

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

du

MERCREDI 15 DECEMBRE 2010

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.52 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.52 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Jean-Claude Fontinoy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding van 2005 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Jean-Claude Fontinoy, président du conseil d'administration de la SNCB-Holding de 2005 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Beste collega's, mijn excuses voor het kleine oponthoud. Hoe technisch men is geëquipeerd, hoe moeilijker het blijktbaar soms is.

Je propose de commencer directement par l'exposé de M. Fontinoy. Les documents de sa présentation seront distribués aux membres.

Er is een kleine presentatie die wij ook ter beschikking van de leden zullen stellen.

Jean-Claude Fontinoy: Monsieur le président, mesdames et messieurs, mon intervention en qualité de président du conseil d'administration de la SNCB Holding couvre la période du 1^{er} février 2005 à ce jour. Je ne peux que, comme nous tous, déplorer les accidents survenus ces trente dernières années et les pertes humaines qu'ils ont entraînées.

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

van

WOENSDAG 15 DECEMBER 2010

Voormiddag

Les rapports de la Cour des comptes et des experts de la commission retracent longuement l'évolution de l'installation des systèmes de sécurité permettant la protection de la marche des trains. Dans ces rapports, il est fait état d'une multitude de systèmes de sécurité qui ont été étudiés, prototypés et réalisés: brosse crocodile, MEMOR Stop, TBN, TBL, TBL1+, ETCS, ERTMS. Le but de mon intervention ce jour n'est pas de refaire l'historique de ces systèmes. Selon moi, il est important de remettre ces systèmes de sécurité et de la protection de la marche des trains dans le contexte global qu'est la sécurité au sein du groupe SNCB.

Alors que les conclusions de l'enquête sur l'accident de Buizingen ne sont pas encore connues, les rapports des experts se focalisent exclusivement sur les dispositifs d'aide à la conduite des trains en relation avec la signalisation et leur rôle dans la circulation ferroviaire. De plus, dans leurs conclusions, ils incluent l'ensemble des membres du personnel de la SNCB dans le manque de culture de la sécurité.

Ces deux conclusions me semblent restrictives et je voudrais reprendre par la base tous les niveaux où, dans le chemin de fer, la sécurité règle le travail quotidien des cheminots. Ils sont des milliers à y travailler tous les jours. Une ligne de chemin de fer, c'est d'abord la voie, une assiette, la couche de ballast qui n'est pas un élément décoratif, les traverses et les fixations des rails. La sécurité de roulement des trains sur cette voie est garantie par la continuité du chemin de roulement avec le bon état des rails et des appareils de voie tels que les aiguillages.

Tous les services de la voie intervenant en tout

temps et à toute heure veillent à ce que la voie joue son rôle dans la sécurité de la circulation des convois en maintenant sa stabilité et sa sécurité. Sur ces voies roulent des trains dont les roues doivent avoir un profil spécifique assurant le guidage, la stabilité de ce guidage et donc la sécurité du roulement. Ces roues font partie d'un ensemble plus complexe appelé bogie comportant les systèmes de freinage et la suspension. Ces ensembles, roues, essieux, suspensions, sont soumis à des contrôles et à des entretiens réguliers, toujours dans cette culture de la sécurité.

Quant aux systèmes de protection de la marche des trains, ils ne sont efficaces que si le système de freinage des trains est totalement opérationnel.

Toutes ces composantes font l'objet de contrôles attentifs au départ et en cours de route. En outre, ils font l'objet de soins particuliers dans les services spécialisés des ateliers. Ces contrôles font également partie de la culture de sécurité.

Conduire un train, ce n'est pas conduire une voiture ou un tram. Leur métier met les conducteurs au cœur de la chaîne de la sécurité. Les formations qu'ils suivent les y préparent.

Mais les conditions climatiques jouent évidemment aussi un rôle dans la conduite d'un train. La distance de freinage prévue par le conducteur peut s'avérer insuffisante s'il est confronté à un phénomène de manque d'adhérence provoqué par des feuilles mortes, du givre ou de la neige. C'est la raison pour laquelle tous les chemins de fer cherchent des solutions pour que ces perturbations soient éliminées ou réduites avant que la sécurité en matière de circulation ne soit compromise.

Les conducteurs sont formés afin d'acquérir une conduite et un comportement adaptés aux situations auxquelles ils sont confrontés.

Un dernier élément technique fondamental est la transmission d'informations entre l'installation fixe et le train en mouvement. Cet élément est traité dans le rapport des experts.

Je suis convaincu que les agents des services de signalisation, des services de l'électricité en ligne, des ateliers et des services qui y sont liés travaillent tous dans la culture de la sécurité.

Outre les aspects techniques que je viens d'évoquer, les gares, les accès aux trains et les trains sont conçus, entretenus et surveillés pour

que la clientèle puisse évoluer avec un maximum de sécurité. Les postes de travail des agents sont également organisés dans l'optique de leur sécurité.

Le suivi médical des agents – c'est très important – occupant des postes dits de sécurité au sens de la législation est assuré par CPS (*Corporate Prevention Services*), services externes de prévention de la SNCB Holding, dans le respect des dispositions légales sur les conditions de travail.

La chaîne de la sécurité dans les chemins de fer n'est pas formée uniquement sur le contrôle de la marche des trains, mais sur l'ensemble des activités du groupe SNCB.

Comme l'ont déjà exposé les trois administrateurs délégués, de nombreux agents mettent leur motivation quotidienne au service de cette chaîne de la sécurité.

Quel est le rôle de la SNCB Holding?

Monsieur le président, mesdames, messieurs, permettez-moi, en tant que président du conseil d'administration de la SNCB Holding et de la commission paritaire nationale de la SNCB, de revenir sur le rôle de la SNCB Holding dans le groupe SNCB depuis 2005.

Depuis la scission de la SNCB en 2005, la SNCB Holding est propriété à 99,99 % de l'État fédéral belge. Vous devez savoir que c'est l'État qui définit directement le contrat de gestion, les dotations d'investissement et d'exploitation avec chacune des trois sociétés (SNCB Holding, SNCB et Infrabel). La SNCB Holding chapeaute le groupe SNCB. Elle veille à la cohérence des stratégies des filiales et à l'équilibre financier du groupe, via la coordination et le soutien aux activités de ses filiales: la SNCB qui est l'exploitant ferroviaire et Infrabel qui est le gestionnaire de l'infrastructure.

La SNCB Holding est l'employeur unique de tout le personnel du groupe SNCB, garantissant ainsi l'unicité du statut et du dialogue social, notamment au travers de la commission paritaire nationale.

La SNCB Holding est propriétaire des bâtiments, des gares et de leurs infrastructures d'accueil des voyageurs (parkings, installations pour vélos par exemple), ainsi que des terrains autour des gares.

À côté de ces responsabilités, la SNCB Holding exerce certaines activités opérationnelles propres comme la sécurité et la sécurisation du domaine

ferroviaire avec Securail, la création, l'entretien, la gestion et l'exploitation des gares et de leurs dépendances, ainsi que la gestion du réseau IT de tout le groupe SNCB. Elle s'occupe de l'entretien du patrimoine historique et de la promotion du transport sur le réseau ferroviaire belge, l'un des plus denses du monde.

Du point de vue de la sécurité opérationnelle du chemin de fer, les aspects relatifs à la sécurité de la directive européenne 2004/49 ont été transposés en droit belge par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et ses arrêtés d'application. En exécution des dispositions européennes, la Belgique a créé une agence nationale de sécurité, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire (en abrégé SSICF) et a créé également un organisme d'enquête indépendant au sein du SPF Mobilité et Transports. Il y a donc des modifications.

Selon la loi du 26 janvier 2010 portant modification de la loi du 19 décembre 2006, dont je viens de parler, toutes les missions en matière de sécurité d'exploitation sont transférées progressivement de la SNCB Holding vers le SPF Mobilité et Transport. À l'issue de ce processus, la SNCB Holding n'aura plus de mission en matière de sécurité d'exploitation.

Je tiens maintenant à revenir sur le rapport de la Cour des comptes. Je souhaiterais vous informer des principales conclusions de celle-ci.

- "Il n'existe aucune indication qui laisserait à penser qu'un manque de moyens financiers serait à l'origine du faible taux d'exécution du projet ETCS." C'est lourd!

- "La sécurité ferroviaire n'a pas fait l'objet d'objectifs en termes de résultats dans les contrats de gestion conclus entre l'État et les sociétés du groupe SNCB. Lors de l'élaboration des contrats de gestion 2008-2012, la plupart des dispositions concernant la sécurité ferroviaire n'ont plus été reproduites au motif que celle-ci fait l'objet de dispositions légales et réglementaires spécifiques depuis la loi du 19 décembre 2006", que je viens de vous rappeler.

- "L'État a privilégié le contrôle du respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité et n'a pas utilisé en parallèle les contrats de gestion comme instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire."

Vous me demanderez pourquoi je vous rappelle les points importants mis en avant par la Cour des comptes. C'est parce que je vais vous parler du budget des gares. Permettez-moi de revenir sur

les critiques émises il y a peu à l'encontre des investissements réalisés par la SNCB Holding dans l'aménagement ou le renouvellement des gares, dans le contexte de la problématique des investissements dans les systèmes TBL, TBL1+ et ETCS. Au travers des grands investissements réalisés dans la gare, notamment internationale, c'est l'accueil, mais également la sécurité des voyageurs qui sont portés en avant.

Les commentaires qui émanaient notamment des membres de votre commission ou de la commission précédente ont trouvé leur origine dans les inaugurations de la gare de Liège et de la gare d'Anvers en 2009. Pour information, la dotation d'investissement de l'État au groupe SNCB s'élève pour 2010 à 1,37 milliard d'euros et pour 2011 à 1,349 milliard d'euros. Si l'on parle de la dotation d'exploitation de l'État au groupe, pour 2010 elle s'élève à 1,321 milliard d'euros et pour 2011 à 1,35 milliard d'euros. Les montants des dotations d'investissement et d'exploitation sont sensiblement les mêmes.

Faisant référence au rapport annuel de 2009 de la SNCB Holding, celle-ci a investi 227 millions d'euros pour l'accueil des voyageurs dans les gares et parkings, notamment 97,8 millions dans les gares, 29,5 millions pour les parkings et 90 millions dans les systèmes ICT, gestion et surveillance.

Proportionnellement, comme c'est indiqué dans le tableau que j'ai remis, les investissements des gares représentent 5,3 % du montant total des investissements du groupe qui s'élevaient à un peu plus de 1,84 milliard d'euros en 2009, y compris les fonds propres.

En conclusion, monsieur le président, mesdames et messieurs, la sécurité au sein des chemins de fer est une préoccupation quotidienne de tous les cheminots, à tous les niveaux, et fait l'objet d'une attention particulière. C'est une chaîne de la sécurité!

Au départ de la nouvelle structure en 2005, les projets ETCS se sont poursuivis, à l'occasion de la décision du conseil d'administration de la SNCB unitaire le 1^{er} octobre 2004. Conformément à la conclusion de la Cour des comptes, les budgets ETCS étaient normalement prévus au plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB et d'Infrabel et sont totalement indépendants des budgets de la SNCB Holding.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Fontinoy, je souhaiterais vous

poser une question par rapport à l'élément que vous avez soulevé concernant les missions de la SNCB Holding.

La SNCB Holding chapeaute le groupe SNCB. Elle veille à la cohérence des stratégies des filiales. Pouvez-vous nous dire comment, dans votre mandat de président du conseil d'administration, vous avez veillé à la cohérence des stratégies des filiales, en termes de systèmes de sécurité? Le point a-t-il été régulièrement abordé au conseil d'administration de la SNCB Holding? Était-ce le lieu où ce point devait être abordé? Des décisions ont-elles été prises au niveau du conseil d'administration de la SNCB Holding?

La problématique du dépassement des feux rouges, par exemple, qui occupe tant Infrabel que la SNCB, remonte-t-elle au niveau du conseil d'administration de la SNCB Holding? Ou bien, avez-vous pris vous-même des initiatives pour que ce point, bien connu dans la maison depuis de nombreuses années, soit évoqué au niveau de la SNCB Holding?

Par ailleurs, vous avez insisté sur le fait qu'il existait une culture de la sécurité à tous les niveaux du groupe SNCB. Comment se fait-il que des cheminots, des représentants des travailleurs aient évoqué, ici, toute une série de problèmes en termes de choix de systèmes de sécurité ou de définition des séries et des cadences? Pourquoi nous ont-ils fait part des difficultés auxquelles sont confrontés les conducteurs de trains? Estimez-vous que leurs affirmations sont dénuées de tout fondement?

Jean-Claude Fontinoy: À votre première question qui consiste à savoir si la SNCB Holding se préoccupe de la sécurité, y compris de la marche des trains et du dépassement des feux rouges, je réponds positivement.

Cette question a été évoquée à de nombreuses reprises au sein du conseil d'administration de la SNCB-Holding. Nous avons insisté – nous ne pouvons qu'insister – auprès de nos filiales, à savoir la SNCB et Infrabel pour que soit mis en place, le plus rapidement possible, le système que vous venez de décrire.

En outre, je dois vous dire que nous avons voulu intervenir – il n'est pas question ici d'influencer – du mieux possible auprès des filiales. Vous devez savoir que si la SNCB Holding est actionnaire d'Infrabel et que si les deux administrateurs sont désignés par l'assemblée générale, depuis

l'entrée en vigueur de la législation européenne, Infrabel évolue de manière indépendante. Elle souhaite donc avancer et évoluer seule, de façon indépendante. Je rappelle qu'elle est chargée de la gestion du réseau, de l'accès au réseau, des tarifications, etc. C'est là une première difficulté.

Il existe une deuxième difficulté. La SNCB Holding est actionnaire à 100 % de la SNCB. Elle désigne ses administrateurs en assemblée générale. Mais le président de la SNCB opérateur ainsi que l'administrateur délégué sont nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres tout comme, d'ailleurs, le commissaire du gouvernement, ce en totale indépendance avec la Holding. En outre, les dotations d'investissement et d'exploitation sont attribuées directement à la SNCB et non à la maison-mère qui pourrait éventuellement procéder à une répartition.

Pour chacune des 3 sociétés (SNCB-Holding, SNCB Opérateur et Infrabel) le contrat de gestion est négocié directement entre le comité de direction, le Conseil d'Administration de la société et l'Etat fédéral. Et que, bien sûr, nous avons la loi de 2006 sur la sécurité. Je viens de vous en parler.

Oui, monsieur, nous intervenons; oui, nous attirons l'attention, comme nous attirons l'attention sur toute la problématique des retards des trains, sur la façon dont nous pourrions peut-être l'appréhender différemment et nous intervenons auprès de nos deux sociétés. C'est très clair!

Votre deuxième question se rapporte à la culture de la sécurité.

Je suis président de la SNCB Holding et de la commission paritaire nationale; je puis donc vous dire que les débats à la commission paritaire nationale ne se passent pas simplement. Parce que la commission paritaire nationale est constituée de dix membres représentant la société et de dix membres représentant les organisations syndicales reconnues.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Nous avons eu l'occasion d'entendre, notamment durant la première commission mais aussi durant la seconde en cours actuellement, à la fois des conducteurs de train, mais aussi des représentants des organisations évoquer une série de problèmes en matière de sécurité, dont notamment la mise au point des cadences, etc.

Ils ont aussi mis en évidence la complexité de la structure SNCB et la difficulté de faire remonter des problématiques concernant la signalisation,

etc. et la difficulté à mettre en œuvre des décisions à ce niveau. Voilà un exemple concret.

Jean-Claude Fontinoy: Oui, l'exemple est concret; je vous réponds qu'en tant que président de la commission paritaire nationale, ce sont des problèmes qui sont évoqués tant en sous-commission paritaire nationale qu'en commission paritaire. Le problème des roulements nous préoccupe à la SNCB. Nous sommes d'ailleurs en train d'examiner la meilleure manière qui soit pour alléger, assouplir ou moderniser le système des roulements.

J'aurais dû venir avec une brouette, vous montrer ce qu'était le statut du personnel et la réglementation, avec les pauses: quand les agents font plus de dix heures, les repos compensatoires ou que sais-je. Vous devriez peut-être demander qu'on vous explique. C'est incroyable!

Modifier d'un rien cette réglementation-là, d'abord, les organisations syndicales s'y opposent; c'est clair. Elles réclament peut-être, mais la réglementation est d'une telle complexité que son adaptation ne va pas de soi. Parce que tout ce qui modifie les conditions de travail doit passer en commission paritaire, avec une majorité des deux côtés, ce qui n'est pas toujours évident.

Le dialogue social existe. Il date de 1926. La commission paritaire date de 1926 et le statut du personnel aussi. C'est un statut très compliqué. C'est un peu comme une pile de dossiers: si vous en tirez un, tout tombe! Tout est imbriqué!

Comme vous l'imaginez, cela fait l'objet de concertations sociales, de dialogues. Je dois dire que cela ne se passe pas si mal même si, de temps en temps, les syndicats claquent la porte. Mais toute modification implique inévitablement des conséquences en cascade.

Monsieur le président, si vous ne l'avez pas encore fait, vous devriez vous faire expliquer par les représentants du personnel et peut-être les syndicats, la complexité de toute cette réglementation qui s'imbrique dans tout le statut du personnel. C'est peut-être la force de la SNCB depuis 1926 mais c'est aussi la complication du statut social qui est sa faiblesse. Mais ce que je dis ici, je le dis à la commission paritaire, aux organisations reconnues. Il faut pouvoir s'inscrire dans la modernité et c'est assez difficile.

Voilà, je vous ai répondu

De voorzitter: Wij hebben afgesproken dat wij vraag per vraag zouden stellen, zodat andere leden eventueel op de vragen zouden kunnen inpikken.

Zijn er nog leden die willen inpikken op het thema van de verhouding van de NMBS-Holding ten opzichte van de NMBS en Infrabel, wat een belangrijk element is?

Je vais tout d'abord autoriser d'autres questions sur ce thème-ci. Alors, on examinera la relation avec le comité paritaire. On examinera donc d'abord la relation entre SNCB Holding, Infrabel et la SNCB.

Valérie De Bue (MR): M. Fontinoy, je vous remercie pour votre exposé.

Durant les auditions, nous n'avons pas toujours eu le sentiment qu'il y avait une bonne coordination entre les différentes entités du groupe SNCB, tant sur le plan stratégique pour la planification des investissements que sur le plan opérationnel. Vous avez répondu à mon collègue M. Balcaen au sujet des liens qui existent sur papier entre les différentes sociétés.

Je souhaiterais plutôt avoir votre sentiment sur ce qui se passe vraiment dans la réalité. Cette collaboration est-elle optimale pour vous, compte tenu des législations européennes que vous avez rappelées? Que pourrait-on mettre en œuvre pour améliorer la coordination et la planification des investissements? J'en veux pour preuve la question sur l'application du TBL1+. Cette décision, qui a été importante en 2006, a-t-elle fait l'objet de débats au niveau de la SNCB Holding avant que ce système soit mis en place?

Jean-Claude Fontinoy: Je vais commencer par la fin de votre question: c'est non. Ce sont des débats qui ont lieu entre Infrabel et la SNCB. Nous sommes informés de l'évolution mais les sociétés filiales agissent dans leur domaine de compétence compte tenu de leurs obligations de mission de service public et de ce qui se trouve dans le contrat de gestion. La SNCB Holding peut intervenir et peut-être aider mais elle ne participe pas à la décision ni de la SNCB, ni d'Infrabel, cela c'est très clair.

Valérie De Bue (MR): Quel est votre sentiment par rapport à la collaboration concrète entre les trois entités ?

Jean-Claude Fontinoy: Mon sentiment est que l'on peut mieux faire. Mais ce n'est pas simple

parce que chacun a ses responsabilités. Infrabel notamment possède un statut de très grande indépendance, compte tenu de la législation européenne, vis-à-vis de la SNCB Holding et de la SNCB. C'est comme cela puisque ce sont des réglementations européennes. Ce n'est peut-être pas la meilleure façon de communiquer entre les deux sociétés.

Le **président**: Quelles sont vos suggestions lorsque vous dites "mieux faire"?

Jean-Claude Fontinoy: Il existe au sein du groupe SNCB, la réunion des trois CEO et un certain nombre de groupes qui se réunissent et qui pourraient peut-être arriver plus vite à un consensus dans certains dossiers.

Je n'y participe pas mais j'ai les procès-verbaux et je trouve que, de temps en temps, il devrait y avoir une meilleure concertation ou une meilleure collaboration.

Ce sont trois sociétés qui ont d'énormes responsabilités, surtout Infrabel et la SNCB. Je ne dis pas que c'est le jardin secret de l'un ou de l'autre mais chacun essaie de faire au mieux dans le domaine de la sécurité.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Fontinoy, dank u voor uw bijdrage vandaag. Uit uw uiteenzetting maak ik op dat inzake het belang dat u de Holding en de NMBS-Groep toedicht wat de veiligheid betreft – specifiek inzake start-stopssystemen en seinoverschrijvingen – uw taak minimaal is. Uit uw uiteenzetting blijkt dat de grote bestaansreden van de Holding enerzijds het waarborgen is van het samenlopen van de strategieën, en anderzijds grote HR-manager zijn voor de verschillende entiteiten van de Groep en tot slot grote IT-coördinator zijn voor de mensen. Op het vlak van de coherentie van die strategieën begrijp ik dat u daar als Holding niet echt in slaagt. Ik wil u niet met de vinger wijzen, maar u stelt duidelijk dat Infrabel en de NMBS in deze liever hun eigen weg zouden gaan. Wat uw HR-functie voor de entiteiten binnen de Groep betreft, zou ik willen verwijzen naar een vraag die ik de minister daarover een tijdje geleden heb gesteld en naar het antwoord van uw CEO Haek in deze commissie. Een groot probleem bij het versneld implementeren van die veiligheidssystemen is het bekomen van bekwaam personeel. In het rapport van het Rekenhof staat een duidelijke tabel met de aantallen inzake gekwalificeerd personeel, de gevraagde en uiteindelijk door de Holding aan de verschillende entiteiten geleverde aantallen. Als ik mij niet vergis, werd in de laatste vijf jaar slechts

een derde van het gevraagde aantal geleverd. Ook op dat vlak blijft de NMBS-Holding dus achter. Ik heb er geen zicht op hoe dat op het vlak van IT werkt. Dat heeft hier nog geen deel uitgemaakt van de discussie. Misschien is de Holding daarbij betrokken, ik weet het niet.

Ik heb enkele concrete vragen ter zake. Maakt dit soort problemen effectief deel uit van de zaken die u bespreekt op het niveau van de raad van bestuur? Worden daarover beslissingen genomen? Wordt daarover gerapporteerd aan de voogdijminister? Hoe gaat u concreet om met die drie punten, waar er klaarblijkelijk effectief problemen zijn in functie van de werking van de NMBS-Holding?

Jean-Claude Fontinoy: La mission la plus importante de la SNCB Holding, c'est la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel, et la maîtrise de l'endettement du groupe. La mission de la Holding, aujourd'hui, c'est de maîtriser l'endettement du groupe SNCB qui se situe, tout confondu, à 2,8 milliards d'euros au 31 décembre 2009. Quant à la gestion des participations dans le capital, la Holding s'implique, au travers de capitaux qu'elle peut apporter, dans la création de la filiale "cargo" qui est créée et pour laquelle nous avons eu un accord de la commission paritaire nationale.

C'est le rôle essentiel de la Holding. Elle peut donner des conseils, mais elle n'intervient pas directement, ou au travers des organes de gestion, que ce soit d'Infrabel ou de la SNCB.

Vous posez la question du problème des recrutements. Si j'avais su que vous poseriez cette question, je vous aurais remis les relevés. Je peux vous les transmettre par après. C'est bien sûr la Holding qui est chargée des recrutements au travers des services des ressources humaines. Depuis plusieurs années, nous n'arrivons pas à recruter des techniciens électromécaniciens et des ingénieurs. Nous avons même dû, comme certaines sociétés privées le font, proposer 500 euros à tout agent qui pourrait nous renseigner ou faire en sorte que nous prenions en compte une candidature d'un technicien électromécanicien ou d'un ingénieur spécialisé.

Il est certain qu'il y a un retard dans les recrutements. Si vous interrogez les autres sociétés, elles vous diront la même chose que moi: il n'y a rien à faire, nous ne savons pas fabriquer les techniciens électromécaniciens. Que ce soit dans les ateliers pour l'installation du

matériel de détection TBL1+, que ce soit à Infrabel, ou même à la Holding pour des tâches plus limitées, nous manquons de techniciens électromécaniciens. Cela a été débattu à de nombreuses reprises à la commission paritaire nationale. Les organisations syndicales étaient d'ailleurs très mécontentes de notre offre de 500 euros pour obtenir des techniciens.

En tant que président, j'ai même proposé à l'ensemble de la commission paritaire de revoir à la hausse des barèmes spécifiques pour que les personnes possédant ces qualifications très particulières viennent travailler dans le groupe SNCB. Je peux vous transmettre un rapport à ce sujet. J'ai aussi essayé, en tant que président de la commission paritaire nationale, de voir avec les deux sociétés, Infrabel et la SNCB, comment on pouvait retirer des techniciens électromécaniciens de certaines fonctions pour qu'ils se consacrent en priorité à l'installation des balises.

On a crié "au secours", évidemment. Il est vrai que dégarnir un front pour en garnir un autre, c'est un problème. C'est un problème très important que nous essayons de régler. Mais, même avec les appâts, cela ne vas pas si bien que ça. Les grandes sociétés privées, notamment en Flandre, pratiquent exactement le même système des 500 euros. Les grandes sociétés essaient d'attirer de la même façon les mêmes cadres ou les mêmes spécialités techniques.

Monsieur le député, je pense vous avoir répondu; je ne puis aller au-delà: nous avons un manque clair de certaines catégories très spécifiques, notamment les techniciens électromécaniciens.

Steven Vandeput (N-VA): De NMBS als groep heeft een heel aantal werknemers. Een privé-onderneming met zoveel mensen zoekt, in het geval ze er niet in slaagt om de juiste mensen op de markt aan te trekken, intern of er mogelijkheden zijn tot bijscholing. Dat is de specifieke taak van een HR-dienst in een privébedrijf. Ik weet niet of dat mogelijk is.

Is zoiets ooit besproken binnen de raad van bestuur?

Jean-Claude Fontinoy: Cela a été discuté en conseil d'administration, en sous-commission paritaire et en commission paritaire nationale. Mais c'est plus vite dit que fait! On ne forme pas des techniciens électromécaniciens spécialisés, qui ont fait leurs études techniques et parfois même le graduat, par des cours spéciaux à la SNCB. C'est plus vite dit que fait! Mais tout a été

envisagé et nous essayons d'évoluer.

Pour le problème de la sécurité, notamment au travers de l'accident de Buizingen, c'est préoccupant. Vous pensez bien qu'avec M. Haek et les autres administrateurs délégués, nous essayons de régler le problème du mieux que nous pouvons mais ce n'est pas simple!

Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, je voudrais revenir sur ce que mon collègue Balcaen a dit tout à l'heure sur les conditions de travail des conducteurs.

Monsieur Fontinoy, je vous remercie pour votre exposé. Nous avons effectivement reçu pas mal de témoignages de conducteurs de trains, et pas seulement des syndicats, qui se plaignaient des cadences, des successions des horaires de travail. Vous nous parlez des statuts, vous avez parlé d'une brouette pour les transporter. C'est certainement d'une très grosse lourdeur.

Avez-vous eu vent de ces témoignages au sein de votre conseil d'administration? Si c'est le cas, comment les avez-vous traités?

Quand il y a des problèmes de personnel, vous avez la possibilité de demander des enquêtes ou des sondages sur les conditions de travail en faisant appel au CPS, le service de prévention externe de la SNCB Holding. C'est un outil qui peut être intéressant pour détecter des conditions de travail inadéquates. Avez-vous fait appel à ce service de prévention externe? Si c'est le cas, avez-vous obtenu des rapports? Pouvez-vous nous parler de cet aspect des choses?

Ce problème de fiabilité de la formation et des horaires de travail des conducteurs de trains est un élément clé de la sécurité du rail.

Jean-Claude Fontinoy: En ce qui concerne la première partie de votre intervention, je vous dirais que les roulements sont organisés avec beaucoup d'habitude depuis des années. Nous en avons conscience. C'est à la SNCB d'essayer d'organiser au mieux les roulements. Je peux comprendre que certains conducteurs se soient plaints car ils ne sont pas toujours en bonne place dans les roulements. Je vous assure que nous essayons de régler le problème. Mais ce rôle revient plus à la SNCB et moins à la Holding. Nous n'avons pas à nous substituer à la gestion journalière de la SNCB.

Je vous rassure, vous pouvez interroger la SNCB, elle en est consciente.

Vous avez parlé des conditions de travail. CPS – qui est donc la médecine du travail – est un organisme indépendant qui fait bien son travail. Suite à vos interventions, j'ai ici un document relatif à la responsabilité en matière de sécurité d'exploitation, notamment pour le problème de l'endormissement. C'est la Holding qui demande à CPS de s'impliquer mais il s'agit d'un service médical.

Vous devriez peut-être le convoquer à huis clos, en raison du respect de la vie privée et de la procédure des médecins. C'est un conseil que j'allais vous donner: les rencontrer et examiner comment, sur le plan de la médecine du travail, ils appréhendent un certain nombre de choses. Je ne suis pas médecin et CPS est un organisme indépendant.

Éric Thiébaud (PS): Avez-vous déjà reçu des recommandations du CPS à la suite d'enquêtes qu'il aurait menées?

Jean-Claude Fontinoy: Oui, il y en a eu, nous en avons. En général, elles sont confidentielles et on n'ose pas trop les distribuer.

Éric Thiébaud (PS): Et qu'en faites-vous, pratiquement?

Jean-Claude Fontinoy: Nous en tenons compte, bien sûr. Écoutez, ceci porte sur les troubles du sommeil, dont je viens de parler. La question a été posée à travers votre commission, il y a quelque temps. J'ai demandé au CPS leur manière de voir sur la question. Dans le cadre de la formation des conducteurs à une bonne hygiène de vie, le CPS s'y applique, s'en occupe. Mais il s'agit d'un examen médical, de questions générales qui portent sur des matières personnelles. Je vois ici par exemple la détection de l'obésité par la mesure du poids et de la taille, la détection du diabète par la mesure de la glycémie, la détection de l'hypertension artérielle, la détection des troubles cardiaques, ..., la détection de prise de drogue, les avis spécialisés de cardiologie, endocrinologie, ORL et labo sommeil.

"À l'issue de l'examen médical, un écartement temporaire ou définitif est prononcé lors d'un impact délétère sur la sécurité ferroviaire." Cela, nous l'avons demandé. La preuve: ils le font. Le reste, c'est le secret médical. C'est à vous de voir, monsieur le président. La question a beaucoup d'implications sur la sécurité ferroviaire. Aujourd'hui, le dépistage porte sur les troubles du sommeil mais demain, ce sera sur autre chose,

l'alcool ou la drogue, que sais-je! C'est très important, monsieur le président et je vous invite à convoquer le CPS à huis clos.

De **voorzitter:** Wij zullen deze aanbeveling meenemen.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur Fontinoy, merci pour votre exposé et surtout pour votre grande franchise. Quand vous dites qu'on peut mieux faire, nous pouvons tous toujours mieux faire dans nos différentes fonctions. Mais je suis un peu interpellé quand on parle de la coordination entre les différents groupes. Vous dites qu'elle devrait être meilleure et que les consensus devraient être noués plus vite. Il est vrai que le but de cette commission est de travailler principalement sur la sécurité du rail.

Je voulais avoir votre avis: que doit-on faire pour améliorer cette collaboration? Faut-il nommer un grand chef ou une institution devrait-elle être améliorée pour essayer de rendre cette coopération plus fructueuse principalement en termes sécuritaires?

Jean-Claude Fontinoy: Je pense que c'est dans le document que je vous ai fait distribuer où j'expose toute la complication des relations des trois sociétés entre elles, mais aussi avec l'État. La SNCB Holding nomme les actionnaires de la SNCB. Pour le reste, le président du CA et l'administrateur délégué sont nommés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Le commissaire du gouvernement aussi, ce n'est pas le même que celui de la Holding. Les dotations d'investissement et d'exploitation, c'est également le gouvernement. Le contrat de gestion, surtout, c'est une négociation entre le gouvernement et le comité de direction de la SNCB, suivant la loi. Alors, vous me dites: "Il faudrait peut-être un grand chef pour tout ça". Je suis parfaitement d'accord avec vous.

Sous les gouvernements précédents, nous avons essayé – et je pense que c'était M. Vande Lanotte qui était ministre – que ce soit la SNCB Holding qui négocie les contrats de gestion, qui les signe et qui les transmette à l'État. Cela n'a pas été fait. Il y a quand même trois sociétés qui sont ensemble, parce que l'unicité de l'entreprise a été souhaitée, notamment par les organisations syndicales reconnues. Il y a sans doute des conseils et de l'argent que l'on peut donner. Je vous l'ai dit tout à l'heure, notamment pour la création de la filiale Cargo.

Pour le reste, je m'excuse. Quand la SNCB ou

Infrabel négocie directement leur contrat de gestion avec l'État, nous devons en prendre connaissance.

Votre commentaire est pertinent. Il faudrait peut-être, comme dans une vraie holding, que ses pouvoirs soient vraiment la stratégie et les finances, quitte à ce que la Holding négocie également, mais soit à la table des négociations quand on négocie les contrats de gestion des deux autres filiales. Il y a une fragmentation qui n'est pas des plus optimales. Mais cela ne veut pas dire que cela ne va pas; nous fonctionnons comme cela. Tout peut toujours aller mieux, vous l'avez dit, et ce n'est pas compliqué. Mais la fragmentation, telle qu'elle a été construite, est un handicap.

Vous verrez, je vous ai distribué un document confectionné par mon secrétariat et moi-même sur la façon dont on a découpé la nomination, les contrats de gestion, les commissaires. On se retrouve tous à la commission paritaire, ça oui, on y est!

De **voorzitter**: U kunt straks dezelfde vragen stellen aan andere voorzitters van de raad van bestuur.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Fontinoy, bedankt voor uw interessante bedenkingen.

Ik wil graag ingaan op de rol van de Holding ten opzichte van de NMBS en Infrabel. U spreekt over de rol van de Holding om de strategie uit te tekenen. U spreekt over dochterondernemingen, terwijl de andere twee eerder zeggen dat de drie ondernemingen naast elkaar staan en er geen hiërarchische structuur is.

Dan komen wij natuurlijk tot het punt van de coördinatie met betrekking tot de spoorveiligheid. Dat komt in de rapporten meermaals ter sprake. Er is een goede coördinatie nodig tussen Infrabel en de NMBS. Dat is evident. Ik denk dat dit punt niet alleen voor de spoorveiligheid geldt, maar ook voor de stiptheidsproblematiek en andere.

Die goede coördinatie kwam ook ter sprake toen de drie gedelegeerde bestuurders hier waren. De heer Haek, uw gedelegeerd bestuurder, gaf toen aan dat de Holding hiervoor weinig instrumenten, weinig middelen, in handen heeft en dat ook niet kan volgens de Europese richtlijnen.

Bent u van mening dat de coördinatie met betrekking tot spoorveiligheid en andere punten,

zoals bijvoorbeeld de stiptheidsproblematiek, binnen de Holding moet gebeuren? Kan dat dan volgens de Europese structuren? Of zou dit gewoon tussen de NMBS en Infrabel moeten gebeuren in bepaalde coördinatieorganen, los van de Holding? Tot daar mijn meer algemene vragen.

Meer specifiek wil ik ook ingaan op de seinvoorbijrijdingen. Ik voel mij een beetje ongemakkelijk, omdat ik dit na negen maanden bijzondere commissie nog moet vragen. Gebeurt de analyse en de opvolging van het fenomeen van de toenemende seinvoorbijrijdingen door de Holding? Het gaat uiteraard over de bestuurders van de NMBS-vervoersmaatschappij, maar het gaat ook over de seinen van Infrabel. Ik weet niet goed waar de analyse vandaag gebeurt.

Wij hebben de indruk dat de seinvoorbijrijdingen wel op individuele basis worden bekeken en geanalyseerd en dat de chauffeur die de seinvoorbijrijding heeft begaan, wordt opgevolgd in opleidingen en begeleiding. Veel minder wordt onderzocht of er structurele verbeteringen kunnen worden aangebracht. Gebeurt dit binnen de Holding? Heeft dit al tot een aantal verbeteringspistes geleid?

Jean-Claude Fontinoy: Vous posez des questions au sujet des franchissements de signaux depuis neuf mois. C'est tout simple: c'est la responsabilité d'Infrabel et de la SNCB. C'est évoqué dans les statistiques envoyées à la holding mais ce sont eux qui mesurent, qui constatent et qui contrôlent quand un machiniste a franchi le signal. Cela, c'est de la responsabilité de l'opérateur et, en tout cas, du gestionnaire de l'infrastructure.

Au sujet de la coordination sur la sécurité et la ponctualité, je vais prendre un exemple pour la ponctualité. Un marché public de consultance a été lancé par la SNCB et Infrabel – ce fut relayé dans la presse -, pour essayer d'examiner la meilleure façon d'améliorer la ponctualité. La SNCB Holding n'y a guère été associée. Voilà ce que je peux vous répondre. Ils essaient, et je pense qu'ils vont bien le faire. Je n'ai pas de souci là-dessus parce que critiquer est trop facile. J'ai oublié le nom du consultant mais peu importe, ils vous le diront.

Donc, la coordination, oui. La vigilance, nous en avons et nous écrivons régulièrement pour attirer l'attention. Mais la gestion journalière, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, ressort de la SNCB et d'Infrabel pour ce qui les concernent, cela il ne faut pas l'oublier.

La coordination, je vous en ai déjà parlé tout à l'heure et je n'ai rien d'autre à ajouter. Je pense avoir répondu à peu près à toutes vos questions. Si vous voulez avoir d'autres informations plus claires...

Je peux vous dire et ils vous le diront aussi que les statistiques de franchissement de signal à l'arrêt ont l'air d'augmenter. Je crois que le comptage est plus précis qu'avant. Il ne faut pas non plus dramatiser et dire que tout va mal ou plus mal qu'avant. Je connais le chemin de fer depuis longtemps. Quand un conducteur dépassait un signal à l'arrêt dans une formation, il reculait et on n'en parlait pas. Maintenant, on le note.

Il faut donc être très prudent en comparant les statistiques ou les relevés actuels ou durant les années qui nous précèdent avec les statistiques plus anciennes qui n'étaient pas contrôlées d'une manière aussi précise. Il ne faut pas non plus tout trop noircir et dire que, depuis 2005, c'est la catastrophe! Ce n'est pas la catastrophe. Nous n'avons pas eu de chance et il y a eu probablement des manquements.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous avez dit dans votre présentation que "La SNCB Holding veille à la cohérence des stratégies des filiales". D'après ce que j'ai entendu dans vos réponses, il s'agit d'une intention qui ne se vérifie pas en matière de sécurité, dans les faits. Vous avez dit, dans l'une de vos réponses: "Nous ne savons qu'insister".

Jean-Claude Fontinoy: Insister et quelque fois participer à des groupes de travail. C'est la responsabilité journalière de la SNCB et d'Infrabel. Dans le système de la ponctualité qui nous préoccupe, ils ont décidé de prendre un consultant pour examiner la manière d'évoluer.

La SNCB Holding, au travers de la commission paritaire nationale et de toute la réglementation - vous connaissez aussi bien que moi les missions de service public et les missions de la SNCB Holding -, a également la tâche très délicate de maîtriser l'endettement et de regarder l'évolution financière des filiales. L'endettement s'élève à 2,8 milliards d'euros. C'est le rôle de la holding de s'en préoccuper. Ce sont nos obligations vis-à-vis de notre actionnaire, l'État. Après nous, c'est le gouvernement.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je voudrais prendre un exemple, toujours par rapport à cette

idée, que vous avez vous-même évoquée, de veiller à la cohérence des stratégies des filiales. En matière de sécurité, est-ce que la SNCB Holding pourrait à un moment ou à un autre être amenée à prendre position, à décider, s'il s'avérait qu'entre Infrabel et la SNCB opérateur il y ait des tensions quant au choix à faire à l'avenir d'un système ETCS niveau 1 ou niveau 2, par exemple, sur telle ou telle partie du réseau? La SNCB holding serait-elle habilitée, théoriquement, à prendre des décisions et, pratiquement, pourrait-elle le faire?

Jean-Claude Fontinoy: On peut tout faire, on peut écrire, on peut donner des injonctions... Mais la responsabilité du choix incombe à l'opérateur et au propriétaire de l'infrastructure. Nous leur laissons la décision. En 2005-2006, c'est Infrabel qui a décidé, sur base des décisions de 2004, de la réduction de 190 millions à 90 millions d'investissements pour TBL1+.

Ce sont eux les techniciens. Ils ont la responsabilité technique des filiales. Je suis plus nuancé. Nous n'allons pas intervenir dans toute la chaîne technique des ingénieurs et sur la façon dont ils vont organiser leur marché public. Nous pouvons avoir un avis, mais nous n'intervenons pas. Nous laissons aux professionnels le soin de décider et de voir comment ils peuvent évoluer.

De voorzitter: Dat was een zeer duidelijke visie.

Ine Somers (Open Vld): Na het ongeval in Buizingen is er een document opgesteld dat door de drie CEO's, de vakbonden en de minister is ondertekend. Het gaat onder andere over de versnelde invoering van TBL1+, werkdruk, opleidingen en dergelijke meer.

Is er vanuit de raad van bestuur voldoende toezicht op de opvolging en uitvoering van wat daar is beslist, uitgestippeld en ondertekend? Zo ja, zit men op schema? Zo neen, waarom niet?

We hebben al heel wat getuigenissen gehoord. De minister zegt dat veiligheidssystemen onder de bevoegdheid vallen van de operationele verantwoordelijken van de NMBS. Vanuit de raad van bestuur komt een gelijkaardig geluid. De gedelegeerde bestuurders zeggen dat het voornamelijk de taak is van de ingenieurs.

Kunnen wij dan concluderen dat veiligheid hoog genoeg is ingeschat op de prioriteitenlijst? Vindt u als voorzitter van de raad van bestuur dat er bijvoorbeeld meer sturing moet zijn vanuit die raad van bestuur?

Jean-Claude Fontinoy: En ce qui concerne la pression du travail et du programme, la SNCB Holding est informée de l'évolution de la modernisation du matériel roulant et des investissements d'Infrabel. Point! Cela dépend directement de leur gestion journalière.

Nous n'avons pas à intervenir dans la responsabilité opérationnelle de la SNCB. La présidente de la SNCB va me succéder, vous lui poserez la question. Le programme qui a été établi depuis Buizingen tient la route et est respecté. C'est un travail énorme, il faut presque tout faire en même temps. Vous savez comme moi qu'il faut parfois mettre des voies hors service pour les équiper, ce qui provoque des perturbations.

En ce qui concerne le fait que la sécurité soit la priorité, je puis vous dire que oui, connaissant les cheminots depuis longtemps! La sécurité est une priorité, avec la régularité.

Je répète qu'en ce qui concerne la gestion journalière, la responsabilité des décisions, les ingénieurs de la SNCB, qui sont sans doute les mêmes que ceux de l'ancienne SNCB, ce sont la SNCB et Infrabel qui décident et qui conduisent leurs programmes techniques. Nous n'avons pas à nous mêler des modifications des cabines de signalisation ou que sais-je. Chacun a ses responsabilités.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb gevraagd of er op basis van het tripartitedocument een min of meer officieel opvolgingsrapport van de stand van zaken is.

Jean-Claude Fontinoy: Oui, il y a un rapport de suivi. Si vous le désirez, on peut vous le transmettre. Je n'ai pas de problème. À chaque conseil d'administration, nous avons le suivi et l'évolution.

De **voorzitter:** Collega's, ik dien hier af te ronden.

Je vous remercie, monsieur Fontinoy.

S'il y a encore des questions, celles-ci peuvent être posées via le secrétariat.

Ik stel voor om onmiddellijk voort te gaan met onze volgende genodigde.

Hoorzitting met de heer Antoine Colpaert, voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel van 2005 tot 2009 en mevrouw Christine

Vanderveeren, voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel van 2009 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Antoine Colpaert, président du conseil d'administration d'Infrabel de 2005 à 2009 et Mme Christine Vanderveeren, présidente du conseil d'administration d'Infrabel de 2009 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter:** Ik heb begrepen dat mevrouw Vanderveeren eerst een algemene uiteenzetting zal geven en dat het daarna de beurt is aan de heer Colpaert. Klopt dat of ben ik verkeerd ingelicht?

(...): Gecombineerd.

De **voorzitter:** Het gebeurt gecombineerd.

Collega's, na de gezamenlijke uiteenzetting die nu zal volgen, geef ik u het woord.

Christine Vanderveeren: Mijnheer de voorzitter, dames en heren commissieleden, ik dank u voor uw uitnodiging om voor deze commissie het woord te nemen.

Ik wil eerst en vooral het kader schetsen waarin een raad van bestuur zijn taken uitvoert in het domein dat ons hier vandaag bezighoudt. Een raad van bestuur is bevoegd voor alle bedrijfsbeslissingen met betrekking tot de strategische, economische, financiële en technologische beleidslijnen. De raad van bestuur waakt ook over de uitvoering van deze beslissingen en voert de controles uit die hij nuttig acht. Tot slot evalueert de raad van bestuur de interne controleprocedures.

De rol van de raad van bestuur situeert zich dus op een strategisch niveau. U zult begrijpen dat wij onze uiteenzetting tot dat niveau zullen beperken. Het staat in ieder geval buiten kijf dat de veiligheid voor de raad van bestuur altijd een belangrijke prioriteit is geweest en ook zal blijven.

Sinds de oprichting van Infrabel en diens raad van bestuur in november 2004 werd de veiligheid 42 keer behandeld door de raad van bestuur op een totaal van 86 zittingen. De raad van bestuur vraagt ook regelmatig een gedetailleerde rapportering op over veiligheidsgebonden materies. Zo onderzoekt

de raad van bestuur van Infrabel jaarlijks de jaarverslagen over de exploitatieveiligheid met het oog op hun verzending naar de veiligheidsautoriteit. Bij ieder ongeval vraagt de raad van bestuur ook systematisch een gedetailleerde rapportering op.

Al deze elementen stellen de raad van bestuur in staat om tot een zo goed mogelijk begrip van de veiligheidsbelangen te komen teneinde de strategische opties vast te leggen.

Ik geef nu graag het woord aan mijn collega, de heer Antoine Colpaert, die voorzitter was op het moment dat deze strategie werd vastgelegd.

Antoine Colpaert: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van de commissie, in de eerste jaren van Infrabel en de nieuw uitgetekende structuur van de NMBS-Groep werd op alle niveaus vrij hard gewerkt.

Dat werd natuurlijk overschaduwd door het menselijk leed dat het ongeval in Buizingen met zich meebracht. Als mens grijpt u dat aan, als bestuurder wordt men onmiddellijk op zijn verantwoordelijkheid aangesproken.

Comme Christine Vanderveeren vient de le rappeler, cette responsabilité se situe essentiellement au niveau de la stratégie. Je vais essayer de faire une synthèse concise des principales décisions que le conseil d'administration a prises pendant les premières années d'Infrabel.

D'entrée de jeu, la situation au niveau de la sécurité ferroviaire telle qu'elle est décrite dans le deuxième rapport des experts est évaluée par le conseil d'administration d'Infrabel de manière réaliste. Il existe nettement un retard en matière de protection des trains.

Het is vanuit dat besef dat de prioriteiten van ons strategisch plan met focus op de veiligheid werden vastgelegd. De medewerkers werden bevraagd, er werd naar buitenlandse voorbeelden gekeken, er werden workshops georganiseerd, er werd gebrainstormd met de directie en de raad van bestuur. Het is dan ook in 2005 dat die basisstrategie werd ontwikkeld en in februari 2006 definitief werd vastgelegd, met als eerste absolute prioriteit de veiligheid, naast vijf andere prioriteiten die in het strategisch plan – het BRIO-plan (Belgian Railway Infrastructure Objectives) – werden vastgelegd. Het is daarop dat onze hele veiligheidsaanpak is gebaseerd met inderdaad ook de middelen die ter beschikking werden

gesteld en de drie pijlers van onze aanpak, die ook reeds door de gedelegeerd bestuurders hier werden toegelicht. Zij zitten zeer expliciet verweven in dat strategisch plan.

De uitbouw van de culturele pijler: vanuit een visie vertrekken, de waarden vastleggen, voor inspiratie zorgen vanuit de top naar de rest van het bedrijf. Uiteindelijk moet dat tot uiting komen in de motivatie, de competenties, het dagelijks gedrag, het alert zijn, het attent zijn op het terrein, op alle niveaus. Dat is eigenlijk wel de essentie van een veiligheidscultuur.

De tweede pijler is de beheerspijler met de ontwikkeling van het veiligheidsbeheersplan waarover ondertussen gelukkig met de Europese richtlijnen, en met de oprichting van het ERA, duidelijkheid werd geschapen.

Een derde element is de technische pijler met investeringen in infrastructuur en de even noodzakelijke aanwerving en opleiding van onze medewerkers.

La mise en oeuvre de ces projets demande encore plus d'efforts que leur conception. Aux niveaux du comité de direction et du conseil d'administration, ces efforts se situent surtout sur cinq domaines.

En premier lieu, l'organisation de l'entreprise doit être adéquate. Le premier pas consistait à créer, moyennant la décision du conseil d'administration de juillet 2005, un service Sécurité et Réglementation. En novembre 2006, il a également été décidé d'adapter l'organigramme d'Infrabel en vue du « renforcement et de la réorganisation de la priorité stratégique sécurité ».

Ten tweede, de wettelijke en reglementaire basis moet er zijn.

In februari 2006 werd de overeenkomst tussen de NMBS-Holding en Infrabel over de omzetting van het tweede spoorpakket bekrachtigd. In november 2006 werden ook op het niveau van de raad van bestuur de eerste beslissingen voor de uitrol van het veiligheidsbeheerssysteem of Safety Management System genomen. Dit omvat de doelstellingen voor het handhaven en vergroten van de veiligheid, een betere opleiding van de mensen, en uiteraard ook de invoering van een gestructureerde manier van incidentenonderzoek en het organiseren van feedback ter zake.

Het was duidelijk dat we, precies door de proactieve aanpak van Infrabel, een van de eerste

infrastructuurbeheerders in Europa waren met een eigen veiligheidsbeheersysteem. Dit systeem werd in 2007 ontwikkeld. In datzelfde jaar is ook de basis gelegd voor het systeem en voor de veiligheidsvergunning, die in mei 2008 door DVIS aan Infrabel werd afgeleverd.

Troisièmement, il faut assurer aux personnes sur le terrain l'appui et l'encadrement nécessaires. Dès lors, le conseil d'administration a approuvé différentes mesures en matière de recrutement, d'accueil, de formation permanente, de qualification des collaborateurs chargés des tâches de sécurité critique, de communication vers le terrain, de communication de sécurité critique entre les cabines de signalisation d'Infrabel et les conducteurs de la SNCB, etc.

Ten vierde, de situatie op het terrein wordt nauwgezet door het operationeel management opgevolgd met rapportering naar de raad van bestuur dat op zijn niveau de nodige beslissingen moet nemen. Ik herinner mij de meest recente raad van bestuur waar volledig verslag werd uitgebracht van het trilateraal veiligheidsplan dat nu heel systematisch op onze raad van bestuur aan bod komt.

Ik keer terug naar de periode onder mijn verantwoordelijkheid als voorzitter. Zo werd de problematiek van de seinvoorbijrijdingen al op de agenda van de raad van bestuur van januari 2005 geplaatst. Het zijn die regelmatige besprekingen van dat dossier die tot de strategische beslissingen van februari 2006 hebben geleid. Ik lijst nog eens de beslissingen op.

Het opstellen van de planning van de uitrol van ETCS. ETCS wordt wel degelijk uitgerold en toegepast op ons net: met lijn 3 en lijn 4 van het hogesnelheidsnet, lijn 36N tussen Schaarbeek en Leuven, de Diabolo, de Liefkenshoekspoorverbinding, de as Antwerpen-Montzen in het kader van corridor C voor het goederenvervoer. Daarop wordt ETCS toegepast.

Uiteraard was er ook de discussie over de invoering van TBL1+ op het Belgische netwerk om het veiligheidsniveau snel te kunnen verhogen en niet te wachten tot er een optimaal systeem zou zijn. Het is ook altijd duidelijk geweest dat TBL1+ vanuit het standpunt van de infrastructuurbeheerder altijd gezien is en omschreven is als een eerste stap in de realisatie naar ETCS. In die beslissing van februari 2006 werd ook gesteld dat de nodige stappen moesten worden gezet om TBL1+ te laten erkennen als een systeem van klasse B in de technische

specificaties inzake interoperabiliteit, dat er snel overleg moest komen met de Europese Commissie, ERA en de FOD Mobiliteit en Vervoer, dat er informele contacten nodig waren met DVIS en de minister om een principeakkoord te bereiken over de uitwerking van het nationaal plan. Uiteraard werd toen ook nog gehoopt dat we de nodige subsidies zouden kunnen krijgen en dat daarover ook overleg met de Europese Commissie nodig was.

In mei 2006 wordt na raadpleging van de markt aan Siemens de opdracht gegund voor de levering, installatie en het onderhoud van een ETCS-uitrusting voor meer dan 4 000 seinen, waarmee zowel ETCS- als TBL1+-signalen kunnen worden uitgezonden. Ik herinner eraan dat er vijf kandidaten waren. Na raadpleging van de markt heeft men het contract aan Siemens toegewezen.

Ten slotte, het vijfde pakket. De plannen moeten opgevolgd, geëvalueerd en bijgestuurd worden. Zo werd ons strategisch plan BRIO, met de veiligheid als eerste prioriteit, periodiek opgevolgd door de raad van bestuur. Bij het actualiseren van dit plan, bijvoorbeeld in december 2007, werd de veiligheid herbevestigd als eerste prioriteit op het niveau van de ganse onderneming. De evolutie van de cultuur van de onderneming werd specifiek toegewezen aan onze CEO met zijn algemene diensten.

Het tweede element is het jaarlijks verslag over de exploitatieveiligheid dat telkens uitvoerig wordt besproken in de raad van bestuur vooraleer het aan de betrokken ministers, staatssecretarissen en DVIS wordt overgemaakt. Bij de jaarlijkse opstelling van het budget, de investeringsplannen en de opvolging ervan, zit uiteraard ook steeds een luik van investeringen in TBL1+ en ETCS. Dat geldt ten andere ook voor de andere investeringen in de veiligheid van ons net, denk bijvoorbeeld aan de overwegen. Dat wordt ook semestrieel opgevolgd door de raad van bestuur.

Er zijn dus in de periode met die vijf pakketten heel wat essentiële beslissingen genomen. Er zijn structuren opgezet en controlesystemen verfijnd. Er is veel en hard gewerkt. De mensen die zich dagelijks voor de veiligheid op het spoor inzetten, verdienen al onze steun en al ons respect. Samen met u moeten we ons echter steeds de vraag stellen hoe we de veiligheid stapsgewijs verder kunnen verbeteren en hoe we onze plannen verder kunnen bijsturen. Uit elk jaarverslag over de exploitatieveiligheid en uit elk opvolgingsverslag over het trilateraal

veiligheidsplan, blijkt dat verbetering van de spoorveiligheid een permanente opdracht is en een essentieel onderdeel van een veiligheidbeheersingssysteem. Dat is trouwens de essentie van een goede, mature veiligheidscultuur.

Il est clair que la sécurité est et reste partout et toujours la priorité absolue d'Infrabel et de son conseil d'administration. La sécurité sera toujours, et à tous les niveaux de notre entreprise, la motivation principale des actions quotidiennes de tous nos collaborateurs.

Over de techniciteit van die dossiers zal ik niet verder uitweiden, want daarover is er al uitgebreid gedetailleerde informatie verschaft.

Ik geef dan ook het woord graag terug aan Christine Vanderveeren, die zal uitleggen welke beslissingen er genomen werden na de treinramp in Buizingen.

Christine Vanderveeren: Het hoeft geen betoog dat de raad van bestuur van Infrabel diep geraakt was door de treinramp in Buizingen. De leden van de raad van bestuur, onze familie, onze vrienden, onze kennissen en ook onze collega's reizen heel regelmatig met de trein. De hele raad is dan uiteraard ook enorm begaan met de toestand van het spoorwezen.

De raad van bestuur heeft nadrukkelijk uiting willen geven van zijn medeleven met de slachtoffers en het spoorwegpersoneel.

In die bewogen dagen heeft de raad van bestuur echter ook geprobeerd om het hoofd koel te houden, om grondig te kunnen nagaan wat er gedaan kon worden om de beveiliging van het Belgisch spoorwegnet te versnellen.

Er is inderdaad nooit sprake van geweest om terug te komen op onze strategie. Eerst en vooral omdat niets erop wees dat onze strategie in vraag moest worden gesteld. Dat is ook vandaag nog steeds het geval. De implementatiestrategie voor ETCS met, in een eerste fase, de uitrol van TBL1+, is de enige mogelijke strategie met het oog op een snelle verbetering van de veiligheid op het Belgisch spoorwegnet. Men mag ook niet vergeten dat een ommekeer van de strategie, indien die al mogelijk geweest was – wat niet het geval is – zonder twijfel een vertraging van meerdere jaren veroorzaakt zou hebben in die beveiliging van het netwerk, die meer dan ooit prioritair was.

Wij hebben ons dan ook resoluut ingeschreven in een logica om de aangehouden strategie te versnellen. Zo heeft de raad van bestuur zich erg gedetailleerd geïnformeerd over het ongeval en op 25 februari van dit jaar reeds gevraagd om de implementatie van TBL1+ te versnellen. Een maand later, op 25 maart, heeft de raad van bestuur zich akkoord verklaard met het principe om de implementatie van TBL1+ te versnellen, om zo tijd te winnen en de efficiëntiedekking op het Belgisch spoorwegennet te verhogen.

Op 29 april, tijdens een bijzondere raad van bestuur, gewijd aan de veiligheid, behandelde de raad van bestuur een volledig overzicht van alle belangrijke veiligheidsdossiers.

Op 24 juni heeft de raad van bestuur het trilatraal veiligheidsplan besproken en gevraagd naar een strikte opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en van de acties uit het trilatraal plan.

De raad van bestuur vraagt ook om ten minste driemaandelijks een regelmatige rapportering van de uitvoering en van de aanpassing van de veiligheidsaanbevelingen te krijgen, met onder meer de naleving van de implementatieplanning voor TBL1+, de opvolging van het aantal seinvoorbijrijdingen en de opvolging van het overlegplatform met de actoren op het terrein.

Dames en heren, tot slot zou ik u willen zeggen dat het voor ons niet eenvoudig was om in enkele minuten de tientallen uren besprekingen van de veiligheidsdossiers op de bijeenkomsten van de raad van bestuur samen te vatten.

Ik kan de aanpak van Infrabel inzake veiligheid nog het beste samenvatten door de nadruk te leggen op de grote samenhang, samenhang binnen het bedrijf, maar ook binnen de raad van bestuur. Van bij de oprichting van Infrabel was de raad van bestuur zich bewust van het enorme belang van de veiligheid. Er werd een strategie uitgetekend en die werd nauwgezet opgevolgd. Veiligheid was bovenal een permanente zorg op alle niveaus van de onderneming, van de spoorwerkers die dag in dag uit in de weer zijn om veilig treinverkeer te garanderen tot de raad van bestuur die zich van meet af aan op dit dossier heeft gestort om het bedrijf op dit vlak zijn volle ondersteuning te bieden.

Ik dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter:** Ik dank u voor uw uiteenzetting.

Thans nodig ik de commissieleden uit om hun

vragen te stellen, vraag per vraag.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je teins à remercier Mme Vanderveeren et M. Colpaert pour leur exposé. Je voudrais poser deux questions.

M. Fontinoy a fait état "d'une collaboration" entre les trois institutions qui n'était pas des plus fructueuses. Pourriez-vous me donner votre avis sur cette collaboration?

Lundi, nous avons reçu M. Vinck qui a dit que le plan relatif à la mise en place de l'ETCS pour 2030 n'était pas très ambitieux. Pourriez-vous également me donner votre point de vue à ce sujet?

Christine Vanderveeren: Wat de samenwerking binnen de NMBS-Groep betreft, kan ik met een boutade zeggen dat elke samenwerking beter kan.

Men kan ook stellen dat het bereiken van een unaniem akkoord sneller zou moeten kunnen. Ik denk dat men daarin realistisch moet zijn. Wij werken met autonome bedrijven die elk hun belangrijke objectieven moeten realiseren, die zij elk vanuit hun eigen invalshoek bekijken. Zoals dat in elke menselijke relatie het geval is, vergt een goed akkoord soms wat tijd.

Ik durf in het algemeen zeggen dat de samenwerking zeker niet zo slecht is als men soms beweert. Zij kan uiteraard beter, maar dat is iets wat men van alles kan zeggen.

Antoine Colpaert: Ik denk dat de teneur hier goed wordt gezet.

Ik wil er nogmaals op wijzen dat de beslissingen die in februari 2006 uit de discussie over het tweede spoorpakket zijn voortgevloeid, in consensus zijn genomen tussen de Holding en Infrabel. Zo heeft men duidelijk afgesproken welk personeel zou worden overgenomen en dergelijke. Er zijn op het terrein wel degelijk duidelijke signalen gegeven dat die samenwerking mogelijk is.

De samenwerking speelt zich wel in sterke mate af tussen Infrabel, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen. Ik wil u erop wijzen dat er vandaag op ons spoor acht spoorwegondernemingen actief zijn. De NMBS is uiteraard nog altijd "onze grootste klant", maar de andere rukken op. Dat betekent dat in al het overleg dat wij hebben georganiseerd, er rigoreus over wordt gewaakt dat het overleg

gebeurt met alle spoorwegondernemingen. Het *safety platform* is met alle spoorwegondernemingen. Om het delicate onderwerp van de seinvoorbijrijdingen aan te raken, er zijn ook seinvoorbijrijdingen door andere operatoren dan de NMBS. Uiteraard moet men ook daarover met hen overleggen.

Dat wordt heel systematisch opgevolgd. Het overleg gebeurt in eerste instantie met de NMBS, maar uiteraard ook met de andere spoorwegondernemingen.

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw Vanderveeren en mijnheer Colpaert, ik dank u voor uw bijdrage.

Wat betreft de samenwerking, er zijn intussen een aantal werkgroepen opgestart. De experts hebben in hun rapport de indruk weergegeven dat het dikwijls blijft bij een papieren werking en dat er weinig impact is op de effectieve uitwerking en verbetering van de veiligheid. Die werkgroepen zijn nog jong, dus dat is misschien een beetje een verschoning.

Hoe gaat dat nu precies procesmatig in zijn werk? Hoe worden die werkgroepen die – althans op papier – actief zijn, procesmatig begeleid met het oog op de verbetering van de werking, een betere samenwerking en een snellere uitvoering van de genomen beslissingen en maatregelen op het terrein?

Is het vandaag een zorg van de raad van bestuur om die werkgroep die op papier actief blijkt te zijn, ook effectief op heel korte termijn over te laten gaan naar daden? Het is altijd fijn om grote strategieën te ontwikkelen, maar er worden geen prijzen uitgedeeld op het niveau van de inspanning, maar alleen op het niveau van het resultaat dat wordt behaald.

Christine Vanderveeren: De raad van bestuur vraagt regelmatig zeer gedetailleerde rapporten op over de uitvoering van het veiligheidsbeleid. Wij vragen die ten minste driemaandelijks op, maar de voorbije maanden is het eigenlijk een maandelijksse rapportering die zeer tot in de details gaat. Ik kan u verzekeren dat de leden van de raad van bestuur daar zeer nauwgezet op toezien en zeer kritische vragen stellen, niet alleen over het feit of die werkgroepen werken maar ook over de resultaten ervan. Wij zien sterk toe op de snelheid van de resultaten en de redenen waarom een bepaalde maatregel soms niet onmiddellijk wordt genomen. Met onze bevoegdheden werken wij er zwaar aan, opdat dit effectief sneller zou

gebeuren dan nu al het geval is.

Steven Vandeput (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog een vraag over de perceptie. Uit uw uiteenzetting en uw antwoord van daarnet leid ik af dat, om dat overleg goed te laten plaatsvinden, de besprekingen kunnen verlopen zonder dat de Holding er absoluut bij moet zitten, en dat in tegenstelling tot wat de heer Fontinoy heeft gezegd.

Christine Vanderveeren: Men moet gewoon kijken naar de bevoegdheden van de drie entiteiten van de NMBS-Groep. Wanneer wij over veiligheid spreken, vindt men de hoofdcomponent bij de NMBS en bij Infrabel, eventueel met uitzondering van het personeelsbeleid, waarover het daarstraks een hele tijd ging. Wat dat betreft, hebben wij uiteraard wel contacten met de NMBS-Holding. Op puur technisch vlak, en minder op het vlak van personeel en cultuur, is het overleg in de hele NMBS-Groep geconcentreerd tussen de NMBS en Infrabel.

Antoine Colpaert: Ik herhaal dat ook de andere spoorwegondernemingen een steeds groter deel van de markt voor hun rekening nemen. In die zin werken wij heel nauw samen met de NMBS, maar uiteraard ook met de andere spoorwegondernemingen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Toujours sur ce même sujet, M. Fontinoy a évoqué le débat qu'il y a eu sur la possibilité que ce soit la SNCB Holding qui négocie les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB opérateur avec le gouvernement. Quel est votre avis à ce sujet? Visiblement, d'après ce que M. Fontinoy a dit, il y a dû y avoir des tensions. Pensez-vous que ce soit une piste intéressante, afin d'améliorer la collaboration entre les différentes entités.

Christine Vanderveeren: Eerst en vooral stel ik mij de vraag of de idee van de heer Fontinoy juridisch mogelijk is, gelet op de Europese reglementering en de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Ten tweede kan ik begrijpen dat de heer Fontinoy vraagt om een coördinerende rol te spelen. Het is normaal dat men kijkt vanuit de positie waar men zit en dat men ideeën heeft over een verbetering vanuit de positie waar men zit. Dit geldt uiteraard ook voor mij. Ik zit in een bepaalde positie en ik heb van daaruit mijn visie op de zaak. Ik zal u die geven.

Ik denk niet dat het nodig is dat men nog in een extra laag voorziet om te komen tot de beheerscontracten. Ik denk dat het wenselijk is

dat men zo dicht mogelijk bij de bron de beheerscontracten bepaalt, samen met de regering. Als je met een holding gaat werken, zit je met een tussenlaag. De holding zal de informatie moeten verzamelen bij de filialen, de entiteiten, en zal dan moeten negotiëren. Ik denk dat dit het besluitvormingsproces zal bemoeilijken, complexer maken, vertragen. Ik wens er ook op te wijzen dat wij, wat de liberalisering van het spoor betreft, toch niet alleen mogen denken aan de NMBS – mijn collega, de heer Colpaert, heeft dit al meermaals herhaald – maar dat er ook andere spooroperatoren actief zijn. Dit zal de coördinerende rol door de Holding – want de NMBS-Holding is toch de Holding van een van de spooroperatoren – bemoeilijken.

Antoine Colpaert: Ik denk dat die krachtlijnen hier zeer goed werden geschetst. In de praktijk wordt er uiteraard zeer nauw samengewerkt tussen die drie entiteiten bij de voorbereiding van de beheerscontracten omdat dit nu eenmaal nodig is. Twee essentiële punten uit de beheerscontracten zijn de verdeling van de dotaties en het opstellen van het meerjareninvesteringsplan. Ik denk niet dat u daarover al zeer veel externe discussies hebt gehoord. Dit wordt onder de drie entiteiten zeer duidelijk en goed afgesproken.

Daar waar het direct praktisch nut heeft, wordt zeer nauw samengewerkt.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voulais poser des questions sur les choix stratégiques en matière de sécurité. Au moment où on a opté pour le TBL1+, a-t-on envisagé des alternatives? Le conseil d'administration a-t-il été informé d'études internationales complémentaires? Le système retenu est-il compatible avec la mise en place de l'ETCS, notamment en matière de délais? Y a-t-il des risques de retard pour l'ETCS?

Je voulais revenir sur la question de mon collègue M. Bastin. Lundi, en commission, Karel Vinck a souligné que le délai de 2030 était peu ambitieux. Quel est votre avis? Ce délai qui nous semble long n'est-il pas dû au fait qu'on veut réaliser beaucoup de choses en interne alors que certains gestionnaires de réseaux ont plutôt tendance à sous-traiter l'implantation de ce système à des opérateurs étrangers?

Antoine Colpaert: Misschien heel kort een viertal punten. Ten eerste, bij de start van Infrabel in 2005 was men het er unaniem over eens dat er een achterstand was qua treinbeveiliging die

dringend moest geremedieerd worden. In 2006 hebben de mensen daar keihard aan gewerkt. Zij hebben voortgebouwd op de bestaande analyses die al door de NMBS waren gemaakt, met onder andere de vergelijkingen met buitenlandse systemen die voorhanden waren. In 2006 zelf is er geen uitgebreide analyse meer gemaakt van nationale systemen die elders voorhanden waren om twee eenvoudige redenen. Ten eerste, de nationale systemen die beschikbaar waren in het buitenland, waren niet compatibel met ETCS. Ten tweede, voor de omschakeling naar om het even welk systeem dat compatibel moest zijn met onze seininstallaties, waren er geen buitenlandse systemen voorhanden waarbij men op een snelle manier de interfaces met onze seininstallaties kon waarmaken. Vanuit die twee kernachtig samengevatte overwegingen hebben we besloten dat als we niet nog eens een aantal jaren wilden verliezen voor het optrekken van de veiligheid op het net, we moesten kiezen voor TBL1+. Daarbij kon men vrij snel de interfaces met onze seininrichting tot stand brengen en dit kon dus vrij snel geïmplementeerd worden.

Ik wil er ook op wijzen dat er bij de beslissing van 2006 niet alleen over TBL1+ beslist is, maar ook over een aantal investeringen in ETCS: op de hogesnelheidslijnen, de lijn Schaarbeel-Leuven, de Diabolo en de Liefkenshoekspoorverbinding. We wisten ook dat we op internationale vrachtcorridors ETCS moesten toepassen. We wisten ondertussen ook welke problemen er met de toepassing van ETCS gepaard gingen. Deze problemen zijn intussen op dat vlak grotendeels overwonnen. Dat heeft echter tijd gevergd. Daarom hebben we ook gezegd dat we heel duidelijk zouden kiezen voor TBL1+, het systeem dat onder andere qua hardware en bakens een eerste stap naar ETCS vormt. Die onderdelen zijn herbruikbaar in de context van ETCS, dus die investering was geen verloren kost vanuit het standpunt van de infrastructuurbeheerder. Geeft dat een vertraging van ETCS? Neen, dat hoeft absoluut geen vertraging van ETCS te geven. De ETCS-investeringen waartoe werd beslist, worden uitgevoerd. En de TBL1+-bakens kunnen hergebruikt worden als wij op het nationale net overgaan tot de ontplooiing van ETCS.

Laat ons een goede afspraak maken over de toekomst en de timing. Er wordt daar heel grondig aan gewerkt. De experts hebben terecht aangestipt dat plannen niet in een paniecreactie of snel mogen worden opgesteld. Er wordt nu keihard gewerkt aan de onderbouwing van die plannen zodanig dat wij in de loop van volgend jaar met een realistisch voorstel kunnen komen.

Het is nogal logisch dat die plannen over de uitrol van ETCS zonder problemen aan u zullen worden overgemaakt.

Le président: Monsieur Bastin, je vous donne la parole pour votre deuxième question. Ensuite, ce sera au tour de M. Van den Bergh.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, j'ai dû m'absenter quelques instants. Ma collaboratrice m'a annoncé que Mme De Bue avait posé le même style de questions et je viens d'en entendre la réponse.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik wil even inpikken op die beslissing in 2006. Infrabel heeft toen inderdaad de stap gezet om TBL1 of TBL1+ uit te rollen, zelfs voor de goedkeuring. De indruk bestaat dat Infrabel die beslissing – achteraf gezien een heel goede beslissing, maar dat is wat de geschiedenis herschrijven – heeft doorgedrukt en dat de NMBS is moeten volgen. Kunt u daar wat meer duiding bij geven? Als we het rapport van de experts lezen, dan lijkt het alsof vooral Infrabel het gaspedaal heeft ingeduwd, niet onterecht natuurlijk, en dat de rest heeft moeten volgen. Waarom ging men daar zo fors op door? Wat was daartoe de specifieke aanleiding? We hebben moeten vaststellen dat het in het verleden jaren duurde alvorens men tot een dergelijke beslissing kon komen.

Ik koppel daaraan de volgende vraag. TBL1+ is een veiligheidssysteem, dat snel kan ingevoerd worden en een aantal voordelen heeft in verband met de latere omschakeling naar ETCS. Is er ook gekeken naar alternatieve veiligheidssystemen op dat moment of was het van bij het begin duidelijk dat het dit veiligheidssysteem zou worden?

Antoine Colpaert: Uw eerste vraag: hebben wij dat vanuit Infrabel doorgedrukt? Ik zal niet zeggen “door de strot geduwd”, want dat waren niet uw woorden.

Uiteraard zijn het het management en de technici die dergelijke onderhandelingen met de NMBS hebben gevoerd. De rapportering aan de raad van bestuur is altijd vrij duidelijk geweest, dat er zeker voor Infrabel maar eigenlijk eerlijk gezegd ook wel voor de mensen van de NMBS, geen tijd meer te verliezen was. Ik denk dat het zeer duidelijk is dat het grote voordeel van 2006 is geweest dat na een lange periode van aarzelen, van vallen en opstaan, er een beslissing is genomen.

Die “beslissing” voor Infrabel was iets gemakkelijker. Met andere woorden, de hardware,

de bakens en dergelijke meer waarover door Infrabel moet beslist en gefinancierd worden, kunnen hergebruikt worden in een ETCS-systeem. Voor ons was die lijn zeer duidelijk, en ook economisch en financieel onderbouwd. Voor de NMBS was dat een stuk moeilijker. Anderzijds – u kunt straks de vraag stellen aan hen – blijkt toch ook dat de installatie van ETCS in hun voertuigen extreem duur en in een aantal oude voertuigen zelfs niet eens mogelijk was. Voor zover wij verslag gekregen hebben vanuit het management, was het duidelijk dat de lead een stuk in handen was van Infrabel, maar dat heeft niet lang geduurd. NMBS zat zeer snel op dezelfde golflengte en was er ook van overtuigd dat er in 2006 eindelijk een positieve beslissing moest genomen worden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Is er ook gekeken naar alternatieven voor TBL1+?

Antoine Colpaert: Neen, zoals ik zopas heb opgemerkt, hebben onze technici gewoon voortgebouwd op de analyses die in de jaren daarvoor waren gemaakt. Men wist zeer goed wat er toen voorhanden was. Het doorslaggevend argument was dat er geen nationale systemen bestonden die compatibel waren met ETCS, en we zouden enorme problemen gehad hebben met de nodige investeringen in de interfaces met de seininstallaties. Uiteraard hadden wij de expertise zelf in huis van TBL1, TBL1+ en de seininstallaties. Dat heeft de doorslag gegeven.

Jef Van den Bergh (CD&V): Nog een bijkomende vraag. In het rapport van de experts wordt gesuggereerd dat de beslissing genomen is om dan maar snel, in de plaats van naar ETCS, zoals het in 1999 was beslist, naar TBL1+ over te stappen omwille van kostprijsredenen. Speelde de kostprijs daarin een rol of was het eerder de urgentie, de nood om snel iets te kunnen uitrollen, omdat men ondertussen moest vaststellen dat ETCS toch nog een aantal jaren, zo niet decennia op zich zou laten wachten?

Antoine Colpaert: De hoofdbekommernis was de volgende. Hoe kunnen wij binnen een redelijke termijn het veiligheidsniveau qua treinbeveiliging verhogen, zonder nog een aantal jaren te wachten tot het een aanvaardbaar peil zou bereiken? Dat was echt onze hoofdbekommernis.

Uiteraard hebben we dat ook economisch onderbouwd. Dat heeft natuurlijk in de marge meegespeeld: het feit dat we de bakens kunnen hergebruiken. De berekening is gemaakt wat het zou betekenen als we na de invoering van

TBL1+-bakens ETCS verder op die basis zouden uitbouwen, dan wel of we rechtstreeks zouden overstappen op ETCS, maar dan wel veel later. We hebben het wel over het nationaal net. Dat was een economisch verantwoorde keuze. De verschillen waren beperkt. Als ik het mij goed herinner, bedroegen de verschillen rond de 4 %. Vanuit kostprijsniveau was dat dus aanvaardbaar.

Voor de NMBS waren de kostprijsverschillen natuurlijk veel groter dan voor Infrabel. Maar ook daar was het duidelijk dat de drive om op korte termijn het veiligheidsniveau te verhogen, dominant was.

Tanguy Veys (VB): Ik wil nog even voortgaan op hetgeen u net zei. U hebt daarstraks gesteld dat TBL1+ de eerste stap is in de realisatie van ETCS. Nochtans, als wij kijken naar de verslagen van de experts, zij stellen zeer duidelijk dat TBL1+ en ETCS zeer weinig met mekaar te maken hebben.

Antoine Colpaert: Ik ben nog eens het voorbereidend document en het verslag van de raad van bestuur van februari 2006 gaan nakijken. Daarin wordt duidelijk gesteld dat de bakens van TBL1+ en ETCS identiek dezelfde zijn. Dat men naar een herprogrammering moet gaan, ja, maar dat is niet de immens grote kostprijs.

Zeker vanuit de infrastructuurbeheerder is een belangrijk deel van de investeringen die nu gebeuren, en dat zijn die bakens, perfect bruikbaar in een ETCS-systeem. Voor de rijtuigen, maar dat is voor de collega's van de NMBS, beperkt zich dat bij wijze van spreken tot de antennes. Dat is natuurlijk van een veel beperktere omvang.

Dat betekent echter ook dat de ervaring die men nu opdoet, met de introductie van TBL1+, naar inzet van mensen, proces- en projectbegeleiding en dergelijke meer, perfect bruikbaar is in de verdere uitrol van ETCS.

Wij kunnen u ook nog eens de cijfermatige analyse geven, met een duidelijk overzicht. Wij hebben een volledige tabel, met een overzicht van wat herbruikbaar is, zowel op technisch vlak, hardware en software, alsook de financiële aspecten.

Eerlijk gezegd, op dat vlak kan ik niet volledig akkoord gaan met wat in dat deel van het rapport van de experts staat.

Christine Vanderveeren: Ik wil daar nog even iets aan toevoegen in verband met de overstap

naar ETCS. De bakens van TBL1+ zijn perfect bruikbaar, de hardware is perfect bruikbaar om over te stappen naar ETCS. Het is echter niet zo dat wanneer wij overstappen naar ETCS, die bakens geen TBL1+-signalen meer gaan uitzenden. Dat betekent dat het rollend materieel dat op dat moment, dus bij de overschakeling naar ETCS, nog alleen TBL1+-technologie in zich geïnstalleerd heeft, nog steeds zal kunnen werken en in communicatie zal kunnen gaan met de bakens van TBL1+, die wij nu zetten.

Dat is ook een voordeel van de beslissing die genomen werd. Het gaat geen breuk zijn met het verleden, als wij overstappen naar ETCS. Nee, wij gaan gelijktijdig voor de oude locomotieven die nog geen ETCS hebben, nog steeds kunnen communiceren vertrekkende vanuit de bakens die wij nu installeren in termen van TBL1+.

Daardoor zullen wij het veiligheidsniveau dat wij met de installatie van TBL1+ zullen bereiken, ten minste behouden, zodra naar ETCS wordt overgeschakeld. Bij de overschakeling naar ETCS zal uiteraard de kwaliteit van het veiligheidssysteem nog meer verhogen.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag betreft de keuze tussen ETCS2 en ETCS1.

Via informatie vanuit Infrabel is ons meegedeeld dat voor het GEN-netwerk uiteindelijk is beslist ETCS niveau 1 te installeren. De eerste nieuwe treinstellen zouden in de loop van 2011 worden geleverd.

Komen op de raad van bestuur, wanneer de keuze tussen ETCS1 of ETCS2 wordt gemaakt, alle aspecten van beide systemen aan bod, dus ook inzake capaciteit en stiptheid?

In Denemarken bijvoorbeeld, is in 2008 beslist om volledig voor ETCS2 te gaan.

Wij denken in voornoemd verband ook aan het GEN-netwerk, waar er nu al capaciteitsproblemen zijn. Tijdens de commissie hebben wij voldoende gehoord. Ook tijdens ons bezoek aan het bedrijf Alstom is duidelijk gesteld dat in vergelijking met andere systemen bij ETCS1 de capaciteit naar beneden gaat. Er is een verbetering kenbaar, nadat het ETCS2-systeem is geïnstalleerd.

Daarom kreeg ik graag enige verduidelijking.

Christine Vanderveeren: Bij de keuze tussen de diverse versies van ETCS worden uiteraard door

Infrabel alle relevante aspecten, dus ook de aspecten die u hebt vermeld, in aanmerking genomen. Uiteraard gaat het ook om aspecten inzake robuustheid van de betrokken versies. Uiteraard houden wij ook rekening met de mogelijkheden van communicatie met de spoorwegoperatoren in het algemeen en met de NMBS in het bijzonder.

Antoine Colpaert: Uw opmerking over de capaciteit is terecht. Wij zullen goed moeten uitkijken om in de toekomst onze capaciteit optimaal te gebruiken.

Het is duidelijk dat er voor ETCS1 niet te veel verwachtingen op het vlak van uitbreiding van de capaciteit zijn. Er is nog steeds een heel kritische discussie aan de gang over de vraag of ETCS 2 wel voldoende zal zijn om de verwachte capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken. ETCS 2 op zich zou onvoldoende zijn. Er zouden ook nog heel veel bijkomende maatregelen nodig zijn om dat te kunnen realiseren.

Eerlijk gezegd, toen ik een jaar of twee geleden deze zaken van nabij begon te bekijken, had ik zelf de hoop dat ETCS2 een stevige verbetering van de capaciteit van de bestaande netten mogelijk zou maken. Ik moet in alle deemoed bekennen dat ik vandaag wat minder optimistisch ben op dat vlak.

Ine Somers (Open Vld): Hoe moeten wij dan reageren op het feit dat, als wij op het GEN-netwerk een ETCS1-systeem implementeren, wij constateren dat de capaciteit naar beneden gaat? Op het GEN-netwerk hebben wij al enorme capaciteitsproblemen. Gisteren werd dat in de commissie voor de Infrastructuur nogmaals gesteld. Volgens een studie van consultant Arthur D. Little zitten daar onze knelpunten. Ik denk dat wij daarmee zeer nauwlettend moeten omspringen. Wanneer wij een systeem implementeren op een netwerk waar nu al capaciteitsproblemen zijn, mogen wij de problemen niet versterken.

Christine Vanderveeren: Ik kan u alleen maar gelijk geven, mevrouw. De raad van bestuur kijkt niet alleen naar de veiligheid. Wij kijken ook naar de stiptheid. Wij volgen maandelijks de veiligheid en de stiptheid. Wij kijken of de investeringen juist worden geprogrammeerd en uitgevoerd. Dit is een heel moeilijke oefening waarop wij voort zullen werken.

Het invoeren van ETCS kan inderdaad een impact hebben op de capaciteit. Momenteel bekijken wij

dit nauwlettend, om ervoor te zorgen dat wij de verschillende doelstellingen kunnen halen. Veiligheid is een prioriteit, maar stiptheid is ook onze prioriteit. Stiptheid hangt uiteraard ook af van capaciteit.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je remercie les deux intervenants. Madame Vanderveeren, vous avez parlé de la stratégie qui n'avait pas été remise en question, mais accélérée, après Buizingen. Il semble logique que la mise en œuvre du TBL1+ soit l'objectif principal.

Vous dites qu'un rapport relatif à l'application de ce plan est produit tous les trois mois. D'autres mesures sont-elles analysées par le conseil d'administration? Nous savons que les franchissements de signaux ont toujours lieu. Nous comprenons bien l'accélération du système de couverture. Mais, en dehors de cela, l'attention se porte-t-elle sur l'analyse du facteur humain?

Ensuite, que pouvons-nous imposer en termes de sécurité aux autres entreprises ferroviaires qui traversent le pays?

Christine Vanderveeren: Het klopt dat wij niet alleen kijken naar de versnelde uitvoering op het technisch niveau van het plaatsen van de TBL1+-bakens. Wij kijken uiteraard ook naar alle andere maatregelen om het veiligheidsbeleid verder te blijven verbeteren en te optimaliseren. Zo kijken wij ook naar aspecten van vorming. Wij kijken ook zeer grondig naar de problematiek van de seinvoorbijrijdingen, niet alleen naar de statistieken, maar ook naar de manier waarop dat opgevolgd wordt, waardoor ernaar gestreefd kan worden om het aantal seinvoorbijrijdingen, en dan vooral voorbijrijdingen tot aan het gevaarlijk punt, verder onder controle te houden en te minimaliseren.

Vous aviez posé une autre question que j'ai oubliée, j'en suis désolée...

Linda Musin (PS): C'était à propos des entreprises ferroviaires dont les convois traversent notre pays.

Christine Vanderveeren: Wat TBL1+ betreft, laat Europese regelgeving het spijtig genoeg niet toe om TBL1+ verplichtend op te leggen. Wij kunnen alleen de betrokken spoorwegoperators proberen te overtuigen, wat wij uiteraard ook doen. Bij de grootste hebben wij in elk geval een akkoord van bij het begin om hetzelfde pad te bewandelen. Met ETCS gaat het uiteraard om een Europees erkend systeem. Daar hebben wij veel

meer mogelijkheden om op een verplichtende manier op te treden.

Antoine Colpaert: Nog een kleine aanvulling over TBL1+. Niet alleen de NMBS gaat die weg op, maar ondertussen gaan ook DB en SNCF voor hun internationale relaties ermee akkoord om TBL1+ op hun locomotieven te installeren. Dat is toch een hoopvol teken dat men beseft dat we daar op de goede weg zitten.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai encore une question concernant l'équipement en cours de TBL1+ et le lien avec les franchissements de signaux. On équipe les voies et le matériel roulant de TBL1+. On connaît le planning. On voit néanmoins que le nombre de franchissements de signaux continue à augmenter. Avez-vous étudié cette problématique?

Quand estimez-vous que le nombre de franchissements de signaux diminuera grâce à l'équipement TBL1+? Peut-être pouvez-vous établir la comparaison avec d'autres pays qui ont aussi équipé leur réseau avec un système de freinage automatique?

Christine Vanderveeren: Uw vraag is een moeilijke vraag om kort te beantwoorden. Wat kan TBL1+ ons bieden wat betreft de seinvoorbijrijdingen? Wat wij eigenlijk reeds in de statistieken zien, is dat het aantal seinvoorbijrijdingen tot aan het gevaarlijke punt vermindert. Dat is een effect van TBL1+: TBL1+ gaat de snelheid vertragen, waardoor men minder gemakkelijk tot aan het gevaarlijk punt komt. Dat is een eerste vaststelling.

Een tweede vaststelling ten gevolge van TBL1+ is dat wanneer men dan toch een sein voorbijrijdt, men dit gaat doen aan een lagere snelheid, waardoor de impact in geval van een incident ook veel kleiner zal zijn. Het gaat veel minder ernstige schade opleveren. Dit is wat wij al weten, wat wij nu al zien.

Wat de prognoses zijn, is zeer moeilijk te voorspellen. Feit is dat wij uiteraard vertrekken met een spoorwegnet in een zeer dichtbebouwd land, waardoor het complex is om heel snel, op korte termijn – ik spreek dan niet over TBL1+, maar over andere vormen van signalisatie – daar verbetering in te brengen. Onze afstanden zijn altijd vrij klein, waardoor bijvoorbeeld het verplaatsen van een baken een beetje naar voor, bepaalde effecten heeft. Dat is misschien wel goed voor de veiligheid, maar dat heeft dan weer

andere effecten. Nu beginnen we echt heel technisch te worden en daar ga ik mij niet aan wagen: ik vind dat mijn taak niet en heb daar de nodige competenties niet voor. Op dergelijke vragen kan het management perfect antwoorden. Dergelijke studies gebeuren momenteel: kunnen wij de signalisatie verder optimaliseren, door bepaalde zaken te verplaatsen of bepaalde zaken te herhalen? Dat zijn oefeningen die bezig zijn, maar in een klein land als het onze dat zo dichtbebouwd is, zijn dat zeer complexe oefeningen. Van zodra je één ding verplaatst, heeft dat eigenlijk een multiplicatoreffect op wat er allemaal voorligt.

Antoine Colpaert: Het is inderdaad zeer delicaat om prognoses te maken. Zelfs het aantal seinvoorbijrijdingen van gevaarlijke punten kent eerder nog een golfbeweging. Op dat vlak zijn wij zeer voorzichtig om grote beloftes te doen. Ons management en onze raad van bestuur volgen dat op de voet op. Vanaf het ogenblik dat wij een redelijke graad van zekerheid hebben, zullen wij ons duidelijk uitspreken.

De voorzitter: U zegt dat maandelijks gerapporteerd wordt over de vooruitgang, bijvoorbeeld van de installatie van veiligheidssystemen. Wij hebben in februari-maart een planning gekregen over de uitrol van het TBL1+ systeem. Zit die uitrol nog op schema of is daar een vertraging te merken?

Christine Vanderveeren: Ik ben zeer blij dat u de vraag stelt, want ik kan hier eigenlijk goed nieuws brengen. Wij zitten volledig binnen de planning. Tot in de details zitten wij goed. Wij moesten zelfs bijkomend personeel aanwerven. De heer Fontinoy heeft over de problematiek van het aanwerven van technici u de nodige uitleg gegeven. Zelfs op dat punt zijn wij erin geslaagd om ook die planning qua aanwervingen, mede dankzij de NMBS-Holding, volledig binnen de tijd uit te voeren.

De voorzitter: Collega's, ik kijk rond. Il n'y a plus de questions?

Dan kan ik u van harte danken voor uw bijdrage aan de werkzaamheden van onze commissie.

Ik richt mij tot de mensen van de NMBS of van de verschillende bedrijven die hier aanwezig zijn. Ik heb gehoord dat het zeer belangrijk is voor de veiligheid dat de mensen zich ook goed in hun sas voelen. Ik wil niet dat u hier met honger zou zitten. Tast zeker en vast toe!

Ik stel wel voor dat wij onmiddellijk verdergaan met onze volgende spreker, zodat wij deze commissie zeker kunnen afronden om 13 u 45, omdat het om 14 u 00 commissie voor de Infrastructuur is.

Hoorzitting met mevrouw Edmée Degroeve, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2005 tot 2009 en mevrouw Laurence Bovy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2009 tot heden onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de Mme Edmée Degroeve, présidente du conseil d'administration de la SNCB de 2005 à 2009 et Mme Laurence Bovy, présidente du conseil d'administration de la SNCB de 2009 à aujourd'hui portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De voorzitter: Collega's, wij zetten onze werkzaamheden onmiddellijk voort. Mevrouw Degroeve zal haar uiteenzetting beginnen over de periode waarvoor zij verantwoordelijkheid droeg in de raad van bestuur. Dan kunnen er vragen worden gesteld over die periode.

Edmée Degroeve: Mesdames et messieurs, je voudrais commencer cette audition, à titre personnel, en ayant une pensée pour les victimes de Buizingen. Ma fille a perdu un ami dans l'accident. Donc, cela me touche particulièrement de venir en parler.

Il est clair que, chaque fois qu'on prend une nouvelle fonction, on hérite d'une situation. Quand je suis entrée en fonction à la SNCB en octobre 2004, on n'avait pas pris de décision pendant longtemps. Prendre des décisions au sujet des systèmes de sécurité: il y a toutes sortes d'arguments pour expliquer pourquoi elles n'ont pas été prises assez tôt, pourquoi on a fait un tel choix. Le fait de poser des choix est extrêmement important. Au moins, on a mis fin à une période d'hésitation.

Dans l'intérêt de la commission, je me tiens bien évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions. Après, je conclurai.

Steven Vandeput (N-VA): Dank u wel voor uw bijdrage, mevrouw.

De CEO die na uw CEO kwam, heeft hier destijds ook al verteld dat er na een lange periode van

ontbreken van enige beslissing en stilstand, zo niet achteruitgang met betrekking tot de investeringen in automatische stopsystemen, uiteindelijk een beslissing genomen werd. In het licht van de grote veranderingen die de groep destijds ondergaan heeft, met de opsplitsing in de drie entiteiten, hebt u de indruk dat op het ogenblik dat de beslissing genomen werd om effectief TBL1+ versneld uit te rollen, die beslissing in overleg en in overeenstemming genomen is door de verschillende entiteiten?

Edmée Degroeve: Ik denk dat de beslissing om over te schakelen en te beginnen met de TBL1+, wel degelijk een gevolg was van verschillende stellingen die werden ingenomen en die er ons toe leidden om wel degelijk de beslissing te nemen, omdat de factor tijd enorm belangrijk is, was en altijd zal zijn, en omdat wij wel degelijk een beslissing moesten nemen. Het is geen nieuwe beslissing uit 2004. Het is wel degelijk een gevolg van verschillende studies. Maar het was vooral een beslissing die genomen werd in het kader van de tijd die aan het dringen was en in het kader van de veiligheid die moest gehandhaafd worden, blijven en die elke dag zowel voor onze klanten als voor onze mensen belangrijk is.

Steven Vandeput (N-VA): Bij die uiteindelijke beslissing om te gaan voor TBL1+, naast ETCS, is er een nogal voluntaristische planning opgesteld. Ik weet niet of men geleerd heeft van het verleden, maar die initiële planning was om tegen 2010 dat systeem nagenoeg volledig uitgerold te hebben. Achteraf is dat verhuisd naar eind 2013 om dan na het accident en na overleg te worden teruggeschroefd. De initiële planning leek weer niet haalbaar.

Had u op het ogenblik dat die planning werd opgesteld, het gevoel dat het een realistische planning was? Had u de indruk dat er bij de entiteiten de wil was om die planning te halen? Waar is het dan op uw niveau bekeken foutgelopen in die periode, waarbij de initiële planning niet werd gehaald en er tussen de marges vooruitgeschoven werd?

Edmée Degroeve: Mijn niveau, het niveau van een voorzitter van de raad van bestuur, is niet het niveau voor een operationele beslissing. De voorzitter van de raad van bestuur heeft onder andere de taak om een heel belangrijk element als veiligheid zo vlug mogelijk aan de kaak te stellen. Voor zover ik mij herinner, waren wij in 2004 wel degelijk, zoals collega Colpaert heeft gezegd, een beetje te optimistisch over de timing. Daarna moesten wij toegeven dat het wel degelijk

meer tijd vroeg om allerlei redenen, zoals toestemming of technische redenen. De wil was er wel degelijk, maar het optimisme was naar mijn bescheiden mening een klein beetje te hoog op dat ogenblik. Dat heeft zich wel degelijk in de volgende jaren bevestigd.

Steven Vandeput (N-VA): In het eerste rapport van de experts – en in het tweede wordt het een beetje herhaald – wordt nogal de nadruk gelegd op het vermoeden dat de veiligheidscultuur als dusdanig niet voldoende aanwezig is en was in de NMBS-Groep.

Was de opvolging van de beslissing met betrekking tot de stopbeveiliging aan de seinen een wederkerende bezorgdheid op de vergaderingen van de raden van bestuur? Of werd de beslissing genomen met een jaarlijkse rapportage? Met welke frequentie werd het probleem in de vergaderingen van de raden van bestuur aangehaald?

Edmée Degroeve: Het gaat hier wel degelijk om een heel dynamisch element, dat regelmatig werd aangehaald en dat ook dieper werd bekeken in het kader van het creëren van een veiligheidssysteem. Vanaf 2007 heeft men klaar en duidelijk een veiligheidssysteem geïnstalleerd. Een veiligheidssysteem is parallel met een kwaliteitssysteem. Van daaruit is men in de diepte begonnen te werken.

Het is wel degelijk zo dat de veiligheidscultuur zelf in een onderneming een drijvende kracht is om bepaalde dingen waar te maken. Een van de experts zegt: *la culture est un moteur*. In het kader van de NMBS zou ik eerder zeggen dat een veiligheidscultuur een locomotief moet zijn om de dingen te sturen, te trekken en te duwen. Het is zo dat er vanaf 2007 meer werk van gemaakt is. Ik ben er zeker van dat de veiligheid en een veiligheidssysteem vandaag wel degelijk de nodige aandacht en de nodige middelen krijgen.

Valérie De Bue (MR): Durant certaines auditions, nous nous sommes rendu compte que la SNCB ne respectait pas ses délais, qu'il y avait un trop grand optimisme par rapport au déploiement de systèmes de sécurité et que le Groupe s'était obstiné à vouloir développer un système propre plutôt que de s'inspirer d'expériences étrangères ou de travailler avec des capacités extérieures.

N'avez-vous pas le sentiment que la SNCB est un peu trop fermée et qu'elle aurait dû s'orienter vers plus de capacités extérieures?

Edmée Degroeve: Je ne suis pas tout à fait de votre avis lorsque vous et certains experts parlez d'une culture fermée, d'un manque d'ouverture par rapport à ce qui existait à l'extérieur. Nos gens, ingénieurs, techniciens, sont parfaitement au courant de ce qui se passe ailleurs; ils s'informent; ils participent à des groupes de travail.

Quand on parle d'une culture fermée, cela signifie qu'on vit vraiment à l'intérieur de la SNCB. Pas mal de contacts dans le monde industriel ont prouvé que nous étions vraiment ouverts. Mais il ne suffit pas d'être ouvert pour pouvoir changer les choses. Je ne peux par conséquent pas être tout à fait de votre avis ou de celui des experts quand on dit que la SNCB est fermée.

Valérie De Bue (MR): Ce n'est pas uniquement un constat d'experts. D'autres orateurs ont souligné le fait que c'était un élément qui caractérisait d'autres systèmes ferroviaires européens. Ce n'est pas propre à la Belgique.

Je voulais seulement avoir votre sentiment par rapport au déploiement du système de sécurité.

Le président: Voulez-vous encore réagir?

Edmée Degroeve: Non, je respecte évidemment l'avis des uns et des autres mais je maintiens mon opinion.

Linda Musin (PS): Madame Degroeve, par rapport au système de sécurité implémenté, nous savons qu'il y a eu des retards dans les plannings. Au niveau du CA, étiez-vous informée de ces retards? Étiez-vous vraiment au courant de l'évolution de ces retards? Y avait-il une liaison entre le terrain et le CA? Saviez-vous comment réagir?

Edmée Degroeve: Il est clair qu'au niveau du conseil d'administration, pas mal de sujets sont traités.

La sécurité est un des sujets régulièrement traités. Nous étions tenus au courant particulièrement par la direction matérielle et technique, c'est-à-dire à l'intérieur du Groupe, de toutes les démarches entreprises ainsi que des propositions qui étaient discutées au niveau des comités de direction.

Au niveau du conseil d'administration, la sécurité était un élément très important, suivi très régulièrement. À chaque conseil, c'était un élément qui entrait en ligne de compte, notamment pour le recrutement des conducteurs.

Il y a eu une période où forcément toute une partie des conducteurs sont partis en retraite. Il a fallu prévoir clairement et ce, depuis 2005, un programme de recrutement pour les conducteurs. Je peux vous dire qu'au bout de cinq ans, nous sommes parfaitement en accord avec les demandes qui ont été formulées. Elles ont été remplies à travers le recrutement.

En ce qui concerne les aspects techniques, on ne fait pas d'un CA un conseil technique ou un groupe de travail technique. Mais il est clair que toute l'information était disponible et régulièrement abordée.

De voorzitter: Ik heb daarbij nog een bijkomende vraag.

Wij hebben de effectieve investeringskredieten bekeken. Ik zie in de verschillende jaargangen een aantal vastgelegde kredieten voor veiligheid voor de verschillende systemen.

Als ik in werkelijkheid zie wat er van die vastgelegde kredieten effectief aanbesteed geweest is, dan zie ik dat in sommige jaren maar 30 % tot 40 % van de vaste kredieten effectief benut wordt.

Worden die gegevens dan niet besproken in de raad van bestuur?

Edmée Degroeve: Wij hebben klaar en duidelijk vastgesteld: wat het gedeelte veiligheid aangaat, voor de NMBS, voor het rollend materieel, gaat het vooral over de aankoop van aangepast materieel. De beslissing die genomen werd in 2004 geeft klaar en duidelijk aan dat bestellingen die geplaatst werden, vanaf 2005 het nieuw materiaal moesten bevatten. Tot nu toe is dat nog altijd het geval, dus vooral wat het rollend materieel aangaat.

U haalt het verschil aan tussen de gebudgetteerde bedragen en de gehaalde bedragen. We moeten inderdaad constateren dat in bepaalde jaren dat bedrag niet volledig gehaald werd. In de jaren daarna stellen we dan wel vast dat er een bijkomende inspanning geleverd werd om dat inhaalmanoeuvre te maken.

De voorzitter: U zegt dat u vastgesteld hebt dat die bedragen niet gehaald werden. Werd met de directie een debat ten gronde gevoerd over de redenen waarom die objectieven niet gehaald werden?

Edmée Degroeve: Er werden inderdaad debatten

gevoerd over de vraag waarom we niet aan dat bedrag kwamen inzake de investeringen. Er werden verschillende redenen opgegeven. Die redenen gaan van technische vertragingen tot vertragingen aangaande de toestemmingen. In de raden van bestuur werd daar niet elke keer over gesproken. Er werd inderdaad een opvolging gedaan, globaal bekeken, van de budgetten. Daar maken de veiligheidsinvesteringen deel van uit, wat het rollend materieel betreft, maar als een gedeelte, niet in zijn geheel.

De **voorzitter**: Dank u wel voor die verduidelijking.

Ine Somers (Open Vld): Met betrekking tot de keuze voor TBL1+ werd al meerdere keren gezegd dat die keuze ook mee bepaald zou zijn door het feit dat men af wou van de intellectuele rechten, waardoor men eigenlijk te veel aan het bedrijf Alstom gebonden zou zijn. Dat zou mee een invloed hebben gehad op de beslissing voor TBL1+. Is dat besproken op een raad van bestuur? Kunt u mij daarover iets meer vertellen?

Edmée Degroeve: U spreekt over te veel aandacht... Men spreekt bijvoorbeeld ook over documenten die men gevonden heeft bij de NMBS en waarin sprake was van het toestaan van bepaalde voordelen aan de leverancier Alstom. Ik kan u zeggen dat alle bestellingen die geplaatst werden, volledig overeenkwamen met de *exigences des marchés publics*. Ik kan u voorbeelden geven. In 2006 en 2008 werden bijvoorbeeld grote bestellingen geplaatst bij de leverancier Siemens, en niet bij Alstom. Het is klaar en duidelijk dat inzake wat men naar voren laat komen, een bepaalde grotere aandacht en grotere voordelen voor Alstom, het tegendeel bewezen is. Het geven van bepaalde markten aan de concurrent van Alstom, in dit geval Siemens, bewijst dat.

Christophe Bastin (cdH): Madame Degroeve, j'aurais voulu un éclaircissement concernant le personnel et la difficulté de trouver certaines compétences, certains techniciens. Qu'en est-il réellement? Qu'en est-il aussi du roulement? On semble dire que le personnel va et vient. Pourquoi la SNCB garde-t-elle difficilement son personnel?

Edmée Degroeve: Durant les 5 années où j'ai eu l'honneur de présider la SNCB, on a souvent été victime d'un problème de luxe. Combien d'entreprises dans notre pays peuvent se vanter d'avoir un besoin de quelques centaines de nouveaux collaborateurs chaque année? Il est clair – nous l'avons constaté et nous le constatons encore aujourd'hui – que nous avons du mal à

remplir le cadre des métiers techniques.

Un certain nombre d'initiatives ont été prises en concertation entre les trois sociétés de la SNCB, dont bien évidemment la Holding qui est en charge du recrutement. Le problème était identique au sein d'Infrabel. C'était d'ailleurs un point fixe à l'ordre du jour du conseil d'administration: suivre l'état d'avancement des recrutements, en parler avec nos collègues de la Holding, prendre des initiatives comme ils l'ont fait par le biais de campagnes de recrutement. Néanmoins, force est de constater que la difficulté persiste.

Lorsqu'on parle des métiers techniques, en ce qui nous concerne, il s'agit principalement des métiers de conducteur. Entre 2005 et 2009, on a engagé environ 1 400 conducteurs sur un nombre total aujourd'hui de 4 700. Nous avons effectivement insisté et la Holding a pris un grand nombre d'initiatives à travers des contacts avec des écoles et toutes sortes d'organisations car la difficulté de recrutement dans les métiers techniques était un réel problème.

Je pense que cela va mieux mais cela reste, pour autant que je puisse m'en faire une idée aujourd'hui, un réel souci.

Christophe Bastin (cdH): Si je comprends bien ce n'est pas uniquement à cause du salaire. Il y a quelques semaines, nous sommes allés chez Alstom pour qui c'est un peu plus facile; ils recrutent directement les ingénieurs en dernière année. Pensez-vous qu'on pourrait également accélérer ou anticiper l'examen pour "pouvoir concurrencer" le privé?

Edmée Degroeve: Je pense que cela ne se fait pas directement à la SNCB, mais les responsables du recrutement des ressources humaines de la holding ont déjà pris pas mal d'initiatives.

Monsieur Bastin, je vous donne raison: dans le secteur privé, quand on met une annonce pour engager quelqu'un, le laps de temps entre le premier entretien et les tests est plus court que dans le secteur public. Je pense que nous pouvons encore nous améliorer. Les meilleurs éléments, on a vite compris où ils se trouvent. On va même les chercher en dernière année d'études d'ingénieur. Donc, évidemment, le premier qui met la main dessus, il l'a! Nous devons faire preuve de dynamisme.

Toute une politique est en cours pour augmenter

les possibilités d'avoir les bonnes personnes d'un bon niveau au bon moment.

Christophe Bastin (cdH): Je vous remercie.

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw Degroeve, begrijp ik het goed dat indien u vrijer zou zijn in het zoeken en aanwerven van mensen, het vinden van technisch gespecialiseerde medewerkers eenvoudiger zou zijn?

Edmée Degroeve: Vrijheid, mijnheer Vandeput, wat wil dat zeggen? Wij werken in het kader van een grote onderneming, in het kader van akkoorden, in het kader van verantwoordelijkheden die toegewezen zijn aan bepaalde ondernemingen. Ik heb vertrouwen in het dynamisme van die ondernemingen. Ik denk dat iedereen, in elke onderneming, als objectief moet hebben om zichzelf en de structuren te verbeteren en soms, in bepaalde gevallen, af te stoffen. Maar ik denk niet dat dat een kwestie van vrijheid is. Ik denk dat er al veel vooruitgang geboekt is en dat wij wat dat betreft op de goede weg zijn. Dat is mijn mening.

Steven Vandeput (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord. De cijfers bewijzen echter dat het huidige beleid dat gevoerd wordt om mensen aan te trekken, niet voldoet. Als men het aantal mensen dat gevraagd wordt, zowel door de NMBS als door Infrabel, naast het aantal uiteindelijk aangeworven personen legt, is het resultaat beschamend laag. Een op drie wordt aangeworven meen ik, de jongste vijf jaar. Het cijfer is zeer laag.

Met deze commissie willen wij naar de grond van de zaak gaan. Ik meen dat het de bedoeling moet zijn de procedures te vergemakkelijken in de toekomst. Dat is wat u ook zegt. Vandaar mijn vraag in die richting.

Het gaat inderdaad om de interpretatie van het woord "vrijheid". Hebt u de indruk dat wat men vandaag doet, voor de nabije toekomst een versnelling zal betekenen wat het aanwerven van de nodige mensen betreft?

Edmée Degroeve: Ik ben de mening toegedaan dat er wel degelijk vooruitgang geboekt is de laatste jaren. Er is de verplichting. Het is niet moeilijker dan dat. Wij moeten mensen vinden. Wij moeten mensen vinden, want het grote apparaat van de Belgische spoorwegen heeft personeel nodig. Wij moeten dus initiatieven nemen, misschien nieuwe initiatieven. Ik heb vertrouwen in de methode van aanwerven van

mensen voor de Belgische spoorwegen door de NMBS-Holding. Ik ben ervan overtuigd dat men zich daarvoor zeker en vast gaat inspannen.

Het is geen kwestie van zich inspannen alleen; het is een absolute noodzakelijkheid, om het apparaat te laten draaien.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Degroeve, sans entrer dans la technique, je voudrais vous poser une question sur la migration de la TBL1+ vers l'ETCS. Le système TBL1+ est présenté par Infrabel comme étant une première étape vers l'installation de l'ETCS. Le représentant de l'autorité nationale de sécurité nous a dit qu'il ne pouvait affirmer que la TBL1+ constituait effectivement une étape logique vers l'ETCS.

Le raisonnement précité est compréhensible pour Infrabel dans la mesure où il est possible de récupérer toute une série d'éléments de la TBL1+ lors du passage à l'ETCS. Cela est beaucoup plus difficile pour l'opérateur SNCB. Lors de notre visite chez Alstom, nous avons pu voir la différence fondamentale qui existe, ne fût-ce qu'au niveau du *hardware*, entre la TBL1+ qui nécessite vraiment peu de place puisqu'il s'agit d'une petite boîte alors que l'ETCS prend beaucoup de place.

Un débat au sujet du choix de la TBL1+ a-t-il eu lieu au sein du conseil d'administration? Ce dernier a-t-il considéré que l'on s'inscrivait dans la logique du passage à l'ETCS via la TBL1+? Ou, au contraire, le coût beaucoup plus important lié à l'installation de ETCS a-t-il fait que la SNCB soit restée en retrait? Cette dernière s'est peut-être dit qu'elle allait faire procéder à l'installation de la TBL1+ et qu'elle verrait, par la suite, pour le reste.

Edmée Degroeve: Monsieur Balcaen, des débats ont bien eu lieu et ce, pas uniquement dans le cadre du conseil d'administration, mais aussi et surtout au niveau de l'armée d'ingénieurs que compte la SNCB. Il y a eu pas mal d'échanges et de réunions. Des propositions ont été faites au comité de direction. Par la suite, la question a été examinée au niveau du conseil d'administration.

Il est clair – et vous l'avez dit vous-même – que l'aspect *business economic* entre en considération. Cela dit, il est sûr qu'il existe quasiment un facteur 10 entre la TBL1+ et l'ETCS. J'ajoute que l'aspect économique n'a pas du tout été prépondérant dans le choix ou l'état d'avancement.

Le conseil d'administration en a discuté à plusieurs reprises. Nous avons suivi l'avis et la

proposition de nos experts que sont nos ingénieurs.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Pour préciser ma question: dans les décisions du conseil d'administration de l'époque, prend-on nettement la décision d'équiper en TBL1+ mais en tant qu'étape vers l'ETCS? Est-ce clairement décidé par le conseil d'administration?

Edmée Degroeve: Il a été nettement expliqué au niveau des conseils d'administration que la TBL1+ était un point de départ. Je ne sais plus qui a dit: "Il y a une différence forcément entre l'ETCS et la TBL1+". Nous avons attiré l'attention sur ce point. Cependant, le temps pressait. Nous avons attiré l'attention sur le fait qu'en prenant la décision de l'installer, nous ne voulions plus tergiverser. Nous avons décidé d'y aller.

Évidemment, par après, il est toujours possible de dire que ce n'était pas la meilleure solution. Néanmoins, je suis toujours intimement convaincue que ce l'était.

L'attention a été clairement attirée sur le fait qu'en installant la TBL1+, un jour, quand l'ETCS arriverait, une partie seulement pourrait être réutilisée. Ce n'était pas la partie dans le matériel roulant. Vous l'avez vu chez Alstom et vous l'avez dit vous-même: la partie *hardware* est clairement adaptée dans le cas d'un passage à l'ETCS. Il n'y a que le côté rail-chemin (?) qui peut être réutilisé. Néanmoins, je pense que la sécurité de nos rails, de notre personnel et de nos clients était vraiment trop importante.

C'est dans ce sens que nous avons pris la décision, mais nous avons été dûment informés à plusieurs reprises par nos techniciens, par nos ingénieurs et par des membres du comité de direction, qui en étaient en charge.

Tanguy Veys (VB): Er werd daarnet al verwezen naar het trilateraal veiligheidsplan. Ik vraag mij af in hoeverre die vergaderingen en opvolgingen niet meer dan een soort papieren structuur zijn, die men op poten stelt zonder een aantal problemen op te lossen.

Ik verwijs naar een belangrijk element dat hier al aan bod is gekomen, zijnde de link tussen seinoverschrijdingen en slaapstoornissen. Onderzoekt men of slaapstoornissen aan de basis liggen van het hoge aantal seinoverschrijdingen?

Wat zijn de afspraken daaromtrent met de treinbestuurders? Het is geweten dat

treinbestuurders naast hun job bij de spoorwegen soms nog ander werk leveren en dat dit mogelijk problemen in de hand kan werken. Hoe gaat de NMBS daarmee om? Bestaan er daaromtrent al conclusies en afspraken?

Edmée Degroeve: Uw vraag is tweeledig. Eerst hebt u het over het installeren van een veiligheidsdienstsysteem en de opvolging ervan.

U zegt dat dit een papierwinkel zou kunnen zijn. Wat de dynamiek daarvan betreft, heb ik een drietal jaar geleden, toen men daarmee is begonnen, kunnen constateren dat niet alleen de wil bestond, maar dat er ook daadwerkelijke resultaten uit die veiligheidsdienst voortkwamen.

Het houden van vergaderingen, het opstellen van rapporten, het in het kader van dat veiligheidssysteem op punt stellen van bijvoorbeeld procedures – dat is ook een van de redenen voor de oprichting van die veiligheidsraad – zorgt voor veel papierwerk.

Het meten van zaken gaat doorheen het opstellen van procedures. Wie procedures zegt, zegt een pak papier. Ik denk echter niet dat dit het dynamisme van de dienst in gevaar heeft gebracht of brengt. Er zijn daadwerkelijke beslissingen en richtlijnen uit voortgekomen waarmee wij een modernere aanpak van de veiligheidsproblematiek kunnen garanderen.

Een tweede gedeelte van uw vraag betreft de eventuele slaapstoornissen van de treinbestuurders.

Ik heb die vraag gelezen en ik moet u eerlijk zeggen dat dat mij een beetje verwonderd heeft. De hygiëne waaraan iedereen moet deelnemen... Ik heb geconstateerd dat we dat op het niveau van de NMBS op een veel bredere lijn aangepakt hebben, niet alleen slaapstoornissen of eventuele zorgen daarover. Het moet breder bekeken worden. Daarover is er wel degelijk gesproken en vergaderd. Bijvoorbeeld tijdens de opleidingsdagen is daar met de treinbestuurders over gesproken. Het is verbreed naar een gezonder leven. Gezonder leven houdt natuurlijk ook aspecten zoals voeding, rust en slapen in. Ik denk echter niet dat dit moet uitgetrokken worden als een daadwerkelijke problematiek. We hebben dat veel breder aangepakt. Ik zou dat niet als een geïsoleerd element willen beschouwen. Het is een kwestie voor iedereen, voor treinbegeleiders, treinbestuurders en zelfs voor u en mij. Het is een kwestie van gezond leven, vooral als men een heel gevaarlijke taak heeft, zoals een

treinbestuurder. Dan moet er een bepaalde levenswijze gehandhaafd worden. Het aantal uren slaap maakt daar natuurlijk deel van uit.

Tanguy Veys (VB): Er is dus geen specifiek onderzoek gedaan of dat ten grondslag ligt aan de seinoverschrijdingen?

Edmée Degroeve: Neen.

Tanguy Veys (VB): Het is uit onderzoek ook niet naar voren gekomen als een van de mogelijke problemen?

Edmée Degroeve: Neen, helemaal niet.

De **voorzitter:** Ik meen dat iedereen de gewenste vragen heeft kunnen stellen? Mevrouw Degroeve, dan dank ik u voor uw bijdrage aan de werkzaamheden van onze commissie. Ik geef onmiddellijk het woord aan mevrouw Bovy voor de laatste toelichting.

Laurence Bovy: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS sinds oktober 2009 heb ik met veel aandacht de werkzaamheden van uw commissie gevolgd. Ik heb een compilatie gevraagd van de beslissingen in verband met het thema van de veiligheid die door de raad van bestuur tussen 1 oktober 2009 en 3 december 2010 zijn genomen. De documenten zijn beschikbaar in het Frans en het Nederlands bij het secretariaat van de commissie.

Depuis que j'ai pris mes fonctions, le groupe SNCB a vécu des heures noires qui ont mis sur le devant de la scène la question de la sécurité. Le 20 novembre 2009, soit moins de deux mois après mon entrée en fonction, Mlle Vanessa Lapierre, accompagnatrice de train, perdait tragiquement la vie à proximité de la gare de Mons dans des circonstances que la justice doit encore clarifier. Je reste marquée par l'image de cet amas de métal que j'ai découvert sur place et qui laissait aisément deviner la violence du choc, mais plus encore, par la douleur de ses proches que j'ai rencontrés le jour même et puis, à nouveau, quelques mois plus tard.

Mais le pire était à venir. Je l'ai découvert avec stupeur, comme nous tous, le long des rails à Buizingen le 15 février 2010. Pour ce qui me concerne, j'ai donc surtout connu la gestion de la sécurité en période de crise. Je tiens d'ailleurs à vous exprimer combien j'ai été impressionnée par la capacité du personnel de terrain du groupe SNCB à réagir face à un tel drame. Que ce soit

les accompagnateurs des deux trains qui sont entrés en collision ce jour-là ou le personnel d'intervention appelé à dégager les voies, pour ne citer que ces exemples, même s'il y en a beaucoup d'autres.

Vu mon historique récent à la présidence de la SNCB, je ne vais pas m'exprimer, vous le comprendrez aisément, sur des décisions d'investissements notamment qui ont été prises plusieurs années avant mon arrivée mais, davantage sur le suivi qui a été celui du conseil d'administration après la catastrophe de Buizingen.

Le lendemain après-midi, soit le 16 février, après avoir assisté le matin en observateur au comité de direction, je réunis en urgence un conseil d'administration afin de prendre connaissance des éléments connus des circonstances de l'accident et de recevoir une information sur les systèmes de sécurité mais aussi, d'enclencher sans tarder les procédures d'indemnisation des victimes, d'assurer aux membres du personnel concernés par l'accident, tout le soutien nécessaire, et enfin, de vérifier que tout est mis en œuvre pour garantir la continuité du service. Par ailleurs, le conseil demande à recevoir, à bref délai, des informations complètes sur divers aspects et, en particulier, à propos de la formation et du régime de travail des conducteurs de trains.

Le conseil se réunit à nouveau une semaine plus tard, le 23 février, afin d'entendre les premiers éléments de réponse. Il s'agit notamment d'un historique des différentes décisions prises dans le passé pour commander les différents systèmes de sécurité. Il nous est aussi confirmé, par la même occasion, que tout est mis en œuvre pour que 100 % du matériel roulant soit équipé du système de communication GSM-R d'ici à fin 2010. Cet engagement sera respecté.

À l'occasion de cette réunion, de nouveaux points importants sont également abordés. Les dépassements de signaux : une information de type statistique nous est donnée. La productivité des conducteurs de trains : le conseil reçoit une information détaillée sur la formation mais demande des informations complémentaires sur le régime de travail des conducteurs et aussi la réalisation effective des recrutements nécessaires dans les ateliers, en particulier pour les postes liés à l'installation des équipements de sécurité.

En outre, et c'est probablement un point important, le conseil charge le comité de direction d'étudier les possibilités d'accélérer l'équipement

en TBL1+ du matériel roulant. Enfin, le conseil d'administration marque son accord sur ma proposition de débiter chacune de nos réunions par un état des lieux en matière de sécurité. Le 5 mars, le conseil décide que la plus grande transparence doit être observée en ce qui concerne la communication des informations demandées par la commission spéciale de la Chambre. Le conseil se penche cette fois sur les dossiers d'acquisition, en particulier ceux portant sur les locomotives de type 13 et de type 18 en ce qui concerne les aspects liés à la sécurité.

La semaine suivante, le 10 mars, nouvelle réunion de suivi. Le conseil prend acte de l'état d'avancement de l'équipement du matériel roulant en TBL1+ et des conditions de faisabilité requises pour l'accélérer. Un deuxième temps de la réunion est consacré à une présentation détaillée de l'activité relative à la conduite des trains: organisation des dépôts, analyse des prestations effectives des conducteurs au regard de la réglementation, éléments de pénibilité, recrutement, formation de base, formation permanente, etc. L'étude réalisée par le service CPS de la Holding sur la charge psychosociale et le vécu des conducteurs nous est également présentée.

Un troisième temps de la réunion est dédié aux dépassements de signaux. Il en ressort que leur nombre est en augmentation depuis 2005. Si la cause principale en est la distraction des conducteurs, l'augmentation du nombre de dépassements semble influencée par d'autres paramètres, comme notamment l'augmentation du nombre de trains, la densité particulière du réseau belge – c'est d'ailleurs ce qu'a souligné l'expert de l'ERA que vous avez entendu – et aussi l'amélioration de la technique pour la récolte désormais systématique et plus précise des données. Une corrélation claire semble, en outre, exister entre l'ancienneté du conducteur et le nombre de dépassements de signaux. Par ailleurs, certains signaux sont dépassés plus fréquemment que d'autres, d'où des discussions – en cours – avec Infrabel.

Les actions entreprises pour tenter d'améliorer la situation nous sont également présentées, que ce soit en matière de formation permanente, études de lignes, coaching, ou tout récemment par l'ajout d'un jour de formation spécifique dans la formation de base et par un accompagnement renforcé des jeunes conducteurs.

Le 16 mars, le conseil marque son accord sur l'accélération du programme d'équipement TBL1+.

Le conseil prend également acte des conditions de faisabilité: taux d'immobilisation du matériel, ce qui a un lien, comme vous l'a dit Mme Vanderveeren, avec la ponctualité, transfert de charges de travail d'entretien entre ateliers pour libérer de la capacité à Stokkem, Malines et Salzinnes, adaptation du règlement des congés en juillet et août, non-pertinence du recours à la sous-traitance, etc.

Le conseil charge également la direction compétente d'entreprendre toutes les démarches nécessaires pour ajouter un dispositif Memor à ceux des anciens véhicules toujours en service et seulement équipés du système gong-sifflet. L'objectif est de relever leur niveau de sécurité, même si leur mise hors service est prévue au plus tard en 2013.

Lors de sa réunion du 12 avril, le conseil estime, sur proposition du management, que le projet d'équipement ETCS pour les locomotives de type 13 et les voitures-pilotes 1-11 doit être revu afin de prévoir d'emblée, et non plus en phase 2, l'activation de l'ETCS, y compris TBL1+, placé sur ce matériel. Le conseil d'administration mandate le management pour entamer les négociations avec le fournisseur Alstom pour ce faire.

Réuni le 7 mai, le conseil prend connaissance des informations relatives au suivi de l'indemnisation des victimes et à l'état d'avancement du programme d'équipement en TBL1+. Un tel monitoring sera présenté à chaque conseil.

Lors de ses réunions de juin et juillet, le conseil prend connaissance respectivement du système de gestion de la sécurité mis en place au sein de B-Cargo dans le cadre du processus de filialisation en cours et du rapport de la sécurité pour l'année 2009.

Le 3 septembre, le conseil approuve des *variations orders* au contrat passé avec Siemens, et ce pour un montant de plus de 16 millions d'euros afin, en particulier, d'anticiper l'activation de la fonctionnalité TBL1+ sur les locomotives de type 18.

Le 17 septembre, le Conseil décide d'écrire à Ethias afin de s'assurer que tout est mis en œuvre pour l'indemnisation des victimes et le versement à leurs ayants droit de l'avance prévue dans la réglementation européenne. Le conseil prend également connaissance des circonstances de l'accident d'Arlon.

Le 5 novembre, le conseil marque son accord sur

le lancement d'un marché d'acquisition de 5 000 appareils électroniques personnels pour les conducteurs de train dans le cadre du projet IDA (*Intelligent Driver Assistance*). Le coût du marché est estimé à 10 millions d'euros. Il s'agit, par la numérisation de tous les documents qu'un conducteur doit réglementairement avoir en sa possession – réglementation, livret de conduite et de dépannage, fiche de ligne, carte des marchandises dangereuses, etc., ce qui remplit un sac à dos aujourd'hui –, non seulement de réduire la charge physique et administrative des conducteurs de train, mais aussi d'améliorer la sécurité, puisque les documents de sécurité seront alors toujours actualisés, facilement et rapidement consultables partout, notamment en cas d'incident.

Enfin, le 3 décembre dernier: nouveau monitoring périodique en ce qui concerne l'indemnisation des victimes et l'équipement en TBL1+. J'ai pris bonne note que la nécessité de poursuivre l'installation de TBL1+ avait été soulignée par les experts. À cet égard, je peux vous indiquer qu'à la date du 10 décembre 2010, 314 engins sur les 319 prévus pour la fin 2010 sont aptes à circuler avec TBL1+ et 47 autres le seront avec l'ETCS sur les 60 prévus. Le planning accéléré que nous nous étions fixés pour 2010 devrait donc être respecté. En 2013, tout le parc sera équipé de TBL1+, et environ 30 % du matériel sera équipé de l'ETCS. En 2015, ce pourcentage sera porté à 36 %.

En ce qui concerne les 64 % restants, soit 1 020 engins environ, un premier inventaire a d'ores et déjà été fait. Il ressort de cet inventaire que pour environ 400 engins, l'installation de l'ETCS dans le poste de conduite est techniquement faisable. Pour les autres, dont la mise hors service est en principe programmée entre 2015 et 2020, elle s'avèrera probablement très compliquée techniquement, voire impossible (M. Balcaen y a fait allusion).

L'analyse doit évidemment être affinée et complétée, notamment en vue de l'élaboration du futur plan d'investissement à partir de 2013 et aussi en ce qui concerne la prévision des charges de travail, et donc des recrutements et de la formation, dans les ateliers. Par ailleurs, cette analyse devra évoluer en fonction du schéma de migration qui sera retenu par Infrabel, que ce soit du point de vue du timing ou de la version ETCS qui sera finalement retenue. Une concertation avec Infrabel est bien entendu indispensable; elle pourrait in fine prendre la forme de réunions de travail communes des deux conseils d'administration comme nous l'avons fait

récemment sur l'audit conjoint initié en matière de ponctualité.

Mesdames et messieurs, cette ligne du temps était sans doute un peu fastidieuse mais elle vous aura montré, j'ai la faiblesse de le croire, que la sécurité a bien été au cœur des préoccupations des huit administrateurs de la SNCB au cours des mois écoulés.

Si vous m'y autorisez, je souhaiterais, pour conclure, vous livrer mes impressions après un peu plus d'un an en réponse à l'interrogation pertinente des experts et de certains membres de votre commission, par rapport à la culture de la sécurité au sein de la SNCB.

Existe-t-il une culture de la sécurité au sein de la SNCB? Pour peu que je puisse en juger après 14 mois, moi qui n'ai ni une fonction permanente ni un rôle opérationnel à la SNCB, je répondrais oui, sans hésitation.

J'en veux pour preuve:

- La priorité donnée dans le programme 2010 des audits internes à des sujets liés à la sécurité. Il devrait en être également le cas dans le programme 2011.

- La démarche participative, avec des accompagnateurs et des conducteurs de trains, qui est en cours pour améliorer et sécuriser la procédure de départ des trains. Nous en avons également débattu en conseil.

- Le caractère drastique de la sélection en matière de recrutement des conducteurs.

- L'accent qui est mis sur les modules sécurité en matière de formations, de base et permanente, tant en ce qui concerne les conducteurs que les accompagnateurs de trains.

- La méticulosité du personnel des ateliers affecté aux tâches d'entretien du matériel roulant, que j'ai eu l'occasion de constater lors de mes visites.

- Le fait que le projet de filialisation des activités cargo comporte un important volet visant à l'amélioration de la sécurité d'exploitation, souci qui reste prioritaire, même si d'autres volets mobilisent, comme vous le savez, beaucoup de temps et d'énergie.

Si une culture de la sécurité existe bel et bien au sein de la SNCB, n'y a-t-il pas des efforts à faire pour améliorer les choses? À cette question-là aussi, je répondrai oui, sans ambiguïté. Car, en

matière de culture de sécurité, on ne peut se reposer sur la seule technologie. Rien n'est jamais acquis; il faut sans cesse "retaper sur le clou".

Et ce, d'autant plus que l'année noire que nous venons de vivre et le climat difficile dans lequel les cheminots débutent chaque journée de travail pourraient entraîner une certaine démotivation et, partant, une moindre vigilance de certains si nous n'y prenons pas garde, à quelque niveau que ce soit.

Par ailleurs, une plus grande transversalité devrait peut-être être recherchée en matière de sécurité. La *safety platform* qui regroupe, au niveau macro, Infrabel, le SSICF et tous les opérateurs ferroviaires est, me dit-on, un lieu d'échange très utile. Mais la dynamique y est lourde. Des contacts bilatéraux plus réguliers encore, au niveau du terrain, entre Infrabel et la SNCB pourraient sans doute avoir leur utilité.

Enfin, comme vos experts et la Cour des comptes, je suis aussi d'avis que le prochain contrat de gestion devrait, en complément de la législation, comporter un volet sécurité.

Pour ce qui me concerne, je voudrais modestement vous confirmer que l'attention qui a été portée ces derniers mois par le conseil d'administration de la SNCB au volet sécurité dans ses différents aspects ne va pas se relâcher.

Het is mijn bedoeling om regelmatig het thema van de veiligheid op technisch en menselijk vlak op de dagorde van de raad van bestuur te zetten.

Je vous remercie pour votre attention et je suis bien entendu disponible pour répondre à vos questions.

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bovy, dank u voor de toelichting. Ik ga dezelfde vraag herhalen van vanmorgen.

De NMBS en Infrabel hebben in onderling overleg momenteel beslist om ETCS level 1 op het GEN-netwerk te implementeren. Ik heb vanmorgen al de vraag gesteld of er voldoende afwegingen op het vlak van capaciteit, stiptheid en veiligheid zijn gemaakt tussen ETCS1 en ETCS2. Er werd geantwoord dat er niet voldoende bewijs was dat ETCS2 op het vlak van de capaciteit veel voordelen biedt. Bij ons bezoek aan het bedrijf Alstom heeft men ons echter heel duidelijk gemaakt dat ETCS2 enorme voordelen op het vlak van capaciteit biedt. Ook Denemarken en andere landen gaan over naar ETCS2. Kunt u

hierover meer verduidelijking geven?

Laurence Bovy: La question de l'équipement ETCS niveau 1 contre ETCS niveau 2 pour le réseau RER a été évoquée très récemment dans une information à nuancer et qui a été publiée dans la presse. La réaction a été claire: et Infrabel et la SNCB ont réaffirmé dans un communiqué commun que ce qui avait été décidé, à savoir l'équipement en ETCS niveau 1, était toujours d'actualité. Bien entendu, si cette attitude devait évoluer et si Infrabel devait estimer qu'à terme, pour des raisons de sécurité renforcée ou d'interopérabilité, il convenait d'évoluer vers ETCS niveau 2, nous n'aurions d'autre choix que de suivre pour le matériel roulant. Mais pour aujourd'hui, les Desiro, puisque nous parlons de cela essentiellement, sont prévues pour être équipées au niveau 1 en ETCS.

Christophe Bastin (cdH): Madame Bovy, vous avez parlé d'améliorer la transversalité principalement avec le SSICF. Vous avez parlé d'une dynamique lourde. Que pensez-vous mettre en place pour éviter toute cette lourdeur?

Laurence Bovy: Ce que j'ai évoqué, c'est la nécessité d'une meilleure transversalité et d'une meilleure collaboration sur le plan local et sur le terrain entre Infrabel et la SNCB. D'après ce qu'on me dit, cette *safety platform* regroupant tous les intervenants est un lieu utile, mais à un niveau macro, précisément en fonction du nombre d'intervenants à réunir qui est assez lourd.

Par rapport au SSICF, je constate que – et je ne le regrette pas – pour une part, ce qui explique la longueur et le temps qui s'écoule entre le moment où une décision d'investissement est prise, et le moment où le matériel est mis en service commercial, c'est la lourdeur des procédures d'homologation qui sont, à mon avis, bien légitimes et normales puisqu'en matière de sécurité, il ne faut prendre aucun risque.

À ce point de vue, je pense peut-être avoir été imprécise. Je n'évoquais pas une plus grande transversalité nécessaire avec le SSICF. Il joue son rôle et doit le faire en toute indépendance. Nous devons nous plier à ses exigences. Il est exact que cela entraîne parfois, nous l'avons constaté, des retards dans la mise en service commerciale du matériel. Mais c'est pour la bonne cause puisqu'en matière de sécurité, l'à-peu-près ne peut pas être de mise.

Au niveau du conseil d'administration, puisque c'est là que je me situe, nous avons déjà pris

l'initiative une première fois d'avoir une réunion de travail commune avec le conseil d'administration d'Infrabel sur la ponctualité. Nous en avons une autre prévue en janvier et nous souhaitons qu'il en soit de même en matière de sécurité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Bovy, sans polémiquer outre mesure, je voudrais revenir sur la question ETCS 1 et ETCS 2 sur le RER et ce, afin d'obtenir la plus grande transparence possible.

Lorsque nous nous sommes rendus à Salzinnes, un représentant de la SNCB nous a fait un exposé sur l'équipement du matériel roulant en TBL1+, ETCS 1, ETCS 2. Il nous a confirmé qu'Infrabel avait indiqué la semaine précédente que le RER serait en tout cas partiellement équipé de l'ETCS 2. Il y a visiblement des décisions prises à un niveau différent du conseil d'administration aujourd'hui.

Qu'en est-il exactement?

Si vous le permettez, je voudrais également revenir sur le passage de votre exposé où vous avez évoqué les décisions prises à la suite de la catastrophe de Buizingen sur les locomotives de type 13 et 18. Je n'ai pas très bien compris. Pourriez-vous réexpliquer? L'équipement TBL1+ n'était pas prévu ou était-ce celui en ETCS?

Laurence Bovy: Monsieur Balcaen, on ne va effectivement pas continuer à parler de ce sujet. Vous savez peut-être des choses qu'à mon niveau, je ne sais pas!

En tout cas au niveau du conseil d'administration, nous sommes restés sur le schéma ETCS niveau 1 et Infrabel, par la voie officielle, c'est-à-dire son organe de communication – j'imagine avec l'aval du CEO –, a confirmé qu'ETCS niveau 1 était bien la décision en matière d'équipement RER. Je ne peux que me fier à ces informations officielles! Maintenant que certains aient une autre approche au niveau technique et qu'il y ait là une réflexion évolutive, je ne vais pas le nier. Simplement, je ne le sais pas.

En ce qui concerne les locomotives de type 13 et 18, c'est évidemment une question assez technique. Je me suis moi-même beaucoup interrogée et ai beaucoup harcelé la Direction Technics sur le sujet. Il m'a été répondu que tant pour les locomotives type 13 que pour les locomotives type 18, le cahier des charges prévoyait bien évidemment l'équipement en TBL1+ - ETCS. Mais ce qui était prévu, c'était une

phase 1 où le hardware ETCS était installé mais non activé et puis une phase 2, où cet équipement de sécurité serait activé, étant entendu que c'est Alstom qui développe les deux concepts (en direct pour les locomotives de type 13, par le biais d'une sous-traitance avec Siemens pour les locomotives de type 18). C'est donc le même concept et le même problème.

Ce que nous avons décidé, pour toute une série de raisons, notamment les exigences du SSICF mais aussi le souci d'anticiper, c'est qu'il devrait y avoir une phase 1bis à l'occasion de laquelle le système *hardware* devrait être activé en TBL1+ de manière à ce qu'il n'y ait pas de mise en service des locomotives de type 18 par exemple – la mise en service commerciale est prévue en 2011 –, sans qu'au minimum la TBL1+ soit activée. Voilà la portée des décisions que nous avons prises.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Cela signifie qu'a priori, on pensait que les locomotives de type 18 n'allaient pas devoir voir leur système TBL1+ activé au moment où elles allaient être mises en service. On estimait donc qu'il n'y avait pas d'urgence ou alors, il n'y avait pas suffisamment d'équipements prévus au niveau des voies. Cette modification en termes d'approche ne constitue-t-elle pas l'élément essentiel qui explique le retard de la livraison des locomotives de type 18?

Laurence Bovy: C'est une discussion extrêmement technique. Vous faites une interprétation. Ce qui explique essentiellement le retard, c'est l'exigence du SSICF d'avoir un seul écran dans la cabine de pilotage avec affichage de la vitesse. Voilà ce qui m'a été expliqué. N'étant pas ingénieur de formation, je ne sais évidemment pas vous indiquer en quoi cela constitue une plus-value. Mais comme le SSICF l'avait estimé utile, nous n'avons pas d'autres choix que de nous conformer à sa décision. Cela a impliqué une révision de son concept par Alstom. Voilà notamment les raisons pour lesquelles un retard a été acté, de même d'ailleurs qu'un surcoût. En effet, pour ce qui concerne les locomotives de type 18, cette reconfiguration phase 1bis impose une dépense supplémentaire de l'ordre de 16 millions d'euros.

J'imagine que si vous voulez avoir une explication plus scientifique que la mienne et plus pertinente sur le sujet, vous interrogerez le management de la SNCB et, en particulier, sa direction Technics. Ils sont à votre disposition. Pour ma part, je ne veux pas m'improviser ingénieur.

De **voorzitter**: Ik wil nog een kleine toevoeging

doen met betrekking tot de moeilijkheid van de homologatie van het type 18. Met betrekking tot de ergonomie voor de bestuurder heeft DVIS bepaald dat twee schermen niet kunnen. Dat moet in één scherm worden geïntegreerd, zowel voor TBL2 als voor TBL1+, inderdaad door de snelheidsaanduiding.

Wanneer ik dezelfde vraag elders stel, zegt men dat het meer dan dat is. Men gaat niet alleen van twee schermen naar één omwille van de ergonomie, maar blijkbaar waren er volgens DVIS al meer dan honderd afwijkingen gevraagd bij het type 18.

Als er al meer dan honderd afwijkingen door de constructeur, in dit geval Siemens, zijn gevraagd, dan moet men bij het opstellen van het lastenboek toch ook al rekening hebben gehouden met de specificiteit van ons Belgisch systeem?

Laurence Bovy: Je ne veux pas avoir l'air de botter en touche, mais je n'étais pas au conseil d'administration au moment où le cahier des charges a été présenté pour approbation. Je ne peux que constater une chose, c'est que, d'une part, le système ETCS était bien prévu, et le contraire aurait été étonnant, et d'autre part, que nous n'avons pas eu d'autre choix que de procéder à ce que l'on appelle des variations orders avec un surcoût, au terme d'une négociation avec Siemens qui a été dure et qui a ramené les prétentions de cette dernière à 16 millions. Maintenant, il est vrai que nous devrons en tirer les enseignements pour l'avenir.

Mais je voudrais tout de même aussi, monsieur le Président, que l'on prenne garde à ne pas minimiser la complexité de tels marchés publics et la complexité technique que cela suppose. Effectivement, quand un cahier des charges est présenté à un conseil d'administration, quel qu'il soit, nous n'avons d'autre choix – et disant cela, je ne mets pas en doute la qualité du travail qui est fait au sein des équipes – que de nous en remettre à l'expertise des ingénieurs, sachant aussi que nous avons un deuxième filtre très important et très rassurant: à savoir la procédure d'homologation par le SSICF et le rôle que joue également le SPF Mobilité. N'importe qui dans un conseil d'administration, sauf à être un spécialiste en la matière, ne pourra faire autre chose que cela.

De **voorzitter:** Ik wil de techniciteit zeker en vast niet minimaliseren. Ik stel alleen vast dat het type 18 eigenlijk in februari of maart 2011 had moeten rijden. Door homologatieproblemen zal

dat niet kunnen. Het gevolg is dat volgens het destijds voorziene of het nieuwe akkoord rond Logistics een deel van die locomotieven van type 13 aan Logistics moet worden overgedragen en dat dan het reizigersvervoer in de problemen komt omdat type 18 niet geleverd is.

Laurence Bovy: Pour les locomotives de type 13, en effet, il est prévu dans le programme de filialisation de l'activité marchandise de les transférer à la nouvelle filiale. La décision n'a pas encore été prise formellement, même si dans son principe, elle a été approuvée par tout le monde, y compris le gouvernement et la Commission européenne dans le cadre du dossier présenté en décembre de l'année passée. Pour le reste, le maximum est fait au sein de la SNCB pour respecter les délais de l'équipement en TBL1+, y compris et avant tout pour le trafic voyageurs.

Le **président:** Cela, tout le monde l'a constaté.

Laurence Bovy: Je partage votre constat et je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

Linda Musin (PS): Madame Bovy, je voudrais tout d'abord vous remercier pour votre exposé complet qui traduit la dynamique actuelle du CA. Monsieur le président, ma question venait à la suite de la première partie de l'intervention de M. Balcaen, à savoir la communication entre Infrabel et la SNCB. Dans le corps de votre exposé, vous nous avez dit que des contacts bilatéraux plus fréquents auront bien toute leur utilité. Comment pourriez-vous qualifier les contacts bilatéraux entre Infrabel et la SNCB aujourd'hui?

Laurence Bovy: Madame Musin, tout est toujours perfectible. Un exemple m'a frappé: c'est tout le travail en cours pour améliorer et sécuriser la procédure de départ des trains. Vous vous souviendrez qu'à la suite d'un accident à Dinant, il y a quelques mois, un accompagnateur de train qui était tombé entre le train et le quai a eu les deux jambes coupées et qu'un voyageur avait été blessé lui aussi. Ce travail est en cours; il est exemplaire de la collaboration en vigueur au sein du groupe SNCB (même si cela ne veut pas dire que toutes les collaborations sont aussi bonnes !) puisque la Holding est impliquée via ICTRA pour les aspects de transmission de l'information, GSM-R, Infrabel avec son personnel de terrain, tout comme la SNCB avec les conducteurs et accompagnateurs de train. C'est pour cela que je qualifie la démarche de participative. Elle l'est à double titre: elle associe le personnel de terrain qui a été vraiment impliqué dans les choix de la

nouvelle procédure qui va être lancée, et elle implique les trois piliers du groupe.

Toutes les collaborations se passent-elles aussi bien que celle-là? Je ne le sais pas. Je sais en tout cas, qu'à l'occasion d'une réunion commune des deux conseils d'administration, cette question sera posée aux deux CEO et à leurs équipes.

Tanguy Veys (VB): Ik wil nog even doorgaan op het punt van de samenwerking. Alles is voor verbetering vatbaar, zoals u zelf zegt, maar het is toch opvallend dat DVIS in oktober 2009 de vaststelling maakte dat er bakens van TBL1 werden gedemonteerd of gedeactiveerd bij de installatie van TBL1+. Op dat ogenblik waren er treinen die nog steeds enkel met TBL1 konden werken, maar men heeft alsnog die bakens verwijderd. Het Rekenhof heeft er verder onderzoek naar gedaan en Infrabel liet in een van haar reacties weten dat het in feite de NMBS was die haar uitrolplanning, waartoe zij zich had verbonden, niet naleefde. Infrabel ging er dus blijkbaar verkeerdelijk van uit dat jullie al veel verder stonden. Dat is een zeer pijnlijk voorbeeld, op het vlak van de veiligheid, van communicatie die niet verloopt zoals het moet.

Laurence Bovy: Je ne peux qu'être d'accord avec vous, le fait que vous mentionnez est bien réel. Je pense qu'Infrabel a corrigé la situation dans un délai relativement rapide. Je ne peux que regretter avec vous qu'il y ait eu là un manque de communication et de coordination. Il faut en tirer les enseignements pour l'avenir.

Je vous rappelle que j'ai pris mes fonctions le 1^{er} octobre 2009. Je ne veux pas me dédouaner mais ce que vous dites a eu lieu. C'est regrettable et cela a été corrigé très rapidement par Infrabel. On ne peut que regretter ce manque de coordination. Je ne vais pas vous donner tort.

Tanguy Veys (VB): U zegt "très rapidement", maar in het rapport van het Rekenhof staat dat alles opnieuw geïnstalleerd zou worden eind 2010. Op dit moment, vermoedelijk, is die operatie opnieuw rechtgezet. Ik vind dat toch niet "très rapide".

Laurence Bovy : Vous avez raison, ce n'est pas très rapide mais je pense que votre interrogation devrait plutôt s'adresser à mes collègues d'Infrabel qu'à moi-même.

Valérie De Bue (MR): Madame Bovy, je vous remercie pour votre exposé.

Dans les différentes réunions de la commission, on a souvent mis en évidence, au niveau du déploiement du plan d'investissement, qu'il fallait qu'on investisse sur des systèmes de sécurité sur les voies et en même temps sur les locomotives. Donc, par exemple, il ne faudrait pas que des voies qui sont équipées en balises voient circuler des trains qui ne sont pas sécurisés et vice-versa, que l'on ait des trains avec des systèmes de sécurité qui roulent sur des voies non sécurisées.

Nous avons souvent posé cette question aux différents CEO, à savoir, quelle est la garantie que les investissements sur les locomotives et sur les voies coïncident pour améliorer progressivement le niveau de sécurité du réseau. A-t-on la garantie que ce déploiement soit bien conçu parallèlement?

Laurence Bovy: Votre préoccupation était aussi celle du conseil d'administration. En effet, quand on a évoqué l'accélération du planning TBL1+ notamment, chacun a bien sûr fait remarquer que ce serait presque, dans un premier temps, des investissements à "fonds perdus" si, dans le même temps, les engins en question fonctionnaient sur des voies qui n'étaient pas elles-mêmes équipées.

Je pense que la meilleure garantie à donner, c'est le dialogue permanent entre les équipes techniques d'Infrabel et de la SNCB et l'adaptation des plannings qui en résulte et dont, en conseil d'administration, nous prenons acte. À mon niveau, je ne peux donner d'autre garantie que celle-là.

Je pense que le secret, que la recette de la réussite est dans un dialogue permanent, qu'il faut d'autant plus entretenir que nous sommes désormais deux entités différentes. C'est précisément aussi le rôle de la *safety platform* d'évoquer ce genre de choses.

De **voorzitter:** Heeft iedereen de vragen kunnen stellen die hij wenste te stellen?

Linda Musin (PS): Madame Bovy, vous avez parlé du problème préoccupant des dépassements de signaux et du fait que leur augmentation était due bien sûr à l'augmentation du nombre de trains, à la densité du réseau et au fait qu'on ne récolte plus systématiquement les données.

Vous avez aussi dit que certains signaux pouvaient systématiquement poser problème. Vous avez indiqué que des discussions étaient en

cours avec Infrabel. Je voudrais donc en savoir plus sur les objectifs de ces discussions. Se dirige-t-on vers une cartographie des points noirs du rail?

Laurence Bovy: Je voudrais d'abord dire qu'après chaque incident, il y a des réunions REX (réunions retour d'expérience communes) entre Infrabel et la SNCB au sujet du personnel qui pourrait être concerné.

Ensuite, effectivement, dans les statistiques qui nous ont été présentées, on constate que certains signaux ont été franchis plus d'une fois au cours d'une année écoulée. Dans les facteurs évoqués, il y a notamment des problèmes de visibilité (éblouissement, signal insuffisamment visible, etc.). Chaque cas fait l'objet d'une analyse détaillée, l'objectif étant, le cas échéant, de déplacer les signaux en question et de les améliorer. Ce travail est en cours et j'espère qu'il pourra produire ses fruits.

En ce qui concerne la problématique des dépassements de signaux, je voudrais en profiter pour indiquer deux choses qui me paraissent importantes puisque plus de la moitié des signaux franchis le sont pour des raisons de manque de vigilance du conducteur.

On a évoqué tout à l'heure l'hygiène de vie. Vaste débat. Vous savez qu'un jour de formation (dans la formation permanente) est à présent spécifiquement dédié aux attitudes. Mme Degroeve y a fait allusion. Mais je voudrais aussi insister sur le fait que, dans le cadre des audits qui ont été menés au cours de l'année 2010, une des premières choses qui a été étudiée, c'est la pertinence de la formation de base en matière de dépassements de signaux. C'est donc un sujet constant d'interrogations non seulement d'un point de vue technique qu'on vient d'évoquer (des signaux éventuellement mal placés) mais également d'un point de vue des comportements puisque plus de 52 % des franchissements de signaux au cours de la dernière année étaient dus à la distraction du conducteur.

Par ailleurs, on constate que le taux "moyen" de franchissements de signaux est de plus du double chez un jeune conducteur que chez un conducteur expérimenté. Raison pour laquelle depuis cette année, dans le cadre de la formation permanente, l'accompagnement d'un jeune conducteur par un conducteur expérimenté se fait non plus deux fois par an mais trois fois par an. On essaie par toute une série de mesures de maîtriser le phénomène et de le diminuer, au-delà des causes structurelles

évoquées (nombre de trains et densité du réseau) qui, elles, sont probablement plus difficiles à appréhender.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame Bovy, en évoquant l'accident de Mons et celui de Buizingen, vous avez parlé d'une période noire, d'une année noire pour la SNCB. Par contre, vous n'avez pas mentionné l'accident en gare d'Arlon au mois de septembre. Cela m'étonne quelque peu. En effet, j'ai eu l'impression qu'au niveau des structures du groupe, voire au niveau du gouvernement, après avoir interrogé M. Schouppe à ce sujet, cet accident n'avait pas été pris sérieusement en compte. Il a suscité peu de réactions. Peut-être allez-vous me contredire.

À la suite de cet accident, en tant que présidente du conseil d'administration, avez-vous pris des initiatives pour que la question soit mise à l'ordre du jour? Je ne vous interroge pas tellement sur les circonstances de l'accident, étant donné que ce n'est pas l'objet de notre commission. N'y avait-il pas là motif à inquiétude? Après la catastrophe de Buizingen et l'accident de Mons, des mesures sont prises mais on s'aperçoit qu'on a encore affaire à des événements assez inquiétants, notamment à des collisions de trains en gare. Je ne me prononcerai pas sur les circonstances qui ont fait pas mal de blessés légers. Il me semble pourtant que l'impact était assez important.

Laurence Bovy: Peut-être ma présentation était-elle trop touffue en informations en ce qui concerne les dates. J'ai bien indiqué que lors de notre conseil d'administration qui a suivi l'accident en gare d'Arlon qui a eu lieu le 15 septembre si ma mémoire est exacte, nous avons eu un *debriefing* précis des circonstances de l'accident.

J'ai insisté à cet égard pour que, vu la proximité entre l'incident d'Arlon et la catastrophe de Buizingen et une forme de similitude apparente des circonstances, le personnel fasse l'objet d'un suivi psychologique renforcé, ce qui a été fait.

Nous en avons bien discuté en conseil d'administration. Je l'ai dit et vous le retrouverez dans les extraits de procès-verbaux de nos décisions que j'ai déposés au secrétariat. J'ai peut-être été rapide sur ce point, mais tel a bien été le cas. Je pensais l'avoir dit.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Peut-être n'ai-je pas été suffisamment attentif, je m'en excuse.

De **voorzitter:** Deze ochtend zei de heer Fontinoy dat NMBS-Holding niet betrokken is bij de uitrol

van TBL1+ op het niveau van Infrabel of NMBS.

Mevrouw Vanderveeren heeft gezegd dat de wetgever een opsplitsing heeft gewild en dat ieder zijn structuur had. Zij zei dat Infrabel naast de NMBS nog andere klanten heeft.

De heer Fontinoy zit toch ook in uw raad van bestuur? Ik neem toch aan dat de informatie binnen de raad van bestuur wordt meegenomen naar de raad van bestuur van de Holding, waarvan hij voorzitter is. Ik vond het een vrij rare situatie toen hij zei dat de raad van bestuur van NMBS-Holding te weinig invloed heeft. Hij zou de beheerscontracten moeten onderhandelen voor de NMBS en Infrabel. Ieder zijn visie, maar ik stel vast dat de heer Fontinoy in uw raad van bestuur zit.

Hoe verloopt de samenwerking tussen de verschillende raden van bestuur?

Laurence Bovy: Je ne vais évidemment pas répondre à la place de M. Fontinoy. Je peux simplement dire que, sur 8 administrateurs du conseil d'administration de la SNCB, 2 sont aussi membres du conseil d'administration de la Holding. Je veux parler de M. Fontinoy, mais il y a également un autre membre.

Pour ce qui me concerne, je trouve que c'est plus un atout qu'un obstacle. Selon moi, on gagne à avoir des administrateurs qui ont un pied d'un côté et un autre de l'autre.

Pour terminer, sans entrer dans des problèmes de personnes, je crois que la Holding a, bien sûr, un rôle très important à jouer, même en matière d'équipements, par le biais des recrutements. Une des conditions de faisabilité pour pouvoir implémenter dans les délais, et a fortiori quand on veut accélérer le planning, tout cet équipement de sécurité, c'est d'avoir du personnel qualifié en suffisance dans les ateliers. De ce point de vue, la holding est, bien sûr, partie prenante en termes de choix qui peuvent être faits en matières d'investissements. Si vous le permettez, je me contenterai de cela.

Le **président:** Madame Bovy, je tiens à vous remercier pour votre contribution à nos travaux

La réunion publique de commission est levée à 14.14 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.14 uur.