

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 septembre 2011

ÉCHANGE DE VUES

**La rédaction d'un troisième avenant
aux contrats de gestion conclus entre l'État
et les sociétés du groupe SCNB concernant
la sécurité: échange de vues avec la ministre
de la Fonction publique et des Entreprises
publiques**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS
DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT SURVENU
À BUIZINGEN
PAR
M. Ronny BALCAEN,
MMES Valérie DE BUE ET Linda MUSIN
ET M. Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de la ministre de la fonction publique et des entreprises publiques	3
II. Questions et observations des membres de la commission	9
III. Réponses de la ministre	13
IV. Répliques	16

Documents précédents:

Doc 53 0444/ (2010/2011):

- 001: Texte adopté en séance plénière.
- 002: Rapport.
- 003: Rapport — annexes.
- 004: Propositions de motions.
- 005: Motion adoptée en séance plénière.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 september 2011

GEDACHTEWISSELING

**De opstelling van een derde bijvoegsel bij de
beheersovereenkomsten tussen de Staat en de
vennootschappen van de NMBS-Groep met
betrekking tot veiligheid: gedachtewisseling
met de minister van Ambtenarenzaken en
Overheidsbedrijven**

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK NAAR DE
VEILIGHEID VAN HET SPOORWEGENNET IN
BELGIË NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH
TREINONGEVAL IN BUIZINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Ronny BALCAEN,
DE DAMES Valérie DE BUE EN Linda MUSIN
EN DE HEER Jef VAN DEN BERGH

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van ambtenarenzaken en overheidsbedrijven	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie	9
III. Antwoorden van de minister	13
IV. Replieken	16

Voorgaande documenten:

Doc 53 0444/ (2010/2011):

- 001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
- 002: Verslag.
- 003: Verslag — bijlagen.
- 004: Voorstellen van moties.
- 005: Motie aangenomen in plenaire vergadering.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Bert Maertens, Steven Vandeput, Minneke De Ridder, Bert Wollants
PS	Linda Musin, Eric Thiébaud, André Frédéric, Rachid Madrane
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, Nahima Lanjri
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Ine Somers
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Colette Burgeon, Anthony Dufrane, Philippe Blanchart, Karine Lalieux
Jacqueline Galant, Daniel Bacquelaine
Stefaan Vercamer, Raf Terwingen
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Maggie De Block
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
LDD	:	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>			<i>Afkorting en bij de nummering van de publicaties:</i>		
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif		DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	
QRVA:	Questions et Réponses écrites		QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)		CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)		CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)		CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	
PLEN:	Séance plénière		PLEN:	Plenum	
COM:	Réunion de commission		COM:	Commissievergadering	
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)		MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>			<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		
<i>Commandes:</i>			<i>Bestellingen:</i>		
Place de la Nation 2			Natieplein 2		
1008 Bruxelles			1008 Brussel		
Tél. : 02/ 549 81 60			Tel. : 02/ 549 81 60		
Fax : 02/549 82 74			Fax : 02/549 82 74		
www.lachambre.be			www.dekamer.be		
e-mail : publications@lachambre.be			e-mail : publicaties@dekamer.be		

MESDAMES, MESSIEURS,

Sur proposition de Mme Linda Musin et de MM. André Frédéric, Rachid Madrane et Éric Thiébaud, la commission a décidé le 31 mai 2011, conformément à la recommandation 4.15 de son rapport (DOC 53 0444/002), d'organiser un échange de vues avec la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur la rédaction d'un troisième avenant aux contrats de gestion que l'État a conclus avec la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB.

Votre commission a tenu cet échange de vues le 29 juin 2011.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

La ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, Mme Inge Vervotte, situe le contexte plus large de l'échange de vues:

— Le texte conceptuel de la ministre, des CEO du groupe SNCB et des syndicats reconnus de mars 2010 contenait diverses recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire.

— Il ressort d'une étude réalisée par la Cour des comptes à la demande de la commission spéciale Sécurité du rail de la Chambre que jusqu'à présent, les contrats de gestion conclus entre l'État et les sociétés du groupe SNCB n'ont jamais demandé de résultats en termes de sécurité d'exploitation.

— La commission spéciale a formulé la recommandation que les objectifs en matière de sécurité d'exploitation soient intégrés dans les contrats de gestion et que le parlement entame un dialogue à ce sujet avec la ministre compétente.

Le 28 octobre 2010, le ministre a dès lors demandé au SPF Mobilité et Transports de préparer une annexe aux contrats de gestion concernant la sécurité d'exploitation afin que les recommandations soient intégrées au texte conceptuel sous la forme d'engagements concrets assortis d'objectifs mesurables.

L'intervenante donne un aperçu de la situation:

— Les projets de texte ont été examinés par le SPF Mobilité et Transports, la cellule stratégique du secrétaire d'État à la Mobilité, la cellule stratégique de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et les trois sociétés du groupe SNCB.

DAMES EN HEREN,

Op voorstel van mevrouw Linda Musin en de heren André Frédéric, Rachid Madrane en Éric Thiébaud besliste de commissie op 31 mei 2011, overeenkomstig aanbeveling 4.15 in haar verslag (DOC 53 0444/002), om met de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven een gedachtewisseling te houden over de opstelling van een derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten die de Staat heeft afgesloten met de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS.

Uw commissie heeft deze gedachtewisseling gehouden op 29 juni 2011.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN AMBTENARENZAKEN EN OVERHEIDS-BEDRIJVEN

De minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, mevrouw Inge Vervotte, schetst de bredere context van de gedachtewisseling:

— De visietekst van de minister, de CEO's van de NMBS-Groep en de erkende vakbonden van maart 2010 bevatte diverse aanbevelingen om de spoorwegveiligheid te verhogen.

— Uit een onderzoek dat het Rekenhof op vraag van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid van de Kamer heeft uitgevoerd, blijkt dat in de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-Groep tot nu toe geen resultaten over exploitatieveiligheid worden gevraagd.

— De bijzondere commissie formuleerde de aanbeveling dat doelstellingen inzake exploitatieveiligheid in de beheerscontracten worden opgenomen en dat het parlement daarover met de bevoegde minister in dialoog treedt.

Dienvolgens heeft de minister op 28 oktober 2010 aan de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd een bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten inzake exploitatieveiligheid voor te bereiden, zodat de aanbevelingen in de visietekst in concrete engagementen met meetbare doelstellingen worden opgenomen.

De spreekster geeft de stand van zaken weer:

— De ontwerp teksten werden besproken door de FOD Mobiliteit en Vervoer, de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, de beleidscel van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep.

— Les textes ont ensuite été soumis aux comités de direction du groupe SNCB.

— Il a été constaté que la plupart des points faisaient l'objet d'un accord.

— Les observations du comité de direction d'Infrabel ont déjà été communiquées au ministre.

Les réponses du groupe SNCB aux questions du SPF Mobilité et Transports concernant la sécurité d'exploitation sont exactes, complètes et pertinentes, et elles ont été communiquées dans les délais prévus:

— Infrabel et le SPF Mobilité et Transports examinent la question de savoir comment assurer un transfert mutuel de connaissances dans les domaines de la sécurité d'exploitation, des connaissances ferroviaires techniques et des matières apparentées.

— La SNCB et le SPF Mobilité et Transports, d'une part, et la SNCB Holding et le SPF Mobilité et Transports, d'autre part, s'accordent un accès mutuel à leurs domaines de connaissances respectifs en matière de sécurité d'exploitation à des conditions à convenir en concertation.

Franchissements de signaux

Concernant la problématique des franchissements de signaux, un Plan d'action en faveur de la prévention des franchissements de signaux 2011-2015 sera établi. La responsabilité principale en incombe à Infrabel et les deux autres sociétés assument des responsabilités complémentaires.

Infrabel

Infrabel établit, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, un plan d'action en faveur de la prévention des franchissements de signaux pour la période 2011-2015. Ce plan comporte des indicateurs de prestations objectivement vérifiables permettant de surveiller l'exécution, et vise une diminution, au cours de la période 2011-2015, du nombre de franchissements par kilomètre parcouru en train sur les voies principales et sur les voies secondaires donnant accès à une voie principale. La référence prise à cet égard est le nombre de franchissements de signaux par kilomètre parcouru en train enregistré en 2010.

L'État belge demande à Infrabel de viser, en concertation avec les opérateurs ferroviaires, une réduction globale de 50 % du nombre de franchissements de signaux pour 2015 par rapport à 2010. Au plus tard

— De teksten werden vervolgens voorgelegd aan de directiecomités van de NMBS-Groep.

— Er werd vastgesteld dat er overeenstemming is over de meeste punten.

— De opmerkingen van het directiecomité van Infrabel werden reeds aan de minister meegedeeld.

De antwoorden van de NMBS-Groep op vragen van de FOD Mobilité en Vervoer met betrekking tot de exploitatieveiligheid zijn correct, volledig en pertinent en ze werden binnen de vooropgestelde termijnen meegedeeld:

— Infrabel en de FOD Mobilité en Vervoer onderzoeken op welke wijze een wederzijdse kennisoverdracht in het domein van exploitatieveiligheid, technische spoorkennis en verwante aangelegenheden kan worden verzekerd.

— De NMBS en de FOD Mobilité en Vervoer enerzijds en de NMBS-Holding en de FOD Mobilité en Vervoer anderzijds verlenen wederzijds toegang tot elkaars kennisdomeinen met betrekking tot de exploitatieveiligheid tegen onderling af te spreken voorwaarden.

Seinvoorbijrijdingen

Met betrekking tot de problematiek van seinvoorbijrijdingen wordt een "Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen 2011-2015" opgesteld, waarin Infrabel de hoofverantwoordelijke is en de beide andere vennootschappen een aanvullende verantwoordelijkheid hebben.

Infrabel

Infrabel stelt, in samenwerking met de spoorwegondernemingen, een actieplan voor de preventie van seinvoorbijrijdingen in de periode 2011-2015 op. Dit plan bevat objectief verifieerbare prestatie-indicatoren die de monitoring van de uitvoering mogelijk maken en streeft ernaar dat het aantal seinvoorbijrijdingen per gereden treinkilometer in hoofdspoor en in bijspoor dat toegang geeft tot het hoofdspoor jaarlijks daalt in de periode 2011-2015. Hierbij wordt het aantal seinvoorbijrijdingen per gereden treinkilometer in het jaar 2010 als referentie genomen.

De Belgische Staat vraagt aan Infrabel om, samen met de spoorwegoperatoren, tegen 2015 een globale vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen met 50 % na te streven in vergelijking met 2010. Infrabel

deux mois après la publication de l'avenant au contrat de gestion, Infrabel communique le plan d'action à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au service des Entreprises publiques et de la Politique ferroviaire du SPF Mobilité et Transports (dénommé "SEP" ci-après).

Infrabel exécute son propre volet de ce plan en qualité de gestionnaire du réseau et d'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire. Tous les trois mois, Infrabel fait rapport sur l'exécution de ce plan d'action à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au SEP. Ce rapport comporte éventuellement les mesures de correction prises par les différentes parties concernées pour atteindre l'objectif commun.

Infrabel dispose d'un point de contact auquel tous les opérateurs ferroviaires peuvent signaler les problèmes de sécurité, notamment les difficultés en matière de signalisation. Ce point de contact complète les prescriptions existantes en matière de sécurité. Le signalement s'effectue grâce à une application sur le site web Railaccess. Dans les deux semaines, Infrabel transmet un feedback à tous les opérateurs ferroviaires à propos de chaque signalement.

L'entreprise publique établit un plan d'action spécifique, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, pour tous les signaux franchis plus d'une fois au cours d'une période de 24 mois. Ce plan établi au cours du mois qui suit la constatation du deuxième franchissement de signal est mis en application au cours d'un délai qui reste à fixer. Tous les trois mois, il est fait rapport au SEP sur les signalements enregistrés et sur les actions entreprises, sur les plans d'action spécifiques et sur leur exécution.

SNCB

La SNCB collabore activement à la rédaction par Infrabel du "Plan d'action en faveur de la prévention des franchissements de signaux 2011-2015". Elle réalise sa part du plan et en fait rapport tous les trois mois à Infrabel (qui est chargée d'établir un rapport consolidé). Elle signale immédiatement au point de contact mis à disposition à cet effet par Infrabel tous les problèmes rencontrés par ses conducteurs de trains en termes de signalisation.

SNCB-Holding

En tant que coordinatrice d'Infrabel et de la SNCB, la SNCB-Holding a accès au plan d'action.

deelt, uiterlijk twee maanden na de publicatie van het bijvoegsel bij de beheersovereenkomst, het actieplan mee aan de minister van Overheidsbedrijven en aan de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer (DOS).

Infrabel voert zijn eigen aandeel van dit plan uit in zijn hoedanigheid van infrastructuurbeheerder en gebruiker van de spoorweginfrastructuur. Het bedrijf rapporteert driemaandelijks over de uitvoering van dit actieplan aan de minister van Overheidsbedrijven en de DOS; die rapportering bevat eventueel de corrigerende maatregelen die de verschillende betrokken partijen nemen om het gemeenschappelijke streefdoel te halen.

Infrabel beschikt over een meldpunt, waar alle spoorwegoperatoren veiligheidsproblemen, onder meer moeilijkheden op het vlak van seininrichting, kunnen meedelen; dit meldpunt vormt een aanvulling op de bestaande veiligheidsvoorschriften. De melding gebeurt via een toepassing op de website Railaccess. Infrabel geeft alle spoorwegoperatoren binnen 14 dagen feedback over elke melding die wordt ontvangen.

Het overheidsbedrijf stelt, in samenwerking met de spoorwegondernemingen, voor alle seinen die meer dan eenmaal werden voorbijgereden in een periode van 24 maanden, een specifiek actieplan op. Dat plan wordt opgesteld binnen een maand na de vaststelling van de tweede seinvoorbijrijding en wordt uitgevoerd binnen een nog vast te stellen termijn. Driemaandelijks wordt aan DOS gerapporteerd over de geregistreerde meldingen en de ondernomen acties, de specifieke actieplannen en hun uitvoering.

NMBS

De NMBS werkt actief mee aan de opstelling door Infrabel van het "Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen 2011-2015". Zij voert haar aandeel van het plan uit en rapporteert daarover driemaandelijks aan Infrabel (dat de opdracht heeft om een geconsolideerd verslag op te stellen). Zij geeft onverwijld alle problemen die haar treinbestuurders ondervinden op het vlak van de seininrichting door aan het daartoe bij Infrabel beschikbare meldpunt.

NMBS-Holding

De NMBS-Holding krijgt in zijn rol van coördinator tussen Infrabel en de NMBS toegang tot het actieplan.

Culture de la sécurité

Il est rédigé un “Plan d’action en faveur d’une culture de sécurité applicable sur le plan opérationnel et d’une discipline de sécurité”. Ce plan d’action indique de quelle manière Infrabel et la SNCB, qui coordonnent leurs actions, peuvent évoluer vers une organisation qui pratique une culture d’apprentissage et est dotée d’une culture d’entreprise axée sur la prévention.

Un audit d’une société externe, qui fait partie du plan, doit permettre d’effectuer un zéro tage du niveau actuel de la culture de la sécurité et comportera également un *benchmarking* avec d’autres secteurs sensibles en matière de sécurité. Trois ans après la fin de l’audit, un audit de suivi sera organisé, devant permettre de mesurer les résultats obtenus.

Infrabel et la SNCB communiquent, au plus tard neuf mois après la publication de l’avenant au contrat de gestion, le plan d’action et — dès qu’ils seront disponibles — les résultats des audits et du *benchmarking* à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire.

La SNCB-Holding collabore à la rédaction des plans d’action en faveur d’une culture de sécurité applicable sur le plan opérationnel et d’une discipline de sécurité au sein d’Infrabel et de la SNCB.

Investissements dans la sécurité d’exploitation

Infrabel

L’État et Infrabel mettent tout en œuvre pour installer l’ETCS sur l’ensemble du réseau ferroviaire d’ici la fin de 2022. Infrabel estime qu’il est techniquement possible de respecter cette date butoir (cela dépendra des moyens prévus dans le futur plan d’investissement 2013-2025) si la SNCB-Holding peut mettre à disposition, en temps voulu, suffisamment de techniciens compétents, mais signale toutefois que l’industrie doit en outre pouvoir également développer une capacité suffisante pour fournir et placer les composantes en temps voulu.

Les mesures nécessaires sont prises en vue de minimiser l’impact négatif que le système de sécurisation installé pourrait avoir sur la capacité des tronçons. À cette fin, Infrabel rédige un Plan directeur actualisé en faveur de la mise en œuvre de l’ERTMS et transmettra ce plan au plus tard le 31 août 2011 à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au SEP.

Veiligheidscultuur

Er wordt een “Actieplan operationeel toepasbare veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline” opgesteld. In dit actieplan wordt aangegeven op welke wijze Infrabel en de NMBS, die hun acties onderling afstemmen, kunnen evolueren naar een lerende organisatie met een bedrijfscultuur gericht op preventie.

Een audit van een externe firma, die onderdeel van het plan is, moet toelaten een nulmeting op te stellen van het huidige niveau van veiligheidscultuur en zal eveneens een benchmarking bevatten met andere veiligheidsgevoelige sectoren. Drie jaar na afloop van de audit zal een vervolgaudit gebeuren, die moet toelaten om de bereikte resultaten te meten.

Infrabel en de NMBS delen, uiterlijk negen maanden na de publicatie van het bijvoegsel bij de beheersovereenkomst, het actieplan en -zodra ze beschikbaar zijnde resultaten van de audits en de benchmarking mee aan de minister van Overheidsbedrijven en de DOS.

De NMBS-Holding werkt mee aan de opstelling van de actieplannen voor een operationeel toepasbare veiligheidscultuur en een veiligheidsdiscipline in de schoot van Infrabel en de NMBS.

Investerings in exploitatieveiligheid

Infrabel

De Staat en Infrabel streven naar de installatie van ETCS op het volledige spoornet tegen eind 2022. Infrabel is van oordeel dat deze einddatum technisch haalbaar is (afhankelijk van de middelen in het toekomstige investeringsplan 2013-2025) indien de NMBS-Holding tijdig voldoende geschikte technici ter beschikking kan stellen, maar geeft wel aan dat daarnaast ook de industrie voldoende capaciteit moet kunnen ontwikkelen voor een tijdige levering en plaatsing van componenten.

De nodige maatregelen worden genomen om een negatieve invloed van het geïnstalleerde beveiligingssysteem op de capaciteit van de baanvakken te minimaliseren. Daartoe stelt Infrabel een geactualiseerd “Masterplan Implementatie ERTMS” op en bezorgt het dit plan uiterlijk op 31 augustus 2011 aan de minister van Overheidsbedrijven en DOS.

Au plus tard le 31 décembre 2015, l'ensemble du réseau d'Infrabel sera équipé du TBL1+. À cet effet, le calendrier suivant sera suivi pour assurer la couverture d'efficacité: 68 % d'ici fin 2011, 87 % d'ici fin 2012, 99,9 % d'ici fin 2015. La contribution de l'équipement de chaque tronçon à la couverture d'efficacité est fixée par tronçon.

Infrabel se concerte avec les entreprises ferroviaires afin d'harmoniser au mieux l'installation des systèmes de sécurité dans l'infrastructure et le matériel roulant, de manière à atteindre le niveau de sécurité visé.

La concentration des cabines de signalisation est poursuivie et accélérée car cette adaptation est techniquement nécessaire pour le développement de l'ETCS.

Tous les trois mois, un rapport d'avancement est rédigé sur tous les programmes. Le rapport, qui décrit les progrès matériels du projet en question, est transmis dans le mois qui suit la fin de chaque trimestre au SEP. Ce rapport est joint à l'article 87 du rapport en matière de service public.

En cas de non-respect de ce calendrier, l'État infligera une sanction, à savoir qu'il réduira la dotation d'exploitation, dont le montant doit encore être fixé.

SNCB

Pour fin 2023, tout le matériel roulant utilisé par la SNCB pour les missions de service public sera équipé de l'ETCS. La SNCB établit pour cela un masterplan concernant la mise en œuvre de l'ERTMS (matériel roulant), qu'elle transmettra à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au SEP pour la fin 2011 au plus tard.

Pour le 31 décembre 2013 au plus tard, tout le matériel roulant utilisé pour les missions de service public sera équipé de la fonctionnalité TBL1+. La SNCB respecte, à cet égard, le planning suivant en ce qui concerne le taux d'équipement des engins moteurs et des postes de conduite: 64 % pour fin 2011, 92 % pour fin 2012 et 100 % pour fin 2013.

La SNCB se concerte avec Infrabel en vue de l'harmonisation optimale de l'installation des systèmes de sécurité sur l'infrastructure et le matériel roulant. Ce rapport est ajouté à l'article 88 du rapport sur les missions de service public.

Tegen uiterlijk 31 december 2015 wordt het volledige netwerk van Infrabel met TBL1+ uitgerust. Daarbij wordt de volgende planning gevolgd voor de efficiëntiedekking: 68 % tegen eind 2011, 87 % tegen eind 2012, 99,9 % tegen eind 2015. De bijdrage van de uitrusting van elk baanvak tot de efficiëntiedekking wordt vastgelegd per baanvak.

Infrabel pleegt overleg met de spoorwegondernemingen om de installatie van veiligheidssystemen in de infrastructuur en het rollend materieel optimaal af te stemmen, zodat het beoogde veiligheidsniveau wordt bereikt.

De concentratie van seinhuizen wordt voortgezet en versneld omdat deze aanpassing technisch noodzakelijk is voor de ontwikkeling van ETCS.

Over alle programma's wordt driemaandelijks een voortgangsverslag opgesteld. Het verslag, dat de materiële vooruitgang van het betreffende project beschrijft, wordt binnen een maand na afloop van elk kwartaal overgezonden aan DOS. Deze rapportering wordt toegevoegd aan artikel 87 van het verslag inzake openbare dienstverlening.

Bij niet-naleving van de planning zal de Staat een sanctie opleggen, met name een vermindering van de exploitatiedotatie, waarvan het bedrag nog moet worden vastgesteld.

NMBS

Tegen eind 2023 zal al het rollend materieel dat de NMBS inzet voor openbare dienstverlening uitgerust zijn met ETCS. De NMBS stelt hiervoor een "Masterplan Implementatie ERTMS (rollend materieel)" op en bezorgt dit uiterlijk eind augustus 2011 aan de minister van Overheidsbedrijven en DOS.

Tegen uiterlijk 31 december 2013 zal al het rollend materieel voor de openbare dienstverlening uitgerust zijn met de TBL1+-functionaliteit. De NMBS leeft hierbij de volgende planning na wat de uitrustingsgraad van de tractievoertuigen en de stuurposten betreft: 64 % tegen eind 2011, 92 % tegen eind 2012, 100 % tegen eind 2013.

Ten behoeve van een optimale afstemming van de installatie van veiligheidssystemen in de infrastructuur en het rollend materieel overlegt de NMBS met Infrabel. Deze rapportering wordt toegevoegd aan artikel 88 van het verslag openbare dienstverlening.

Tous les trois mois, la SNCB établit un rapport d'avancement qui décrit les progrès matériels du projet. Ce rapport est transmis au SEP au cours du mois qui suit chaque trimestre.

En cas de non-respect du planning, l'État impose une sanction, à savoir une réduction de la dotation d'exploitation dont le montant reste à déterminer.

Affectation des dotations d'exploitation

Pour fin 2012, Infrabel introduira un système de gestion d'actifs (*asset management*) qui poursuivra les objectifs suivants: gestion optimale de la préservation et du renouvellement de l'infrastructure, efficacité maximale en matière de coûts et affectation responsable des moyens. Ce système comportera des indicateurs de performances objectivement vérifiables.

La SNCB instaurera un système identique en vue d'une gestion optimale de l'exploitation, de l'entretien, de la préservation et du renouvellement du matériel roulant.

Politique des ressources humaines: recrutement dans les professions en pénurie

Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding concluent des accords en vue de faciliter le recrutement de membres du personnel dans les professions en pénurie. Ces accords sont repris dans le *service level agreement* (SLA) RH qui est déjà en préparation et qui prévoit des objectifs en matière de délais entre la demande et l'engagement.

Le projet de ce SLA est transmis à la ministre des Entreprises publiques et au SEP au plus tard trois mois après la publication de cet avenant.

Politique des ressources humaines: charge de travail des conducteurs de train

La SNCB travaille en collaboration avec un organisme d'enquête indépendant pour identifier les causes sous-jacentes des erreurs humaines commises par les conducteurs de train dans le cadre des incidents d'exploitation (prévention secondaire). Cette enquête tient compte des résultats pertinents des études consacrées au fonctionnement des conducteurs de train que la SNCB a fait réaliser après l'accident de Pécrot.

L'objectif de l'étude est ensuite de faire diminuer le nombre d'incidents (prévention primaire). D'ici la fin de 2012, l'étude donnera, sur la base d'une recherche scientifique approfondie, des explications dans des

De NMBS stelt driemaandelijks een voortgangsverslag op, dat de materiële vooruitgang van het project beschrijft. Het verslag wordt binnen een maand na afloop van elk kwartaal bezorgd aan DOS.

Bij niet-naleving van de planning zal de Staat een sanctie opleggen, met name een vermindering van de exploitatiedotatie, waarvan het bedrag nog moet worden vastgesteld.

Besteding exploitatietoelagen

Infrabel zal tegen eind 2012 een systeem van asset management introduceren met de volgende doelstellingen: een optimaal beheer van de instandhouding en de vernieuwing van de infrastructuur, maximale kostenefficiëntie en verantwoorde besteding van de middelen. Dit systeem zal objectief verifieerbare prestatie-indicatoren bevatten.

De NMBS zal een zelfde systeem introduceren met het oog op een optimaal beheer van de uitbating, het onderhoud, de instandhouding en de vernieuwing van het rollend materieel.

Humanresourcesbeleid: aanwerving in knelpuntberoepen

Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding maken afspraken om de werving van personeelsleden in knelpuntberoepen vlotter te laten verlopen. Deze afspraken worden opgenomen in de *service level agreement* (SLA) HR die reeds in voorbereiding is, waarin doelstellingen met betrekking tot de doorlooptijden tussen aanvraag en indiensttreding worden vooropgesteld.

Het ontwerp van deze SLA wordt uiterlijk drie maanden na de publicatie van dit bijvoegsel bezorgd aan de minister van Overheidsbedrijven en DOS.

Humanresourcesbeleid: werkbelasting van treinbestuurders

De NMBS werkt samen met een onafhankelijk onderzoeksorgaan om de onderliggende oorzaken van menselijke fouten die door treinbestuurders worden begaan in het kader van exploitatie-incidenten te vinden (secundaire preventie). In dit onderzoek wordt rekening gehouden met de relevante resultaten van de studies naar het functioneren van de treinbestuurders die de NMBS na het ongeval in Pécrot heeft laten uitvoeren.

Het is verder de bedoeling dat door de studie het aantal incidenten vermindert (primaire preventie). De studie zal tegen eind 2012 duiding geven op basis van grondig wetenschappelijk onderzoek in uiteenlopende

domaines variés: technique (ergonomie), social (temps de conduite et de repos), psychologique (ergonomie cognitive), médical (apte pour l'emploi) et organisationnel (horaires de service). Les conclusions de cette étude résulteront en un plan d'action visant à réduire le risque de franchissement de signaux.

D'ici la fin de 2011, la SNCB transmettra à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au SEP un rapport intermédiaire sur l'état d'avancement de l'étude. Le rapport contiendra les éventuelles mesures qui auront déjà été identifiées à ce moment-là.

Calendrier des prochaines initiatives

Un accord définitif sera rapidement conclu sur le projet de troisième avenant aux contrats de gestion entre les comités de direction du groupe SNCB et les pouvoirs publics. Ensuite, en juillet 2011, une demande d'avis sera adressée à la commission paritaire nationale et au comité consultatif. Les conseils d'administration pourront alors approuver les projets, en août ou début septembre 2011, après quoi le Conseil des ministres pourra les confirmer (après concertation au sein d'un groupe de travail intercabinet) en septembre ou en octobre 2011.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Mme Linda Musin (PS) constate que la préparation de l'avenant aux contrats de gestion concernant la sécurité est déjà bien avancée et qu'un échange de vues avec la ministre est donc utile.

La ministre annonce une sanction si les objectifs ne sont pas atteints, c'est-à-dire la réduction de la dotation d'exploitation. Étant donné qu'il pourrait s'agir d'une mesure contre-productive (dès lors que les investissements seront encore plus difficilement réalisables si la dotation est réduite), il convient d'envisager une sanction alternative: la réduction des salaires des CEO des trois sociétés.

La mission de coordination de la SNCB-Holding se limite-t-elle aux installations ERTMS ou doit-elle assurer l'articulation entre Infrabel et la SNCB dans plusieurs domaines?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) exprime certaines réserves à propos des projets avancés dès lors qu'ils n'ont pas encore été approuvés définitivement, même si des progrès perceptibles ont certainement déjà été réalisés.

domeinen: technisch (ergonomie), sociaal (rij- en rust-tijden), psychisch (cognitieve ergonomie), medisch (fit for the job) en organisatorisch (dienstroosters). De bevindingen van deze studie zullen resulteren in een gericht actieplan tot verlaging van het risico op sein-voorbijdingen.

De NMBS zal tegen eind 2011 een tussentijds verslag over de stand van zaken van het onderzoek bezorgen aan de minister van Overheidsbedrijven en de DOS. Het verslag bevat de eventuele maatregelen die op dat ogenblik al werden geïdentificeerd.

Timing van de volgende initiatieven

Spiedig zal een definitief akkoord over het ontwerp van derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten worden afgesloten tussen de directiecomités van de NMBS-Groep en de overheid. Vervolgens zal in juli 2011 een adviesverzoek worden gericht aan de nationale paritaire commissie en aan het raadgevend comité. De raden van bestuur kunnen de ontwerpen dan goedkeuren in augustus of begin september 2011, waarna de Ministerraad (na overleg binnen een interkabinettenwerkgroep) ze kan bekrachtigen in september of oktober 2011.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt vast dat de voorbereiding van het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten met betrekking tot veiligheid reeds ver gevorderd is en dat een gedachtewisseling met de minister dus nuttig is.

De minister kondigt aan dat het niet bereiken van de doelstellingen aanleiding zal geven tot een sanctie, met name de vermindering van de exploitatiedotatie. Omdat dit een contraproductieve maatregel zou kunnen zijn (door de dotatievermindering zullen investeringen nog moeilijker kunnen worden gerealiseerd), verdient een alternatieve sanctie overweging: de vermindering van de salarissen van de CEO's van de drie vennootschappen.

Bepoort de coördinatieopdracht van de NMBS-Holding zich tot de ERTMS-installaties of moet zij op meer domeinen de onderlinge afstemming tussen Infrabel en de NMBS verzekeren?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt enige voorzichtigheid aan de dag ten overstaan van de naar voor gebrachte plannen omdat ze vooralsnog niet definitief goedgekeurd zijn, al is er zeker reeds waarneembare vooruitgang.

À l'avenir, le plan d'action sur les franchissements de signaux devra encore être davantage traduit en objectifs chiffrés. Cela ne sera-t-il possible qu'après le développement futur des systèmes de détection de signaux? La mise en place d'un point de contact est une bonne initiative, qui devrait permettre une circulation plus rapide des informations. L'obligation pour Infrabel de donner un feedback dans les 14 jours pourrait-elle être définie de manière plus précise, de sorte qu'un simple accusé de réception ne suffise pas? Prévoit-on un délai pour trouver une solution à un problème de signalisation? Un conducteur peut-il lui-même signaler un problème, ou doit-il le faire en suivant la voie hiérarchique?

La culture de la sécurité n'étant actuellement pas suffisamment développée au sein du groupe SNCB, l'intervenant est satisfait du délai annoncé (en ce compris un audit), qui devrait finalement conduire à une culture de la sécurité générative.

Les délais prévus pour l'achèvement du déploiement du TBL1+ et de l'ETCS sont conformes aux recommandations de la commission, mais il apparaît toutefois que des conditions y soient liées, qui pourraient compromettre le respect des délais: la disponibilité du personnel technique et la capacité de l'industrie ferroviaire. Y a-t-il, en la matière, des indices concrets de problèmes?

Un témoin de mémorisation a-t-il été installé dans tous les vieux trains qui roulent encore avec un système de sécurité dépassé, le crocodile?

Enfin, l'intervenant cite quelques points particulièrement positifs repris dans le projet d'avenant:

— le rapport que le CPS a transmis à la commission sera complété par une étude qui sera finalisée fin 2012;

— l'efficacité économique fait l'objet d'une attention accrue par le biais d'une gestion efficace des actifs (*efficient asset management*);

— l'établissement régulier de rapports permettra un suivi rigoureux de la réalisation des objectifs.

Mme Valérie De Bue (MR) esquisse le contexte dans lequel cet échange de vues a lieu: la rédaction d'un avenant aux contrats de gestion constitue une phase intermédiaire qui sera en vigueur jusqu'en fin 2012. Dans les contrats de gestion en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2013, d'autres problèmes plus structurels pourront sans doute être abordés. Ces problèmes sont bien mentionnés dans les recommandations de la commission

Het actieplan seinvoorbijrijdingen moet in de toekomst nog meer in cijfermatige doelstellingen worden uitgedrukt. Wordt dit pas mogelijk na de verdere uitbouw van de seindetectiesystemen? De oprichting van een meldpunt is een goed initiatief, dat voor een snellere informatiedoorstroming moet zorgen. Kan de verplichting voor Infrabel om over een melding binnen 14 dagen feedback te geven preciezer worden omschreven, zodat een loutere ontvangstmelding niet volstaat? Komt er een termijn binnen dewelke er een oplossing voor een seinprobleem moet zijn? Mag een bestuurder zelf een probleem melden of moet hij dit via hiërarchische weg doen?

Aangezien de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep momenteel onvoldoende ontwikkeld is, is de spreker tevreden over het aangekondigde tijdspad (met inbegrip van een audit), dat uiteindelijk naar een generatieve veiligheidscultuur moet leiden.

De vooropgestelde termijnen voor de voltooiing van de uitrol van TBL1+ en ETCS zijn in overeenstemming met de aanbevelingen van de commissie, maar er worden blijkbaar wel voorwaarden aan gekoppeld, die de naleving van de termijnen kunnen hypothekeren: de beschikbaarheid van technisch personeel en de capaciteit van de spoorwegindustrie. Zijn er ter zake concrete aanwijzingen van problemen?

Werd in alle oude treinen die nog met een verouderd veiligheidssysteem, de krokodil, rijden een memorisatielampje geïnstalleerd?

De spreker haalt ten slotte enkele opvallende positieve punten uit het ontwerp van bijvoegsel aan:

— het verslag dat CPS aan de commissie heeft bezorgd, zal worden aangevuld met een studie die eind 2012 zal worden afgerond;

— het streven naar kostenefficiëntie krijgt aandacht door middel van een efficiënt asset management;

— de regelmatige verslaggeving zal een stipte opvolging van de verwezenlijking van de doelstellingen mogelijk maken.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) schetst de context waarbinnen deze gedachteswisseling verloopt: de opstelling van een bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten is een tussentijdse stap, die van toepassing zal zijn tot eind 2012. In de beheersovereenkomsten die vanaf 1 januari 2013 zullen gelden, kunnen wellicht ook andere, meer structurele problemen worden aangepakt, die wel in de aanbevelingen van de bijzondere commissie,

spéciale mais pas dans le projet à l'examen. Par exemple, ces recommandations accordent une grande attention à la coordination et à la planification des investissements, ainsi qu'au rôle de la plate-forme de sécurité.

La réalisation ou non des objectifs chiffrés devrait affecter positivement ou négativement la partie variable des salaires des CEO. Cette recommandation est-elle encore en discussion?

Les organisations représentatives des voyageurs ne sont pas mentionnées, à l'exception du Comité consultatif des usagers de la SNCB, qui est toutefois peu actif. Les organisations ne sont-elles pas associées aux réformes?

Concernant la réduction du nombre de franchissements de signaux, réfléchit-on également à l'organisation des équipes techniques responsables du placement des signaux? Il y a suffisamment d'exemples de signaux mal placés qui ont été déplacés après seulement quelques mois, sans doute en raison de l'organisation lacunaire des équipes techniques.

Comment les différences de perspectives entre Infrabel et la SNCB sont-elles gérées? Un arbitrage a-t-il lieu?

Étant donné que la culture de la sécurité est gravement insuffisante au sein du groupe SNCB, l'intervenante se réjouit des progrès rapides et précis qui sont déjà faits.

M. Steven Vandeput (N-VA) constate que les objectifs que la ministre souhaite reprendre dans le troisième avenant au contrat de gestion sont conformes aux recommandations de la commission spéciale et aux réponses que les sociétés du groupe SNCB ont données à ces recommandations.

La SNCB-Holding ne s'estime pas compétente pour réduire le nombre de franchissements de signaux, ce qui est d'ailleurs exact: l'octroi d'un rôle de coordination à la SNCB-Holding n'aurait pas de valeur ajoutée.

Infrabel devra donner un feedback sur les problèmes de signalisation dans un délai de quatorze jours après le signalement. Ce délai doit être raccourci et le feedback doit avoir un contenu concret.

Le développement visé d'une culture de la sécurité semble être conforme aux recommandations de la commission spéciale, mais pour une mise en œuvre adéquate, un audit externe est nécessaire (car en la matière, il y a trop peu d'expertise et de sensibilité sur

mais niet in voorliggend ontwerp figureren. Zo gaat in die aanbevelingen veel aandacht naar de coördinatie en de planning van de investeringen en naar de rol van het *Safety Platform*.

Het niet-bereiken van de becijferde doelstellingen zou moeten aanleiding geven tot een bonus of malus voor het variabel gedeelte van de salarissen van de CEO's. Is die aanbeveling nog het voorwerp van discussie?

De representatieve organisaties van reizigers worden niet vernoemd, met uitzondering van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS, dat echter een sluimerend bestaan leidt. Worden de organisaties niet bij de hervormingen betrokken?

Wordt met betrekking tot de vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen ook nagedacht over de organisatie van de technische teams, die verantwoordelijk zijn voor de plaatsing van de seinen? Er zijn genoeg voorbeelden van slecht geplaatste seinen die pas na maanden worden verzet, wellicht door een gebrekkige organisatie van de technische teams.

Hoe wordt omgegaan met verschillen in visie tussen Infrabel en de NMBS? Vindt dan arbitrage plaats?

Omdat de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep ernstig tekortschiet, verwelkomt de spreker de snelle en precieze stappen die nu reeds worden gezet.

De heer Steven Vandeput (N-VA) stelt vast dat de doelstellingen die de minister in het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomst wil laten opnemen stroken met de aanbevelingen van de bijzondere commissie en met de antwoorden die de vennootschappen van de NMBS-Groep op die aanbevelingen hebben gegeven.

De NMBS-Holding acht zich niet bevoegd voor een beperking van het aantal seinvoorbijrijdingen, wat ook terecht is: de toekenning van een coördinatierol aan de NMBS-Holding zou geen toegevoegde waarde hebben.

Infrabel zal over problemen met seinen feedback moeten geven binnen een termijn van veertien dagen na de melding van het spreker. Deze termijn moet worden verkort en dient een inhoudelijke invulling te krijgen.

De beoogde ontwikkeling van een veiligheidscultuur lijkt in overeenstemming te zijn met de aanbevelingen van de bijzondere commissie, maar voor een adequate uitwerking is een externe audit nodig (omdat ter zake op de werkvloer te weinig expertise en gevoeligheid

le lieu de travail). Dans ce domaine, la SNCB-Holding, qui est responsable de la politique des RH, devrait, selon l'intervenant, jouer un rôle important, ce qui n'est toutefois pas prévu.

Pourquoi se réfère-t-on à l'accident de Pécrot en 2001, alors que d'autres accidents ou l'important rapport Berger ne sont pas mentionnés et alors que cet accident s'est produit dans le contexte de la SNCB unitaire historique?

Les conditions de l'exercice d'une profession à titre complémentaire par les membres du personnel de la SNCB ne sont pas traitées, alors que l'exercice d'une telle activité complémentaire pourrait bel et bien avoir des répercussions sur la qualité du travail des membres du personnel chargés d'une fonction de sécurité. L'interdiction de cumul ne devrait-elle pas être étendue ou à tout le moins évaluée?

La procédure de recrutement devrait à l'avenir durer encore et toujours sept semaines, ce qui est trop long pour les professions techniques en pénurie, très demandées.

La réglementation pour les membres du personnel du groupe SNCB sera-t-elle simplifiée?

M. Christophe Bastin (cdH) renvoie à sa proposition de résolution relative aux contrats de gestion liant les entreprises publiques du groupe SNCB à l'État (DOC 53 1442/001), dans laquelle il formule ses desiderata pour les prochains contrats de gestion. Il se réjouit que des progrès aient déjà été accomplis grâce à l'adoption d'un troisième avenant.

Si les services du groupe SNCB laissent à désirer, la sanction la plus adéquate est d'appliquer une réduction des salaires aux CEO. Mieux vaut qu'elle se matérialise très concrètement.

Toutes les recommandations concernant le facteur humain ne se retrouvent pas dans l'avenant. Il faut encore les mettre en œuvre.

Mme Ine Somers (Open Vld) estime qu'il convient que le nombre absolu de franchissements de signaux diminue mais ajoute que chaque signal doit également être assorti d'un indice de risque. Cela permettra de fixer les priorités en matière de signalement à partir d'arguments étayés. Il faut prévoir une réaction plus rapide que dans l'éventualité d'un second franchissement de signal au cours d'une période 24 mois.

aanwezig is). Op dit vlak zou de NMBS-Holding, die verantwoordelijk is voor het HR-beleid, volgens de spreker een belangrijke rol moeten spelen, wat echter niet in het vooruitzicht wordt gesteld.

Waarom wordt verwezen naar het ongeval van Pécrot in 2001, terwijl andere ongevallen of het belangrijke verslag-Berger niet worden vermeld en terwijl dat ongeval nog in de context van de historische unitaire NMBS plaatsvond?

De voorwaarden voor de uitoefening van een job in bijberoep door personeelsleden van de NMBS wordt niet behandeld, terwijl dit wel degelijk een weerslag kan hebben op het goede functioneren van werknemers met een veiligheidsfunctie. Moet het cumulatieverbod niet worden uitgebreid of ten minste geëvalueerd?

De wervingsprocedure zou in de toekomst nog steeds zeven weken bedragen, wat te lang is voor veel gevraagde technische knelpuntberoepen.

Zal de reglementering voor personeelsleden van de NMBS-Groep worden vereenvoudigd?

De heer Christophe Bastin (cdH) verwijst naar zijn voorstel van resolutie over de beheerscontracten tussen de overheidsbedrijven van de NMBS-Groep en de Staat (DOC 53 1442/001), waarin hij zijn desiderata voor de volgende beheersovereenkomsten formuleert. Hij oordeelt positief over het feit dat reeds stappen in de goede richting worden gezet door de aanneming van een derde bijvoegsel.

Als de dienstverlening van de NMBS-Groep te wensen overlaat, is de meest geschikte sanctie een salarisvermindering voor de CEO's; dit kan best zeer concreet worden ingevuld.

Niet alle aanbevelingen met betrekking tot de menselijke factor hebben hun weg naar het bijvoegsel gevonden; daar moet alsnog werk van worden gemaakt.

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) acht een daling van het absolute aantal seinvoorbijrijdingen noodzakelijk, maar stelt dat aan elk sein ook een risicograad moet worden toegekend; zo kunnen op een onderbouwde wijze de prioriteiten inzake seinaanpassing worden bepaald. Een snellere reactie dan bij een tweede seinoverschrijding binnen een periode van 24 maanden is nodig.

L'intervenante est favorable à ce que la rémunération des CEO varie en fonction des résultats obtenus.

Il doit être régulièrement fait rapport sur l'état d'avancement de l'exécution des recommandations du service de prévention et de protection interne et externe du groupe SNCB.

La création d'un point de contact central pour les voyageurs est-elle envisagée?

Les points d'attention cités seront-ils étendus au début des nouveaux contrats de gestion ou suffira-t-il de simplement reproduire les points dans le troisième avenant?

M. Tanguy Veys (VB) se réjouit que la ministre assure un suivi rapide des recommandations de la commission spéciale Sécurité du rail.

L'adoption du troisième avenant aux contrats de gestion requiert-elle, à court terme ou à long terme, une dotation supplémentaire pour le groupe SNCB? Le cas échéant, des moyens supplémentaires doivent-ils déjà être octroyés pendant les contrats de gestion en cours?

Pourquoi le plan de déploiement de l'ETCS ne sera-t-il disponible qu'en août?

Quel est le type de sanction qui sera infligé si la qualité du service n'est pas satisfaisante? Sur quels objectifs le groupe SNCB sera-t-il évalué? Le nombre de franchissements de signaux constituera-t-il un paramètre?

M. David Geerts (sp.a) estime que le feedback consécutif aux franchissements de signaux doit avoir un contenu plus concret.

Comment une décision sera-t-elle prise si la collaboration entre les sociétés du groupe SNCB ne se déroule pas bien en raison de divergences d'opinions?

Quand le plan directeur pour l'ETCS sera-t-il disponible?

III. — RÉPONSES DE LA MINISTRE

La ministre insiste sur le fait que les objectifs doivent être réalisables: l'objectif est que le niveau de service envisagé soit atteint, et pas que des sanctions soient infligées. Si des objectifs réalisables ne sont pas atteints, il se recommande d'introduire un système de bonus-malus financier, comme il est déjà possible de le

De spreekster is voorstander van een variabele verloning van de CEO's in functie van de behaalde resultaten.

Er moet een periodieke voortgangsrapportage worden uitgebracht over de uitvoering die wordt gegeven aan de aanbevelingen van de interne en externe dienst voor preventie en bescherming van de NMBS-Groep.

Wordt de invoering van een centraal meldpunt voor reizigers overwogen?

Zullen bij de aanvang van de nieuwe beheersovereenkomsten de aangehaalde aandachtspunten worden verruimd of zal een loutere overname van de punten in het derde bijvoegsel dan volstaan?

De heer Tanguy Veys (VB) verheugt zich over de snelle opvolging door de minister van de aanbevelingen van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid.

Vereist de aanneming van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten op korte of lange termijn een bijkomende dotatie voor de NMBS-Groep? Moeten in voorkomend geval reeds bijkomende middelen worden toegekend tijdens de lopende beheersovereenkomsten?

Waarom zal het plan voor de uitrol van ETCS pas in augustus beschikbaar zijn?

Welk soort van sanctie zal worden opgelegd indien de kwaliteit van de dienstverlening niet voldoet? Op welke doelstellingen zal de NMBS-Groep worden afgerekend? Zal het aantal seinvoorbijrijdingen een parameter zijn?

De heer David Geerts (sp.a) is van oordeel dat de feedback die volgt op seinvoorbijrijdingen concreter moet worden ingevuld.

Hoe zal een beslissing worden getroffen indien de samenwerking tussen de vennootschappen van de NMBS-Groep door meningsverschillen niet goed verloopt?

Wanneer zal het masterplan voor ETCS beschikbaar zijn?

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

De minister benadrukt dat de doelstellingen haalbaar moeten zijn: de bedoeling is dat de in het vooruitzicht gestelde dienstverlening wordt bereikt, niet dat er sancties worden opgelegd. Indien haalbare doelstellingen niet worden bereikt, is de invoering van een financieel bonus-malussysteem raadzaam, zoals reeds mogelijk is

faire depuis l'entrée en vigueur des contrats de gestion en cours. Les sanctions financières ne peuvent pas porter sur les dotations aux investissements (car cela pourrait engendrer une spirale négative pour la qualité du service), mais sur les dotations à l'exploitation (ce qui est ressenti concrètement sur le terrain par les membres du personnel concernés et a donc un impact sur les changements de comportement); les sanctions doivent être proportionnelles et ne peuvent pas avoir d'effets pervers.

La rémunération des CEO est de la compétence des conseils d'administration, lesquels statuent, en l'occurrence, à partir des propositions des comités de rémunération. La ministre a elle-même pris position à ce sujet et communiqué son avis aux présidents des conseils d'administration. Elle demande concrètement que le bonus ou le malus de la rémunération des CEO soit déterminé en fonction de la réalisation des objectifs de leurs entreprises respectives, ces trois sociétés ayant des objectifs partiellement différents. Par exemple, la sécurité est une mission primordiale d'Infrabel, tandis que, pour la SNCB, le paramètre de la ponctualité pèse aussi lourdement dans l'évaluation.

Le déploiement de TBL1+ et de l'ETCS conformément aux projets doit pouvoir donner lieu à un bonus ou à un malus financier, dès lors qu'il s'agit de travaux organisables. Pour d'autres paramètres, tels que les franchissements de signaux, ce serait moins logique.

Infrabel et la SNCB doivent coordonner le déploiement de l'ETCS le mieux possible entre elles. La SNCB-Holding n'assume aucune responsabilité majeure à cet égard.

Dans le cadre du plan d'action relatifs aux franchissements de signaux dont la responsabilité principale incombe à Infrabel, des objectifs seront formulés plus précisément que jusqu'à présent. La forme du feedback dont ils font l'objet peut aussi être formulée plus concrètement, même si le délai de réaction de quinze jours prévu n'implique pas que rien ne sera entrepris au cours de cette période: il existe bel et bien des règles qui doivent être appliquées immédiatement, indépendamment de l'établissement d'un rapport. La nécessité d'un point de signalement central des franchissements de signaux peut être envisagée, bien que, chaque fois, l'opérateur, la SNCB, doive être informé au plus vite des problèmes qui se posent.

L'attention particulière réservée aux signaux franchis deux fois dans un délai de 24 mois découle d'une recommandation de la commission spéciale.

sinds de inwerkingtreding van de lopende beheersovereenkomsten. Financiële sancties mogen niet betrekking hebben op investeringsdotaties (omdat dat een negatieve spiraal voor de kwaliteit van de dienstverlening zou kunnen veroorzaken), maar op exploitatiedotaties (wat door de betrokken personeelsleden op de werkvloer concreet wordt gevoeld en dus gedragaanpassingen beïnvloedt); de sancties moeten proportioneel zijn en mogen geen perverse effecten hebben.

De beloning van de CEO's is een bevoegdheid van de raden van bestuur, die ter zake beslissingen nemen op basis van voorstellen van de remuneratiecomités. De minister heeft wel zelf over dit onderwerp een standpunt ontwikkeld en meegedeeld aan de voorzitters van de raden van bestuur. Zij vraagt in concreto dat de bonus of malus in de bezoldiging van de CEO's wordt bepaald door het bereiken van de doelstellingen van het door hen geleide bedrijf, die ten dele verschillend zijn voor de drie vennootschappen; zo is de veiligheid een primordiale opdracht voor Infrabel, terwijl bij de NMBS ook de parameter stiptheid in de evaluatie sterk doorweegt.

De uitrol van TBL1+ en ETCS zoals gepland moet tot een financiële bonus of malus kunnen leiden omdat het om organiseerbare werken gaat. Voor andere parameters, zoals seinvoorbijrijdingen, is dit minder logisch.

Infrabel en de NMBS moeten de uitrol van ETCS onderling zo goed mogelijk coördineren; de NMBS-Holding heeft daarin geen belangrijke verantwoordelijkheid.

In het kader van het actieplan seinvoorbijrijdingen, waarvoor Infrabel de hoofdverantwoordelijke is, zullen preciezere doelstellingen worden geformuleerd dan tot nu toe het geval was. Ook de vorm die de feedback erover aanneemt, kan concreter worden geformuleerd, al impliceert de vastgestelde reactietermijn van veertien dagen niet dat gedurende die periode niets wordt ondernomen: er bestaan wel degelijk regels die onmiddellijk moeten worden toegepast, wat los staat van de rapportering. De noodzaak van een centraal meldpunt voor seinvoorbijrijdingen kan worden overwogen, al dient in elk geval de operator, de NMBS, zo spoedig mogelijk van een probleem op de hoogte te worden gebracht.

De bijzondere aandacht die wordt gegeven aan een sein dat binnen een tijdsbestek van 24 maanden twee maal wordt voorbijgereden, vloeit voort uit een aanbeveling van de bijzondere commissie.

Le calendrier prévu pour la présentation du plan relatif au déploiement de l'ETCS a déjà été avancé: à l'origine, la présentation était prévue pour septembre 2011 et aujourd'hui, elle l'est pour août 2011. Le déploiement requiert, pour la période 2013-2025, un plan d'investissement adéquat qui fait déjà l'objet d'un prélèvement pour permettre une accélération. Les moyens supplémentaires que l'État devra dégager à cette fin résultent du choix éclairé en faveur de l'ETCS. Comme il s'agit d'un projet prioritaire, d'autres projets devront éventuellement être reportés ou progressivement arrêtés si les moyens s'avèrent insuffisants pour réaliser tous les projets simultanément.

La SNCB-Holding joue un rôle limité dans les aspects liés au personnel en ce qui concerne les franchissements de signaux: les accords sur l'établissement de rapports et le suivi des franchissements peuvent en effet avoir un impact sur la réglementation applicable au personnel.

Comme une culture d'entreprise, dont fait partie une culture de sécurité, est caractéristique d'une entreprise, il ne semble pas conseillé de confier le développement de la culture de sécurité au sein du groupe SNCB exclusivement à la SNCB-Holding, même si celle-ci s'occupe d'élaborer des règlements de sécurité spécifiques qui s'y rapportent, en exécution des décisions d'Infrabel et de la SNCB.

Un témoin de mémorisation a été installé dans tous les trains qui utilisent encore le crocodile comme système de sécurité. C'est la raison pour laquelle cet objectif ne doit plus être repris dans les projets.

La *safety platform* n'est plus reprise dans l'avenant, car les tâches de cette instance ont entre-temps été reprises par le SSICF.

La référence faite à l'accident de Pécrot s'explique par le fait qu'après cet accident, une étude a été réalisée sur le fonctionnement des conducteurs de train. Les informations recueillies dans le cadre de cette étude peuvent encore être partiellement utiles pour la politique à mener actuellement.

La réglementation relative à l'exercice d'un emploi à titre complémentaire sera bel et bien exposée, et ce, dans le cadre d'une étude dans laquelle, d'ici fin 2012, les aspects médicaux de la profession de conducteur de train ("*fit for the job*") seront évaluées.

Le recrutement de membres du personnel dure en moyenne sept semaines, ce qui signifie que pour certains métiers, à savoir les professions en pénurie, les

De timing voor de voorstelling van het plan voor de uitrol van ETCS werd reeds vervroegd: aanvankelijk was september 2011 in het vooruitzicht gesteld, nu is het reeds augustus 2011. De uitrol vergt een adequaat investeringsplan voor de periode 2013-2025, waarop nu reeds een voorafname gebeurt om een versnelling mogelijk te maken. De bijkomende middelen die de Staat daarvoor zal moeten uittrekken, vloeien voort uit de weloverwogen keuze voor ETCS. Omdat het om een prioritair project gaat, zullen eventueel andere projecten moeten worden uitgesteld of afgebouwd indien er onvoldoende middelen blijken te zijn om alle plannen tegelijkertijd te realiseren.

De NMBS-Holding heeft een beperkte rol met betrekking tot de personeelsaspecten van seinvoorbijrijdingen: afspraken over de rapportering en opvolging van voorbijrijdingen kunnen immers een impact hebben op personeelsreglementering.

Omdat een ondernemingscultuur, waar een veiligheidscultuur deel van uitmaakt, kenmerkend is voor een bedrijf, lijkt het niet raadzaam om de ontwikkeling van de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep exclusief aan de NMBS-Holding toe te wijzen, al laat de NMBS-Holding zich wel in met de opstelling van specifieke veiligheidsreglementen die daarop betrekking hebben, in uitvoering van de beslissingen van Infrabel en de NMBS.

In alle treinen die nog de krokodil als veiligheidssysteem gebruiken, werd een memorisatielampje aangebracht. Daarom hoeft deze doelstelling niet meer in de plannen te worden opgenomen.

Het *Safety Platform* wordt niet meer in het bijvoegsel opgenomen omdat de taken van deze instantie onder tussen werden overgenomen door de DVIS.

De opname van een verwijzing naar het ongeval in Pécrot is te verklaren door het feit dat na dat ongeval een studie werd gemaakt over het functioneren van treinbestuurders. De informatie die in dat onderzoek werd verkregen, kan nog steeds gedeeltelijk van nut zijn voor het beleid dat nu moet worden gevoerd.

De reglementering met betrekking tot de uitoefening van een job in bijberoep zal wel degelijk worden doorgelicht: dit gebeurt in het kader van de studie waarin tegen eind 2012 de medische aspecten van de job van treinbestuurder ("*fit for the job*") worden geëvalueerd.

De werving van personeelsleden duurt gemiddeld 7 weken, wat betekent dat het voor sommige beroepen, met name knelpuntberoepen, ook sneller kan. In

choses peuvent aussi aller plus vite. En 2006, la durée moyenne pour réaliser une affectation était d'ailleurs encore de 21 semaines.

IV. — RÉPLIQUES

Mme Linda Musin (PS) considère qu'il est utile et nécessaire de prévoir des sanctions en cas de service de mauvaise qualité, mais demande que ce ne soient pas les navetteurs qui en supportent les conséquences négatives.

L'intervenante comprend que ce ne soit pas la mission de la SNCB-Holding que d'assurer la coordination en matière de franchissements de signaux entre Infrabel et la SNCB, mais elle estime cependant que le rôle de la SNCB-Holding est important pour les aspects liés au personnel, en particulier le recrutement de nouveaux collaborateurs.

Une nouvelle date butoir importante sera septembre 2011, lorsque le plan de déploiement de l'ERTMS sera présenté.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) met en exergue la différence qui existe, au niveau du contenu, entre un plan de gestion et un avenant à un contrat de gestion, même si dans un avenant, quelques précisions peuvent quand même être inscrites (par exemple, le feedback concernant les informations sur les franchissements de signaux et l'accès à ces informations). Il attend avec impatience la concrétisation des plans en objectifs chiffrés.

Mme Valérie De Bue (MR) estime qu'il faut poursuivre et concrétiser les réformes majeures entamées. Il est essentiel de responsabiliser tous les acteurs responsables.

M. Steven Vandeput (N-VA) juge logique qu'Infrabel et la SNCB préfèrent se charger elles-mêmes du développement d'une bonne culture de la sécurité plutôt que de confier cette tâche à la SNCB-Holding; chaque société doit contribuer à la réalisation de cet objectif à partir de ses propres responsabilités.

L'intervenant demande que l'on examine de manière approfondie la question de savoir si l'exercice de professions à titre accessoire doit être autorisé.

M. Christophe Bastin (cdH) demande qu'il soit tenu compte, dans le système du bonus-malus financier, non seulement du déploiement de TBL1+ et de l'ETCS, mais aussi des franchissements de signaux.

2006 was de gemiddelde duur voor de verwezenlijking van een aanstelling overigens nog 21 weken.

IV. — REPLIEKEN

Mevrouw Linda Musin (PS) acht sancties voor slechte dienstverlening nuttig en noodzakelijk, maar vraagt dat de pendelaars daar niet de negatieve gevolgen van zouden dragen.

De spreekster begrijpt dat de NMBS-Holding niet de opdracht heeft om inzake seinvoorbijrijdingen te coördineren tussen Infrabel en de NMBS, maar vindt de rol van de NMBS-Holding wel belangrijk voor de personeelsaspecten, in het bijzonder de werving van nieuwe medewerkers.

Een nieuwe belangrijke vervaldatum wordt september 2011, wanneer het plan voor de uitrol van ERTMS zal worden voorgesteld.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) benadrukt het inhoudelijke verschil tussen een managementplan en een bijvoegsel bij een beheersovereenkomst, al kunnen in het bijvoegsel wel enkele preciseringen worden opgenomen (bijvoorbeeld feedback van en toegang tot informatie over seinvoorbijrijdingen). Hij kijkt uit naar de concretisering van de plannen in becijferde doelstellingen.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) stelt dat de grondige hervormingen moeten worden voortgezet en geconcretiseerd. Responsabilisering van alle verantwoordelijken is essentieel.

De heer Steven Vandeput (N-VA) vindt het logisch dat Infrabel en de NMBS zelf willen werken aan een goede veiligheidscultuur, eerder dan deze opdracht over te laten aan de NMBS-Holding; elke vennootschap moet hier vanuit haar eigen verantwoordelijkheid aan werken.

De spreker vraagt een grondige evaluatie van de toelaatbaarheid van de uitoefening van jobs in bijberoep.

De heer Christophe Bastin (cdH) vraagt dat in het financiële bonus-malussysteem niet enkel met de ontplooiing van TBL1+ en ETCS, maar ook met seinvoorbijrijdingen rekening wordt gehouden.

Mme Ine Somers (Open Vld) estime qu'en ce qui concerne les franchissements de signaux, il faut prendre en considération tant les chiffres relatifs que le nombre absolu.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) is van oordeel dat bij seinvoorbijrijdingen zowel relatieve cijfers als het absolute aantal belangrijk zijn.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS