissaire fonctionne bien? Est-il un bon moyen pour informer le ministre? Oui et non.

Oui, c'est un bon système. La fonction du commissaire est définie par la loi. Il est là pour contrôler la validité des décisions que prend l'entreprise par rapport à la loi de 1991, modifiée à plusieurs reprises.

Mais il n'est pas là pour fournir des opportunités. En même temps, le commissaire du gouvernement est souvent quelqu'un en contact direct et permanent voire est éventuellement lui-même un ancien de la SNCB, donc proche de l'entreprise.

Je ne mets pas en cause ni M. Forton que j'ai connu, ni par la suite la commissaire du gouvernement désignée à sa succession. Je pense que ces personnes sont en contact étroit avec l'entreprise, comme M. Forton, et c'est normal. Il n'est pas facile de trouver le point d'équilibre pour une personne qui connaît l'entreprise et qui en même temps doit faire preuve d'un détachement suffisant pour remettre un avis indépendant auprès de son ministre. Je n'ai jamais eu de problème avec aucun commissaire du gouvernement.

Néanmoins, je crois qu'un rapport annuel sur un certain nombre d'investissements doit faire l'objet pas seulement du contrat de gestion mais pourquoi pas d'une présentation en commission parlementaire. Le ministre y viendrait présenter annuellement l'état d'avancement des investissements avant d'adopter les choix proposés par la SNCB.

Je crois que le contrôle est compliqué et difficile parce qu'on discute parfois d'arguments techniques. Que voulez-vous y dire? Si on vous dit que cela n'a pas été possible, vous n'allez pas vous informer auprès de la Deutsche Bahn ou la SNCF par exemple.

Obliger la SNCB d'informer annuellement le parlement sur l'état d'avancement d'un investissement, ce n'est pas difficile à obtenir. Parfois, des choses vous échappent sur certains choix et il faut faire en partie confiance à des techniciens. Je pense qu'il est possible d'améliorer les procédures permettant à la SNCB de rendre des comptes sur les choses qui apparaissent

comme des priorités pour le politique. C'est le cas ici pour la sécurité.

Steven Vandeput: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Durant, ik dank u voor uw bijdrage.

Ik wil daarop dieper ingaan. Als ik het goed begrijp, was de NMBS een staat binnen de Staat, die vrijwel voor zichzelf besliste. Dat hebt u daarnet gezegd. Uw enige directe bron van informatie was uw regeringscommissaris.

Hoe ging dat dan concreet? Wij hebben het al veel gehad over de beslissing om voor ECTS te gaan, maar het is pas na die beslissing fout beginnen lopen. De keuze in 1999 wordt niet ter discussie gesteld, maar wel de uitrol van dat verhaal.

Vermits u de budgetten zo goed kent, vermoed ik dat u op de hoogte was van het belang van dat project in het geheel van de veiligheid voor de NMBS. U hebt via uw commissaris vastgesteld dat budgetten, die specifiek voor dit project waren voorzien, niet werden besteed.

Ik weet niet of uw commissaris directieven had om u daarover specifiek te informeren. Hebt u acties ondernomen, zoals budgetaanpassingen, beheerders op hun verantwoordelijkheden gewezen of wat dan ook, toen uw commissaris u dat meedeelde? Welke opdracht had uw commissaris om tussenbeide te komen in het feit dat er klaarblijkelijk vanaf de dag na de beslissing verschrikkelijke vertragingen kwamen inzake de implementatie van dat systeem?

Isabelle Durant: Dans le cadre des décisions que j'ai pu prendre, il y a certainement eu des décisions d'ajustement. Par exemple, pour le GSM-R, j'ai demandé des moyens supplémentaires et j'ai mis la pression pour la mise en œuvre de ce système. Il s'agissait d'une décision formelle accompagnée d'une modification budgétaire afin de garantir l'accélération de la mise en œuvre du GSM-R. Et même avec cela, celle-ci était annoncée pour 2005, elle n'a pourtant été réalisée qu'en 2009. Pourquoi? Vous poserez la question aux ingénieurs de la SNCB. Je présume qu'il y avait des raisons purement techniques. Il n'y avait certainement pas une volonté de la SNCB de traîner. Elle avait les moyens. Ils se sont sans doute trouvés confrontés à diverses difficultés d'ordre matériel, plutôt qu'à des objections de principe ou des objections politiques.

Entre 1999 – moment où la décision a été prise au sujet de l'ETCS – et 2001 – l'accident de Pécrot –

se passent deux ans durant lesquels je n'ai évidemment pas demandé un rapport hebdomadaire sur l'implémentation de la décision ETCS. Mais d'après mon souvenir, j'étais régulièrement informée au cours de réunions avec le commissaire du gouvernement pour faire le point sur une série de choses, que ce soit sur le plan d'investissement ou d'autres sujets et dossiers, y compris la question des accompagnateurs de train. Rappelez-vous, à l'époque, on parlait de la sécurité des trains eux-mêmes, et donc des voyageurs, mais se posait aussi la question de la sécurité des accompagnateurs, puisqu'il y avait eu – comme cela s'est encore passé hier – des agressions sur des accompagnateurs. La question se posait donc de savoir si on pouvait leur donner un mandat d'officier de police judiciaire et jusqu'où on pouvait donner à un accompagnateur de train une mission de police. Il s'agissait d'une discussion difficile que nous avons dû mener avec les organisations syndicales et le commissaire.

Tout cela pour dire que je recevais des rapports réguliers, mais je ne pourrais pas vous dire aujourd'hui si entre janvier 2000 et avril 2001, ... C'est un laps de temps relativement long, mais c'est également un délai court pour concrétiser des investissements. Vu l'importance des montants qui sont consentis – plus de 300 millions d'euros –, cela ne se dépense pas comme ça en quelques mois de temps. Il y a des engagements progressifs, en fonction des réalisations.

Pour ma part, je n'ai pas souvenance de moments précis où on a attiré mon attention sur le fait que l'on perdait du temps et où l'on ne faisait pas ce qu'il fallait. Je constate que le cahier de charges pour ETCS, système pour lequel la décision a été prise en 1999, a été rédigé au début de l'année 2001. Donc au moment où on décide de s'orienter vers l'ETCS, il fallait encore rédiger le cahier des charges à l'attention des fabricants du système. Rien que cette période-là constitue une période de préparation, mais qui n'amène cependant aucune réalisation sur le terrain. Puis, une fois le cahier de charges établi, on lance l'appel d'offres aux opérateurs. Et s'écoule encore un laps de temps certain avant l'étape suivante. Donc, c'est vrai, c'est très lent entre la prise de décision et le moment où les chantiers sont mis en place. Et dans ce cas-ci, la décision était nouvelle; en 1999, on a décidé d'aller vers l'ETCS et il fallait s'y tenir. Après l'accident de Pécrot, il a fallu rester sur ses positions et tenir ce cap.

Après Pécrot, on a dit: "On s'y tient! On ajoutera simplement un système de stop, Eurobalise, mais

on garde le cap ETCS." En fait, de mon point de vue, c'était assez cohérent, assez confortable pour moi d'être dans une logique où l'entreprise me proposait des choix cohérents, peut-être un peu lents, mais qui aboutiraient à un équipement de bonne qualité, interoperable, le meilleur.

Voilà l'état d'esprit dans lequel je me trouvais. Après Pécrot, GSM-R, d'une part, parce que nous avons vu tout le problème de communication sur lequel reposait la tragédie de Pécrot et, d'autre part, en attendant l'implémentation complète de l'ETCS, la volonté de mettre en place un système de stop par les Eurobalises, qui étaient parfaitement compatibles. C'était en quelque sorte déjà faire un premier pas, un complément avant d'avoir le système complet.

Après, il y a eu des choix différents. Je n'ai pas non plus bien compris pourquoi, en 2004-2005-2006, se sont opérés ces changements: on est revenu sur TBL1, puis TBL1+. Ce sont des choses qui appartenaient à une autre période, mais je n'étais plus à l'intérieur et je ne puis donc vous donner un avis de l'intérieur.

Tanguy Veys: Ik dank mevrouw Durant voor haar antwoord. Ik heb alleen de indruk dat u hier vandaag een analyse brengt die u meer maakt als politica dan als toenmalig minister. Als we kijken naar de verklaring die u toen in het Parlement hebt gegeven omtrent de werking van de NMBS, de standpunten die u toen hebt ingenomen, hebt u tijdens uw ambt zeker niet met dezelfde ampleur ruchtbaarheid gegeven aan de verstandhouding die u hier nu in beeld brengt of het Parlement op die problemen gewezen. Dat is een eerste bedenking.

Een tweede punt. Wanneer u het hebt over de beheersovereenkomst en de beslissing omtrent ETCS gaat u er prat op dat die keuze voor ETCS redelijk snel werd gemaakt, een goede keuze op dat moment. Ik verwijs naar de raad van bestuur van de NMBS van 17 december 1999. Anderzijds was er op dat moment echter ook reeds de lopende beheersovereenkomst die niet sprak van ETCS maar van TBL. Dat had als gevolg – ik verwijs naar het rapport van het Rekenhof – dat op 17 december, toen de raad van bestuur besliste om de keuze voor ETCS te maken, zij beslisten om dit dossier aan u over te maken, goed wetend dat het niet in de overeenkomst stond en dat ze daarvoor minstens uw akkoord moesten vragen. Ze wensten daarover te onderhandelen. Het Rekenhof merkt op: "noch over het resultaat van bovenvermelde onderhandelingen, noch over de formele

goedkeuring van dit dossier door de minister heeft het Rekenhof informatie kunnen verkrijgen". Er blijkt geen schriftelijke neerslag terug te vinden te zijn in de archieven van de NMBS Holding, Infrabel of bij uw departement, de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het is wel opvallend dat er van een dergelijke grote beslissing, waaraan u uw betoog grotendeels hebt opgehangen en waarmee u uw beleid hebt gemotiveerd, geen beslissing is terug te vinden.

Een tweede punt is dat er blijkbaar pas na Pécrot bijkomende maatregelen werden genomen om ETCS versneld door te voeren. Blijkbaar had u dus voor Pécrot wel nog marge om ETCS sneller door te voeren. Ik blijf met die vraag zitten. Toen u bent aangetreden in 1999 – er was al een hele geschiedenis gepasseerd – kwam u tot de vaststelling dat er geen afdoende operationeel veiligheidssysteem was. U had er op dat moment perfect voor kunnen kiezen – hoewel de normen misschien niet Europees waren – om toch volop te gaan voor TBL1, wetend dat ETCS pas in een veel later stadium geïnstalleerd zou kunnen worden. Waarom hebt u TBL1 dan toch volledig afgeblazen, wetend dat u koos voor een oplossing die niet op korte termijn zou gerealiseerd worden?

Isabelle Durant: À l'époque, le conseil d'administration prend sa décision. D'ailleurs, c'est à lui qu'il revient de la prendre. Personnellement, je suis en fonction depuis trois mois. Je suis informée et je suis satisfaite. Je l'ai d'ailleurs fait à plusieurs reprises: un ministre peut remettre en cause une décision du conseil d'administration moyennant un avis de son commissaire du gouvernement. Dans les 24 ou 48 heures après le conseil d'administration, le ministre peut remettre en cause une décision du conseil d'administration pour la rediscuter. Je ne l'ai pas fait. Au contraire, j'estimais qu'il s'agissait d'une décision opportune, suivant l'information que l'on me transmettait à l'époque, sur l'intérêt de faire un système interoperable, etc.

À l'époque, il n'y avait pas de raison de m'opposer ou de manifester un mécontentement sur une décision du conseil d'administration, qui va dans le bon sens, qui choisit le meilleur système possible et celui pour lequel pas mal de pays de l'Union européenne avaient déjà opté. Ce n'était pas un choix avant-gardiste. C'était déjà le choix d'autres compagnies ferroviaires et je pensais positif que la SNCB, de manière ambitieuse et volontariste, décide de se doter du meilleur système.

Pour le reste, le cahier de charges est commandé. Entre le moment où la décision est prise au sein

du conseil d'administration et le moment où l'on rédige le cahier de charges pour faire l'appel d'offres sur l'ETCS, quelques mois s'écoulent. C'est normal. La réalisation d'un cahier de charges prend du temps. Jusque-là, je laisse faire! On ne peut pas demander à la SNCB de faire plus vite que la musique!

Donc, en ce qui concerne le TBL1+, plus exactement le TBL1 Eurobalise, on a décidé d'accélérer la fonction stop après l'accident de Pécrot. À côté du GSM-R, on franchit les étapes, même si le cahier de charges a été commandé avant l'accident de Pécrot et qu'il est lancé. On va gagner du temps, on va faire plus: on va, dès maintenant, utiliser l'Eurobalise en sus pour la fonction stop. Ce ne sera pas incompatible avec l'ETCS quand il sera mis en service. J'ignore ce que vous auriez voulu de plus! Peut-être aurait-il fallu faire plus ou plus tôt ou demander déjà en juillet 2000 d'accélérer encore le cahier de charges ainsi que des choix. Mais il me semblait, avec les connaissances en ma possession à l'époque, que l'on était sur la bonne voie au niveau des choix en matière de sécurité.

Tanguy Veys: Mevrouw Durant, u zegt: "Er is nooit enig document van teruggevonden. Er was ook geen reden voor mij om die beslissing te contesteren".

In de documenten van de raad van bestuur staat letterlijk: "Wij gaan de beslissing voorleggen aan de minister. Wij gaan de goedkeuring vragen". Het Rekenhof zegt: "Wij hebben nooit enige goedkeuring teruggevonden".

Dat is toch wel vreemd. De NMBS vraagt aan u de goedkeuring en er komt geen enkel signaal van u.

Ten tweede, u zegt dat u toen hebt gekozen voor de opmaak van het 'cahier de charge' voor ETCS. Ook dan rijst de vraag hoe uw verstandhouding met de industrie, ik vermoed toen nog ACEC, was. Wij weten – uw voorgangers hebben dit ook toegegeven – dat de keuze voor de partners in de industrie niet op de meest efficiënte of de meest goedkope was gebaseerd, maar ook met de gevolgen voor de economische belangen in België te maken had. In hoeverre heeft die keuze u ook beïnvloed?

Isabelle Durant: Je dirai deux choses. Je vous le répète, en l'absence de contestation par le ministre d'une décision du conseil d'administration, cette dernière est réputée approuvée. J'ai contesté certaines décisions mais je n'ai pas contesté celle-là. Pour moi, il était clair

que la décision était bonne et qu'il n'y avait aucune raison de la contester. Ensuite, sur la question des ACEC, je revendique le fait que le ministre ne s'en mêle pas. Je ne me mêle pas de dire qu'il faut choisir les ACEC, Alstom ou je ne sais qui.

On est dans une logique de marché public et les ACEC sont une entreprise, qu'elle soit belge, wallonne, flamande, bruxelloise, qui a réalisé et vendu des systèmes à d'autres entreprises ferroviaires, qui avait une compétence pour ce faire. Il y a un appel d'offres et comme dans tout appel d'offres, il y a une contestation possible par ceux qui sont évincés. Si un concurrent considère qu'il aurait dû être retenu, il peut contester le marché, il a le droit de le faire, il doit même le faire. Mais ici, je me suis bien gardée de dire que je voulais les ACEC. J'ai laissé procéder à un appel d'offres en bonne et due forme, comme on l'a fait pour les choix de matériel roulant pour les voitures à double étage achetées à l'époque; ce n'est certainement pas le ministre qui va aller contester ou désigner l'entreprise qu'il faut choisir.

Que par ailleurs, cela tombe bien que ce soit une entreprise wallonne, une entreprise belge, tant mieux mais je ne me suis en rien mêlée de l'attribution des marchés. Ce serait sortir totalement de son rôle. Ce n'est pas au ministre d'attribuer les marchés: il y a des procédures pour cela. Les procédures sont respectées et si ce n'est pas le cas, les évincés peuvent introduire un recours, ce qu'ils ne manquent pas de faire.

Christophe Bastin: Monsieur le président, je serai bref. Madame Durant, merci pour la qualité de votre exposé. Vous avez déjà répondu à certaines de mes questions. Comme vous je regrette l'absence d'expertise contradictoire et que malheureusement, comme vous le disiez, la SNCB soit un monopole. Par contre, je ne comprends pas quand vous dites qu'on ne va quand même pas aller voir à la SNCF. Pourquoi justement ne pas aller chercher chez nos voisins cette expertise contradictoire? En tant que bourgmestre, je profite parfois de l'expérience des bourgmestres des communes voisines sur certains produits.

Vous dites que vous le regrettez mais le regrettiez-vous déjà en ce temps-là et alors qu'avez-vous fait pour remédier à cette situation où nous n'avions pas d'expertise contradictoire?

Isabelle Durant: Monsieur Bastin, nous sommes d'accord en ce qui concerne l'expertise contradictoire. Nous la regrettons. Pourrions-nous demander de l'expertise ailleurs? L'Agence

européenne est aussi un instrument. Elle est là pour se mettre un peu au-dessus des compagnies ferroviaires et donner un avis. J'estime également que l'on pourrait mieux faire en demandant des expertises ferroviaires à des acteurs du monde ferroviaire, monde extrêmement spécifique. Il faudra cependant bien les choisir. En effet, et je suis bien placée pour le savoir, à l'échelle européenne, il existe de nombreux contacts, voire des "ententes", entre les entreprises ferroviaires sur un certain nombre d'aspects. Si l'on opte pour une expertise contradictoire, il faut donc rester prudent. Pour ma part, je privilégierais les chemins de fer suisse.

Quant à savoir ce que nous pourrions faire de plus, j'ai évoqué à l'époque la transposition de la directive européenne sur l'ouverture du fret ferroviaire et la fameuse séparation verticale qui a été décidée après mon départ. J'avais obtenu un accord pour mettre en place un répartiteur, en gardant la SNCB "une". Comme dans le cas de l'IBPT pour les télécommunications, ce répartiteur comptait un corps de personnes formées, d'experts ferroviaires, à qui on va garantir un salaire et une autonomie vis-à-vis de la SNCB. Ceux-ci ne seront plus dépendants de la SNCB et n'y retourneront plus. Il s'agissait de leur donner la capacité d'être réellement autonome. Ma volonté était de créer un corps indépendant dans l'administration. C'est ce que nous avons voté ici même au parlement.

Par la suite, on a fait un choix autre. On a décidé de revenir en arrière et de faire la séparation, telle qu'elle existe aujourd'hui. C'est un choix politique tout à fait respectable, même si ce n'était pas le mien. C'est la démocratie! Une décision peut toujours être changée et cela ne me pose aucun problème.

Rachid Madrane: Monsieur le président, comme mes collègues, je tiens à remercier Mme Durant pour la clarté de son exposé. Je serai très bref, étant donné que de nombreuses réponses ont été données.

Madame Durant, comme d'autres, vous avez évoqué l'ETCS, en insistant sur l'importance qu'il revêtait pour vous, avant même le drame de Pécrot. Je souhaiterais vous demander quelques précisions à ce sujet.

Lundi, en commission, M. Damar a aussi souligné la volonté de l'entreprise d'aller vers l'ETCS. Il a insisté sur cette volonté renforcée après l'accident de Pécrot. Par contre, j'ai trouvé la réponse de M. Schoupe un peu ambiguë. Alors qu'il était

interrogé par mon collègue Ronny Balcaen lors d'une précédente audition, il a répondu qu'en 1999, l'ETCS n'avait "qu'une existence de papier". C'est l'expression qu'il a utilisée. Selon lui, le système ETCS n'existait pas. On en connaissait simplement les caractéristiques et les principes, a-t-il dit.

Nous avons décodé en filigrane que la volonté de l'entreprise était d'essayer de rendre le TBL2 comparable à l'ETCS. On voulait que le TBL2 ait les mêmes caractéristiques et les mêmes avantages que l'ETCS.

Pouvez-vous nous éclairer sur ce point? Quand vous parlez de l'ETCS avant et après Pécrot, parlez-vous d'un ETCS à créer de toutes pièces ou d'un système belge qu'on aurait développé et qui aurait été comparable aux futures normes européennes?

Isabelle Durant: Je vais vous répondre de façon partielle. Il me manquait également des éléments, je ne vous le cache pas.

Je pense qu'on va trop loin quand on dit que l'ETCS n'existait que sur papier. Mais il est vrai qu'il n'était pas opérationnel tout de suite, on ne pouvait le commander et le placer illico. On savait qu'il y avait encore pas mal d'*upgrading* à organiser à l'échelle européenne. C'était plutôt un processus qu'un instrument fini.

Vu ce qu'on vient de dire sur la durée des choix, j'étais plutôt satisfaite qu'on s'engage dans le processus. On savait que ce n'était pas terminé mais on savait que c'était le système qu'il nous fallait.

Plutôt que d'attendre d'être les derniers à prendre le train en montant dans le dernier wagon, entrons de plain-pied dans cette technologie, même si elle n'est pas terminée. Je n'ai pas entendu M. Damar mais j'adhère à ses propos que vous m'avez relayés sur le fait de faire un choix ambitieux et fort. Je trouvais que c'était une bonne idée.

Le degré de pénalité-temps et le degré de pénalité-argent derrière la non-finition de l'ETCS étaient évidemment très difficiles à estimer. Je ne pourrais pas vous donner de réponse précise à ce sujet.

Ronny Balcaen: Dans le prolongement de l'intervention de M. Madrane, vous évoquez la mise en œuvre de la décision ETCS en tout cas avant Pécrot. Les cahiers de charges sont rédigés, les appels d'offres sont lancés, on voit

que les choses évoluent et que le projet semble ambitieux, en tout cas au départ. Je reprends également les propos de M. Damar devant la commission, parlant d'un choix structurant pour l'ensemble du chemin de fer qui va donc bien au-delà de la pure problématique de la sécurité en tant que telle.

Mais, ce que l'on voit beaucoup dans les rapports d'experts, c'est qu'il n'y a pas toujours un plan très cohérent et une préparation énorme du dossier dans les décisions qui sont prises à la SNCB. On a l'impression – je ne vais pas dire qu'on navigue à vue – que certaines décisions n'ont pas l'air d'être vraiment très bien préparées. Aviez-vous l'impression, au moment de la décision sur l'ETCS en 1999, qu'il y avait un plan global – on sait où on va – mais aussi détaillé en termes de planning, de choix concrets, etc. Je crois qu'il est important de comprendre qu'elle était la vision que les ministres en charge avaient, ou pas, de la finesse du projet présenté par la SNCB.

Isabelle Durant: Je vous répondrais plutôt que non. Je veux dire par là qu'on ne m'a pas transmis un échéancier extrêmement précis au moment de la décision du conseil d'administration. On ne m'a pas dit que ce qu'on choisissait aujourd'hui aurait telle ou telle suite dans trois mois ou une autre en 2000, etc.

Il y a eu – et les mots de M. Damar sont intéressants – un choix structurant. Cela veut dire qu'un choix va structurer les investissements de l'avenir et va diriger les logiques futures dans le cadre des investissements de sécurité. Mais je n'ai pas eu connaissance d'un plan hyper détaillé sur l'implémentation. C'était un choix de structure; il est important de le faire à un moment donné car c'est ce choix qui implique qu'on va rester sur un certain rail, sur une certaine optique. Si, comme on l'a fait après Pécrot, on décide d'ajouter un complément sur le freinage, ce n'est pas un changement de cap. C'est le même cap dans lequel on se donne un moyen complémentaire d'amélioration.

Vous me direz que j'aurais du avoir un plan détaillé. Peut-être, mais j'ai eu connaissance d'autres décisions du conseil d'administration de la SNCB sur d'autres dossiers que l'on prenait parfois sur la base d'une feuille A4 à quelques heures du matin. Autant je regrette un cas comme celui-là, autant je ne trouve pas gênant que, dans ce cas-ci, on opte pour un choix de structuration duquel vont découler toutes sortes d'autres choix opérationnels: cahiers de charges, appels d'offres, etc. Je trouve que c'est moins gênant que dans le

cas des achats de filiale ABX, pour ne pas les citer. Dans ce cas-ci, on a fait un choix de type structurant sans plan détaillé.

Le plan détaillé devait suivre. Il s'agissait de travailler au cahier de charges et de relancer l'appel d'offres, ce qui n'était pas si mal!

Steven Vandeput: Mevrouw Durant, ik dank u voor uw openheid. Van alle sprekers betoonde u de grootste openheid over hetgeen we in onze commissie bespreken. Daarom hoop ik dat u mijn volgende vraag even open zult behandelen.

U hebt rapporten van experts, het Rekenhof, ERA en andere gezien. U hebt waarschijnlijk ook al enkele dingen gehoord uit onze commissie. U hebt het gevoel dat u na het ongeval in Pécrot door de NMBS goed bent ingelicht en op de hoogte gehouden zoals het hoorde. Alle getuigenissen tot nu toe zeggen dat het onmogelijk was om het ETCS-systeem, al dan niet op papier, in de periode zoals destijds gepland uit te voeren. Men is bij de vooropgestelde planning altijd volutaristisch geweest.

Hebt u na Pécrot zelf het gevoel gehad dat u door de mensen van NMBS op een goede en degelijke manier bent ingelicht? Of denkt u dat ze u destijds misschien in slaap probeerden te wiegen?

Isabelle Durant: Non, je n'ai pas vraiment eu l'impression d'être menée en bateau et désinformée. Franchement, avec l'accident de Pécrot, dont je me souviens comme si c'était hier, nous avons vu à quel point - même s'il y a eu d'autres franchissements de signaux qui n'ont pas abouti à une collision -, c'est la question de la communication qui a été posée. Nous avons eu de terribles témoignages. Tout ce que nous avons entendu était effrayant. Je reconnais m'être demandé comment c'était possible. Peut-être n'avais-je pas été assez attentive à l'installation du GSM-R. Les gens avaient un gsm, mais à cet endroit, il n'y avait pas de couverture gsm. Ce train roulait à toute allure et n'a pas pu avertir l'autre qu'il allait lui foncer dedans. C'est affreux! Je me suis donc demandé comment cela se faisait que je ne savais pas cela. Peut-être n'avais-je pas la proactivité de demander où on en était avec l'équipement des GSM-R. De plus, les trains étaient engagés en sens inverse sur la même voie. C'est vraiment le pire du pire!

Par contre, une demande d'audit a été faite entre-temps – et j'espère qu'il aura été le plus complet possible –, justement pour tous ces accidents qui ne causent pas de morts, mais qui auraient pu.

J'ai l'impression que les ingénieurs étaient des gens de très bonne qualité, dont je ne mets nullement en cause la compétence. Peut-être pourrait-on mettre en cause leur trop grande compétence. Je veux dire par là: des gens trop consciencieux ou qui, réfléchissant à un système, veulent le concevoir entièrement eux-mêmes, qui sont dans une logique perfectionniste, qui hésitent éventuellement devant des choix. Mais il ne s'agissait certainement pas d'un refus d'informer le ministre ni d'une volonté de brader la sécurité.

Ce qu'on peut faire, c'est s'interroger sur la pénalité temps et sur la pénalité argent. Quand on choisit un système, qu'est-ce qu'on perd? Quand on fait un choix, par définition, on ne fait pas autre chose.

Steven Vandeput: Was de audit die u hebt besteld over de veiligheid, louter een proactieve actie of meende u dat er iets meer aan de hand was en dat u dat graag van iemand anders zou horen?

Isabelle Durant: L'ETCS était en cours. L'accident de Pécrot avait démontré tout le problème des GSM-R. C'était le moment où jamais de tenter de mettre à jour les autres problèmes possibles: les franchissements de signaux, le temps de travail, la fatigue des chauffeurs, le facteur humain, la culture de sécurité, etc.

Quels sont les autres éléments que l'on peut améliorer dans l'entreprise dans un souci de réel soutien? C'était une démarche proactive faite en toute ouverture et honnêteté. C'est vrai qu'elle arrivait après un accident, c'est-à-dire à un moment où tout le monde était sous le choc, y compris les ministres. Mais on s'est demandé comment procéder pour faire plus vite et mieux, y compris au niveau des aspects qui n'ont pas trait systématiquement à l'équipement des locomotives ou des voies.

J'espère que vous ferez bon usage de cet instrument et que l'audit est intéressant. Pour le reste, il vous appartiendra d'élaborer des recommandations. Je vous souhaite un bon travail. Le sujet est, en tout cas, passionnant. J'espère également que vous rédigerez un rapport utile pour la sécurité ferroviaire, mais aussi pour la SNCB qui a parfois besoin du regard du politique. Il est, en effet, parfois utile que d'autres personnes que les experts, ou avec l'aide de ces derniers, se penchent sur un sujet avec des yeux un peu plus neutres et sous un angle moins technique.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een paar vragen.

Een eerste vraag sluit aan bij de vraag van collega Veys van daarstraks in verband met het voorleggen van de beslissing van 1999 over het starten met ETCS en het uitrollen daarvan, wat effectief niet overeenkwam met artikel 58 van het beheerscontract. Daarin stond nog dat TBL zou worden uitgerold. Het moest dus aan u worden voorgelegd. Dat had ook wel wat gevolgen, want dat betekende naar mijn aanvoelen extra budgetten die nodig waren. Ik denk dus dat u op dat moment daar uw zegen over moest geven. Het antwoord daarop is nog altijd niet erg duidelijk.

Belangrijker daarbij is dat op een dergelijk moment het mij toch wel logisch lijkt dat een minister of een administratie of beide die dergelijke vraag voorgelegd krijgen, eens gaan kijken hoe het dan ondertussen staat met het uitrollen van de vroegere veiligheidssystemen als TBL1 en TBL2. TBL1 of toch het grootste deel daarvan was nog altijd in werking op het Belgisch spoorwegnet. TBL2 was nog altijd in ontwikkeling. Tot nu toe heeft u daar nauwelijks over gesproken. Ik weet niet of u op de hoogte was tijdens uw ministerschap van de ontwikkeling van die oudere systemen die misschien minder interessant waren voor de toekomst of naar het Europees kader toe, maar die wel hun nut hadden: zij hadden een stopfunctie. ETCS was iets op langere termijn. Ons Belgisch net mist tot op vandaag nog altijd een goed systeem van stopfunctie: het simpele systeem van snelle stop als er een rood licht is, zonder dat daarom de volledige 100% ETCS er moet zijn.

1999 was daar een belangrijk moment voor, maar zeker ook het dramatische ongeval in Pécrot was een tweede moment tijdens uw legislatuur waarop dergelijke overweging zowel binnen de administratie als binnen uw kabinet had moeten worden gemaakt. U stelde daarnet dat het u perfect logisch overkwam dat men in de filosofie van ETCS stapte. Ik denk dat het in 2001 toch al min of meer duidelijk moest zijn dat dit niet op korte termijn kon worden uitgerold omdat het nog volop in ontwikkeling was. Ondertussen miste ons land, in tegenstelling tot bepaalde buurlanden, een stopfunctie op zijn net.

Ik denk dat Pécrot op een aantal kleinere ongevallen na het eerste echt grote dramatisch ongeval was. Ik ga er nu misschien wat licht over, want we kunnen natuurlijk niet inschatten welke impact dit had. Dit was toch het eerste dergelijk

dramatisch ongeval sinds 1982 en dat had toch een heel belangrijke cesuur moeten zijn voor de veiligheid op het spoorwagennet.

Ik heb het gevoel dat wij nu met onze commissie ervoor zorgen dat de nodige lessen worden getrokken uit Buizingen. Als ik Pécrot bekijk, heb ik niet het gevoel dat daaruit drastische lessen werden getrokken.

Dat is misschien een heel korte redenering, die ik echter toch even wil onderbouwen. Ik vermoed dat de meesten hier, behalve u en een aantal onder ons uitgezonderd, toen geen actieve politici waren. Er werd daarover toen heel weinig gediscussieerd in het Parlement.

Er werd even gediscussieerd of hiervoor een bijzondere commissie zou worden opgericht of niet, maar dat is toen niet gebeurd. Er zijn een paar vragen gesteld, waarbij het vooral over communicatiesystemen ging, zoals de GSM-R, zoals u zelf hebt aangehaald, maar er werd helemaal niet gesproken over een stopstelsel. Ik vind dat toch wel verbazingwekkend.

In de jaren 90 en onder uw voorgangers werden er helemaal geen parlementaire vragen gesteld over veiligheidssystemen, een enkel uitzondering niet te na gesproken naar aanleiding van een ongeval in Groot-Brittannië of in Frankrijk.

Het was net het momentum van het ongeval in Pécrot waarbij men de kans heeft gemist om snel in te grijpen wat betreft een stopstelsel. Hebt u op dat moment, behalve over de communicatie – u hebt immers al verwezen naar het moeilijk verlopend gsm-verkeer – geen vaststelling kunnen maken dat er ergens een structureel probleem was, dat als er menselijke fouten werden gemaakt aan een rood lichtsein, er op een andere manier moest kunnen worden ingegrepen? Ik mis een beetje de urgentie in verband met dat probleem wanneer ik de stukken uit de periode van het ongeval van Pécrot erop nalees.

Isabelle Durant: Monsieur le président, sur le choix de l'ETCS, je puis vous dire qu'à l'époque, on se préparait à la présidence belge de l'Union européenne de 2001; nous participions régulièrement à des Conseils européens.

Dès lors, il me semblait normal et évident qu'on devait adopter l'ETCS, le prendre comme choix structurant. Selon moi, rien que par les contacts avec mes collègues européens, avec la Commission et Mme de Palacio à l'époque, il paraissait normal que la Belgique fasse ce choix

que d'autres avaient fait avant moi. Je n'ai eu aucune hésitation sur ce choix. D'autant plus qu'à l'époque, nous travaillions beaucoup à l'échelon européen sur toute la question de l'interopérabilité des chemins de fer européens.

Sur la question du système de freinage, le *stopstelsel*: après Pécrot, nous avons fait trois choses.

La première, c'était le GSM-R pour lequel il fallait augmenter l'investissement; la SNCB l'a fait, mais elle l'a terminé plus tard que prévu.

La deuxième chose, oui, vous avez raison: il y avait aussi la question du franchissement. Ils n'ont pas pu se téléphoner, mais si le train avait été arrêté ou freiné, il n'y aurait peut-être pas eu d'accident, en tout cas pas aussi grave.

À ce moment-là, nous avons donc décidé, tout en gardant le cap sur l'ETCS, d'accélérer la mise en place d'un système de stop Eurobalise. Oui, il y a eu alors une volonté et une mise en œuvre, en plus de l'engagement ETCS, de faire du système approchant du TBL1+, c'est-à-dire un système de freinage Eurobalise.

De septembre 2001 à juin 2003, il y a eu des placements de systèmes de freinage, mais je ne dispose pas de tous les chiffres; peut-être faudrait-il les demander aux experts de la SNCB. Un système de freinage a donc été ajouté en plus, le stop.

Je ne suis pas ici occupée à me fabriquer un cachet de bon ministre ou de mauvais ministre. Ce qui compte, c'est qu'à un moment, il y ait de la cohérence dans les décisions. À ce moment-là, il y avait de la cohérence: nous gardons l'ETCS, mais nous faisons du stop en plus.

Plus la troisième chose: l'audit. Il était destiné à étudier, en plus des questions de GSM-R ou des questions de freinage de train, les autres éléments (facteurs humains, formation et autres) qui peuvent contribuer à améliorer la sécurité ou, peut-être sans la mettre en danger, en tout cas ne pas correspondre aux meilleurs standards, les plus exigeants en matière de sécurité.

De voorzitter: De dringendheid na Pécrot wordt onmiddellijk in kaart gebracht. Een jaar na Pécrot ziet men dat de oorspronkelijke planning van bijvoorbeeld ETCS-systemen eigenlijk al vertraging had opgelopen in de prefase. Werd dat dan bijgestuurd of niet?

Isabelle Durant: Franchement, je ne sais pas. Après Pécrot, on choisit de garder le cap ETCS et d'installer un système de freinage complémentaire. Pour le reste, il faudrait vérifier comment s'est déroulée la mise en œuvre, dès la mi-2001, de cette décision d'installation de ce système de freinage, Eurobalise. Si je ne me trompe, l'installation s'est faite jusqu'en 2004. J'ai lu dans les rapports qu'en 2004, 2005, il y avait eu des changements. Je ne comprends pas pourquoi on a changé pour revenir vers la TBL1. On a l'air de revenir sur la décision de 1999. Je le constate, d'un œil externe.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch nog op twee dingen terugkomen.

Ik vroeg daarnet of in '99, op het moment dat het ETCS-plan werd voorgelegd, een evaluatie is gemaakt van de bestaande systemen TBL1 en TBL2. U heeft daar niet echt op gereageerd.

U stelt dat er na Pécrot drie beslissingen zijn genomen, waaronder de beslissing om naast ETCS ook Eurobalises te installeren om tot een soort voorloper van TBL1+ te komen. In 2003 en 2004 zouden er daarvan al een aantal zijn geïnstalleerd. Naar mijn inschatting is men TBL1+ pas vanaf 2008 beginnen installeren en is er in de voorgaande periode van 2003 tot 2004 geen nieuw stopsysteem geïnstalleerd. Men heeft bij wijze van eerste stap wel de beslissing genomen om voor de oudere treinen te kiezen voor een soort vereenvoudigd stopsysteem gebaseerd op Eurobalises omdat de installatie van ETCS daarvoor in verhouding veel te duur zou zijn geweest. Men is echter niet effectief begonnen met de installatie. Of vergis ik mij?

Isabelle Durant: Nous entrons dans un domaine de grande précision. Il est difficile, sept ou huit années plus tard d'entrer dans les détails même si j'ai fouillé quelque peu dans les archives.

Quand on fait un choix structurel, on décide pour les années à venir que l'investissement se fera toujours en compatibilité avec le système ETCS. On continue l'équipement dans le cadre ETCS pour se diriger vers le système le plus opérationnel. Ce qui signifie qu'on lance le cahier de charges et l'appel d'offres pour la mise en place de ce système. On ne revient donc pas en arrière, on fait avec ce qui existe et on trace les voies de l'avenir.

Sur ce qui a été fait antérieurement, je n'ai pas demandé d'étude détaillée sur TBL1, 2 ou 3. J'ai

simplement constaté qu'on faisait le choix du système recommandé à l'échelle européenne, soutenu par la Commission, mis en place par d'autres pays membres depuis bien longtemps. Cela me paraissait logique de faire ce choix.

Je suppose que la mise en place de l'Eurobalise a suivi. J'ai quitté le poste en 2003 et je n'ai donc pas suivi la mise en place de ce système dans le cadre de l'ETCS. Il semble qu'ensuite un autre choix a été fait si j'ai bien compris le rapport des experts.

Jef Van den Bergh: Ik weet dat het moeilijk is om een verhaal van tien jaar geleden te reconstrueren. U stelt dat andere landen in 1999 hadden beslist om ETCS in te voeren. Weet u nog over welke landen het gaat?

Isabelle Durant: Je ne saurais vous répondre. On peut effectuer les recherches nécessaires. Certains pays s'étaient engagés plus tôt à l'époque dans le système ETCS avec des déclinaisons préalables, puisque le système ETCS n'existait pas en tant que tel. Ils s'étaient engagés dans des systèmes compatibles et posaient les jalons préalables à l'installation de l'ETCS. Bref, ces systèmes étaient complètement interoperables avec le système ETCS. Je ne saurais vous citer ces pays. Mais les recommandations européennes de l'époque étaient très claires.

Valérie De Bue: Comment expliquez-vous que le dossier ETCS était complètement bloqué en 2005? Est-ce dû à des facteurs technologiques ou à des résistances au sein de l'entreprise?

Isabelle Durant: Je ne pourrais pas vous répondre. À cette époque, je n'étais plus dans le secret des dieux. Je me pose les mêmes questions que vous. D'autres choix ont été faits, pour des raisons techniques ou autres. Peut-être y a-t-il eu blocage? C'est le travail que vous devrez faire et j'espère que vous le ferez le mieux possible. Je ne peux vous répondre dans la mesure où je n'étais pas en capacité d'avoir cette information. Ce que je vous dirais serait non fondé. Peut-être en savez-vous plus que moi puisque cela fait quelques mois que vous travaillez sur ce sujet. Je regrette de ne pouvoir vous répondre.

De **voorzitter:** Zijn er nog vragen?

Mevrouw Durant, dan wil ik u nog bedanken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.54 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.54 heures.