

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

15 décembre 2011

**AUDITION**

**sur l'équipement en systèmes ATP  
de la flotte des opérateurs ferroviaires  
en matière de transport de marchandises**

**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**,  
MME **Linda MUSIN**  
ET M. **Jef VAN DEN BERGH**

**SOMMAIRE**

Page

|                                                                    |   |
|--------------------------------------------------------------------|---|
| I. Exposés introductifs .....                                      | 3 |
| II. Questions et observations des membres de la<br>commission..... | 5 |
| III. Réponses des invités .....                                    | 8 |

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.
- 006 et 007: Échanges de vues.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2011

**HOORZITTING**

**over de uitrusting van de vloot  
van spoorwegoperatoren  
in het goederenvervoer met ATP-systemen**

**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**,  
MEVROUW **Linda MUSIN**  
EN DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

**INHOUD**

Blz.

|                                                                 |   |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| I. Inleidende uiteenzettingen .....                             | 3 |
| II. Vragen en opmerkingen van de leden van<br>de commissie..... | 5 |
| III. Antwoorden van de genodigden .....                         | 8 |

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.
- 006 en 007: Gedachtewisselingen.

3314

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

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts          |
| Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Anthony Dufrane, Karine Lalieux |
| Daniel Bacquelaine, Jacqueline Galant                                |
| Raf Terwingen, Stefaan Vercamer                                      |
| 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>Abbréviations dans la numérotation des publications:</i> |                                                                                                                                                                                                          |  | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i> |                                                                                                                                                                                      |  |
| DOC 53 0000/000:                                            | Document parlementaire de la 53 <sup>ème</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                                                                      |  | DOC 53 0000/000:                                        | Parlementair document van de 53 <sup>e</sup> 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>                                                                   |
| <b>Commandes:</b><br>Place de la Nation 2<br>1008 Bruxelles<br>Tél.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.lachambre.be<br>e-mail: publications@lachambre.be | <b>Bestellingen:</b><br>Natieplein 2<br>1008 Brussel<br>Tel.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.dekamer.be<br>e-mail: publicaties@dekamer.be |

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 30 novembre 2011, votre commission a organisé une audition sur l'équipement de la flotte des opérateurs ferroviaires du transport de marchandises en systèmes ATP (*Automatic Train Protection*).

Étant donné que le système ATP TBL1+ n'est ni interopérable ni conforme aux normes européennes ETCS, son installation ne peut être imposée aux opérateurs. La SNCB le fait volontairement, notamment sous l'impulsion de ses actionnaires, mais cela ne vaut pas nécessairement pour les autres opérateurs, qui sont principalement actifs dans le transport de marchandises.

La commission spéciale a cependant recommandé qu'un dialogue ait lieu entre Infrabel et ces opérateurs afin que ces opérateurs installent éventuellement le TBL1+ sur une base volontaire; en Allemagne, une concertation similaire a déjà donné des résultats. Par ailleurs, le secrétaire d'État à la Mobilité a pris une initiative législative afin de permettre à Infrabel d'imposer, à partir de 2015, une réduction de la vitesse maximale pour les trains qui ne sont pas équipés de système ATP.

L'audition a pour but de prendre connaissance des intentions des opérateurs ferroviaires alternatifs quant à l'équipement de leur flotte pour ce qui est tant du TBL1+ que de l'ETCS, ainsi que de leur position au sujet de la réduction annoncée de la vitesse maximale pour les trains ne disposant pas d'une installation ATP.

## I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

*A. M. Jeroen Le Jeune (CEO de Crossrail)*

*M. Jeroen Le Jeune* souligne que Crossrail est une entreprise ferroviaire totalement privée; les actionnaires de l'entreprise ne sont liés à aucune autorité publique quelle qu'elle soit. Le terrain d'action de l'entreprise n'est pas limité à la Belgique; elle dispose également de licences pour la Suisse, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie et la France et a des bureaux à Muttenez (Suisse), Domodossola (Italie) et Anvers.

La société occupe 340 personnes, gère une flotte de 60 locomotives, réalise annuellement 6,5 milliards de tonnes-kilomètre (soit davantage que SNCB Logistics) et dispose de centres de formation à Anvers et à Domodossola. Toutes les locomotives sont pourvues d'équipements interopérables, si bien qu'elles peuvent être mises en circulation dans plusieurs pays.

DAMES EN HEREN,

Op 30 november 2011 hield uw commissie een hoorzitting over de uitrusting van de vloot van spoorwegoperatoren in het goederenvervoer met ATP-systemen (*Automatic Train Protection*).

Aangezien ATP-systeem TBL1+ niet interoperabel is en niet in overeenstemming met de Europese ETCS-standaard, kan de installatie ervan niet worden opgelegd. De NMBS doet dit vrijwillig, mede onder impuls van zijn aandeelhouders, maar hetzelfde geldt niet noodzakelijkerwijs voor de andere operatoren, die in de eerste plaats in het goederenvervoer actief zijn.

De bijzondere commissie heeft wel een dialoog tussen Infrabel en die operatoren aanbevolen om de eventuele installatie van TBL1+ door alle operatoren op vrijwillige basis tot stand te brengen; in Duitsland heeft een gelijksoortig overleg al resultaten opgeleverd. Verder heeft de staatssecretaris voor Mobiliteit een wettelijk initiatief genomen om Infrabel de mogelijkheid te geven om vanaf 2015 lagere maximumsnelheden op te leggen aan treinen zonder ATP-systeem.

De doelstelling van de hoorzitting bestaat erin na te gaan wat de intenties van de alternatieve spooroperatoren zijn met betrekking tot de uitrusting van hun vloot met zowel TBL1+ als ETCS en wat hun standpunt is over de aangekondigde verlaging van de maximumsnelheid van treinen zonder ATP-installatie.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

*A. De heer Jeroen Le Jeune (ceo van Crossrail)*

*De heer Jeroen Le Jeune* beklemtoont dat Crossrail een volledig private spoorwegonderneming is; de aandeelhouders van het bedrijf hebben geen band met om het even welke overheid. Het actieterrein van de onderneming beperkt zich niet tot België: zij beschikt ook over licenties voor Zwitserland, Nederland, Duitsland, Italië en Frankrijk en heeft kantoren in Muttenez (Zwitserland), Domodossola (Italië) en Antwerpen.

Het bedrijf heeft 340 personeelsleden, beheert een vloot van 60 locomotieven, realiseert per jaar 6,5 miljard tonkilometer (wat meer is dan NMBS Logistics) en heeft trainingscentra in Antwerpen en Domodossola. Alle locomotieven hebben interoperabele uitrustingen aan boord, zodat ze in meerdere landen kunnen worden ingezet.

Crossrail s'efforce de rendre le transport ferroviaire plus attrayant, essentiellement en s'engageant à respecter la ponctualité (même si cette dernière doit être interprétée de manière moins contraignante que pour le transport des personnes). Par le passé, le mode ferroviaire était traité en parent pauvre par les autorités et les entreprises, mais un revirement s'est opéré: 70 % des services actuels de Crossrail résultent d'un transfert du transport routier vers le transport ferroviaire.

*B. M. Geert Pauwels (CEO de SNCB Logistics)*

*M. Geert Pauwels* indique que, depuis le 1<sup>er</sup> février 2011, SNCB Logistics est une société privée, même si elle a des actionnaires publics: la SNCB et la SNCB-Holding. L'entreprise a une responsabilité et une organisation propres, totalement indépendantes du Groupe SNCB.

La sécurité est une priorité absolue de son entreprise; les commentaires médiatiques qui émettent des doutes à ce propos ne correspondent pas à la réalité. L'orateur peut étayer cette affirmation: SNCB Logistics possède, depuis le début, sa propre équipe de sécurité et son propre plan de sécurité, lequel se fonde sur une approche énergique et une organisation réfléchie du travail. Des efforts importants sont fournis pour la formation spécifique du personnel en matière de sécurité, en accordant la priorité à la prévention et en associant toujours étroitement la ligne hiérarchique tous les processus de sécurité. Il est demandé à tous les collaborateurs de s'engager personnellement à respecter les procédures et les consignes de sécurité. Les incidents sont analysés de manière détaillée.

SNCB Logistics utilise différents types de locomotives: des anciennes et des nouvelles, des locomotives qu'elle loue (à court ou à long terme) ou dont elle est propriétaire. En fonction de leur type, les locomotives sont utilisées d'une certaine manière. L'entreprise investit uniquement dans les locomotives dont elle est propriétaire et qu'elle continue à utiliser à moyen ou à long terme; concrètement, il s'agit de locomotives T77 et T13. Les locomotives T13 seront équipées d'ETCS avec fonctionnalité TBL1+ et les T77 avec TBL1+, et ceci en fonction des sillons qui sont déterminés par SNCB Logistics. À l'heure actuelle, 52 % des locomotives T77 sont déjà équipées du TBL1+. Vers fin 2013, l'installation de ces deux types sera complétée.

SNCB Logistics est le seul opérateur ferroviaire privé à investir dans le TBL1+, contrairement aux onze autres entreprises qui opèrent en Belgique. Aucune économie n'est donc faite sur les investissements en matière de

Crossrail probeert spoorwegvervoer aantrekkelijker te maken, in hoofdzaak door in te zetten op stipte treinen (hoewel dit minder dwingend moet worden geïnterpreteerd dan bij personenvervoer). De spoormodus werd in het verleden stiefmoederlijk behandeld door overheden en bedrijfswereld, maar er is een kentering gekomen: 70 % van de huidige diensten van Crossrail zijn het gevolg van een shift van de weg naar het spoor.

*B. De heer Geert Pauwels (ceo van NMBS Logistics)*

*De heer Geert Pauwels* stelt dat NMBS Logistics sinds 1 februari 2011 een private vennootschap is, al heeft ze wel publieke aandeelhouders: de NMBS en de NMBS-Holding. Het bedrijf heeft een eigen verantwoordelijkheid en organisatie, die volledig los staat van de NMBS-Groep.

Veiligheid is een topprioriteit van zijn bedrijf; berichten in de media waarin daar vraagtekens bij worden geplaatst, zijn niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De spreker kan deze stelling staven: NMBS Logistics heeft van bij de start een eigen veiligheidsteam en -plan, waarin voor een kordate aanpak en een doordachte werkorganisatie wordt geopteerd. Er worden grote inspanningen geleverd voor de specifieke vorming van het personeel inzake veiligheid, waarbij preventie voorop staat en de hiërarchische lijn steeds nauw bij alle veiligheidstrajecten wordt betrokken. Van alle medewerkers wordt een persoonlijk engagement gevraagd voor het respecteren van de veiligheidsprocedures en -consignes. Incidenten worden op gedetailleerde wijze geanalyseerd.

NMBS Logistics gebruikt verschillende types van locomotieven: oude en nieuwe, gehuurde (op korte of lange termijn) of in eigendom. Naargelang het type worden ze op een bepaalde manier ingezet. Het bedrijf investeert enkel in locomotieven waarvan zij eigenaar is en die zij op middellange of lange termijn blijft gebruiken; in concreto gaat het om T77-locs en T13-locs. De locomotieven worden uitgerust met ETCS met functionaliteit TBL1+ en de T77 met TBL1+, in functie van het rijpad dat door NMBS Logistics wordt bepaald. 52 % van de T77-locs is nu al uitgerust met TBL1+. Tegen einde 2013 zal de installatie van beide types afgerond zijn.

NMBS Logistics is de enige private spoorwegoperator die in TBL1+ investeert; de andere elf in België actieve bedrijven doen dit niet. Op veiligheidsinvesteringen wordt dus niet bespaard, ondanks de vaststelling dat zij

sécurité, bien que l'on constate que ceux-ci pèsent lourdement sur la compétitivité et la position de liquidité de l'entreprise.

L'orateur tire les conclusions suivantes. SNCB Logistics

- considère la sécurité comme une priorité à tous niveaux;

- exécute le plan de sécurité comme convenu avec la SNCB, de sorte que l'ensemble de sa flotte sera équipée du TBL1+ d'ici fin 2013 (comme l'a demandé la commission spéciale);

- déplore les déclarations inexactes et négatives faites dans la presse, mais aussi de la part des organisations sociales et du monde politique;

- déplore les imprécisions dans la législation, qui permettent de ne pas traiter tous les acteurs du marché sur le même pied et qui peuvent donner lieu à des limitations de vitesse aux conséquences catastrophiques pour l'ensemble du secteur ferroviaire (un secteur qui éprouve des difficultés à devenir compétitif) et pour la problématique plus large de la mobilité.

## II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

*Mme Valérie De Bue (MR)* s'enquiert du calendrier de Crossrail concernant l'installation des systèmes ATP. Qu'en est-il dans d'autres pays où l'opérateur ferroviaire opère? Quelle est la part de marché détenue par Crossrail en Belgique?

Quel système ATP est utilisé par les opérateurs commerciaux qui n'ont pas l'intention d'équiper leur flotte du TBL1+ jusqu'au moment où ils installeront l'ETCS? Quand l'ETCS sera-t-il installé sur l'ensemble des trains qui circulent en Belgique?

*Mme Linda Musin (PS)* a l'impression que M. Le Jeune veut se soustraire à ses responsabilités actuelles en renvoyant au cadre européen, en particulier la norme ETCS, qui sera obligatoire dans le futur. Des mesures doivent être prises avant 2015 pour limiter au maximum les risques dès maintenant.

Le secrétaire d'État à la Mobilité a annoncé sa décision de réduire la vitesse maximum des locomotives encore équipées du système ATP Memor. Il ne s'est apparemment pas concerté avec les acteurs concernés au sujet de cette mesure, ce qui n'est pas un signe de bonne administration. Si cette décision s'impose

zwaar wegen op de concurrentie- en cashpositie van de onderneming.

De spreker trekt de volgende besluiten. NMBS Logistics:

- beschouwt veiligheid als een prioriteit op alle vlakken;

- voert het veiligheidsplan zoals overeengekomen met de NMBS uit, zodat haar volledige vloot tegen eind 2013 met TBL1+ zal uitgerust zijn (zoals door de bijzondere commissie gevraagd);

- betreurt onjuiste en negatieve uitslatingen in de pers, maar ook vanwege de sociale organisaties en de politieke wereld;

- betreurt de onduidelijkheden in de wetgeving, die toelaat dat niet alle marktspelers op dezelfde manier worden behandeld en die kan leiden tot snelheidsbeperkingen met catastrofale gevolgen voor de hele spoorwegsector (een sector met moeilijkheden om concurrentieel te worden) en voor het ruimere mobiliteitsvraagstuk.

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

*Mevrouw Valérie De Bue (MR)* vraagt naar de planning van Crossrail met betrekking tot de installatie van ATP-systemen. Hoe is op dit vlak de situatie in andere landen waar de spoorwegoperator actief is? Hoe groot is het marktaandeel van Crossrail in België?

Welk ATP-systeem gebruiken de commerciële operators die niet de intentie hebben om hun vloot met TBL1+ uit te rusten tot het ogenblik waarop zij ETCS zullen installeren? Wanneer zal ETCS geïnstalleerd zijn op alle treinen die in België rijden?

*Mevrouw Linda Musin (PS)* heeft de indruk dat de heer Le Jeune zich aan zijn huidige verantwoordelijkheid wil onttrekken door te verwijzen naar het Europees kader, in het bijzonder de in de toekomst verplichte ETCS-norm. Er moet actie worden ondernomen vóór 2015 om de risico's nu reeds tot een minimum te beperken.

De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft een beslissing tot verlaging van de maximumsnelheid aangekondigd voor locomotieven die nog met het ATP-systeem Memor rijden. Blijkbaar heeft hij over die maatregel niet overlegd met de betrokken actoren, wat geen toonbeeld van goed bestuur is. Als die beslissing zich opdringt, had

vraiment, il aurait dû la prendre plus tôt, afin de permettre aux entreprises ferroviaires d'en tenir compte dans leur politique d'investissements. Certains opérateurs auraient peut-être choisi d'équiper leur parc ferroviaire du TBL1+ s'ils avaient su plus tôt qu'en ne le faisant pas, ils verraient leur vitesse commerciale diminuer.

La SNCB équiperait-elle du TBL1+ les locomotives qui ne sont pas mises hors service et qui sont louées par la SNCB Logistics?

*M. Steven Vandeput (N-VA)* se réjouit de la présence de M. Le Jeune, qui a accepté de venir exposer sa vision, bien que le Parlement n'ait pas le pouvoir d'inviter le CEO d'un opérateur ferroviaire privé à venir lui rendre des comptes.

M. Pauwels a déclaré que d'ici fin 2013, les T13-locs seront entièrement équipés de l'ETCS. Le TBL1+ restera-t-il également installé sur ces locomotives? Qu'en est-il à cet égard des T77-locs?

En formulant ses recommandations, la commission spéciale était consciente de ce que l'installation du TBL1+ ne pouvait être imposée. La SNCB Logistics a choisi, principalement en raison de la pression exercée par ses actionnaires, d'installer ce système, mais elle subit de ce fait un préjudice concurrentiel. Quels sont les coûts supplémentaires générés par ce choix? L'intervenant peut comprendre que Crossrail ait décidé, pour des raisons de gestion économique, de ne pas installer le TBL1+.

Il n'existe pas de normes européennes concernant la charge de travail des conducteurs de trains. Quelle est la politique des deux entreprises précitées en matière de temps de conduite? La mise en place d'un cadre réglementaire national ou européen visant à instaurer un *level playing field* s'impose-t-elle en l'espèce?

*Mme Ine Somers (Open Vld)* demande sur quel pourcentage des lignes du transport de marchandises l'ETCS est déjà opérationnel.

Lors de la mise en service des locomotives, le SSICF est responsable de l'homologation. Procède-t-on encore régulièrement à des homologations après la mise en service des locomotives?

Les sociétés ferroviaires privées recourent-elles pour leurs entretiens à l'expertise des ateliers de la SNCB ou disposent-elles de leurs propres services de maintenance? Plus généralement, existe-t-il une bonne collaboration entre le Groupe SNCB et les opérateurs privés? Le Groupe SNCB met-il ses infrastructures critiques (par exemple ses stations-services et ses gares de triage)

hij ze al vroeger moeten nemen, zodat de spoorwegbedrijven daar in hun investeringsbeleid rekening mee hadden kunnen houden. Sommige operatoren zouden misschien wel hebben geopteerd voor de uitrusting van hun vloot met TBL1+ als ze eerder hadden geweten dat hun commerciële snelheid anders zou dalen.

Zal de NMBS de locomotieven die niet buiten werking worden gesteld en die door NMBS Logistics worden gehuurd met TBL1+ uitrusten?

*De heer Steven Vandeput (N-VA)* appécieert de aanwezigheid van de heer Le Jeune, die als ceo van een private spoorwegoperator niet ter verantwoording kan worden geroepen door het parlement, maar toch bereid is gevonden om zijn visie te komen toelichten.

De heer Pauwels heeft verklaard dat de T13-locs tegen eind 2013 volledig zullen uitgerust zijn met ETCS. Blijft TBL1+ gelijktijdig op die locomotieven geïnstalleerd? Hoe is ter zake de situatie voor de T77-locs?

Bij de formulering van haar aanbevelingen gaf de bijzondere commissie er zich rekenschap van dat de installatie van TBL1+ niet kon worden opgelegd. NMBS Logistics heeft die keuze wel gemaakt, voornamelijk onder druk van haar aandeelhouders, maar loopt daardoor wel een concurrentieel nadeel op. Hoeveel bijkomende kosten worden door die keuze veroorzaakt? De spreker heeft er begrip voor dat Crossrail vanuit bedrijfseconomische overwegingen niet kiest voor de installatie van TBL1+.

Er bestaat geen Europese normering met betrekking tot de werkbelasting van treinbestuurders. Welk beleid voeren de beide ondernemingen op het vlak van rijtijden? Is op dat vlak een nationaal of Europees reglementair kader nodig om een *level playing field* tot stand te brengen?

*Mevrouw Ine Somers (Open Vld)* vraagt op welk percentage van de lijnen in het goederenvervoer ETCS al in functie is.

Bij de indienststelling van locomotieven is de DVIS verantwoordelijk voor de homologatie. Gebeuren er ook nog homologaties op regelmatige tijdstippen na de ingebruikname van locomotieven?

Doen private spoorbedrijven voor hun onderhoud een beroep op de expertise in de werkplaatsen van de NMBS of hebben ze eigen onderhoudsdiensten? Is er in meer algemene zin een goede samenwerking tussen de NMBS-Groep en de private operatoren? Stelt de NMBS-Groep zijn kritische infrastructuur (bijvoorbeeld tank- en rangeerstations) op een loyale wijze ter

loyalement à la disposition de tous les opérateurs, comme elle y est tenue en vertu de la réglementation récemment adoptée? Les opérateurs sont-ils par ailleurs demandeurs d'un bon accès à ces infrastructures?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* se réjouit que l'audition offre l'occasion de démentir certaines affirmations gratuites qui ont été lancées dans les médias.

L'intervenant estime qu'une politique de sécurité en général et l'installation du TBL1+ en particulier peuvent bel et bien s'inscrire dans le cadre d'une logique économique.

Les locomotives de type T28 louées par SNCB Logistics, qui sont aujourd'hui équipées à 100 % de l'ETCS, sont-elles également équipées d'une installation TBL1+?

La plate-forme de sécurité qui, suivant les recommandations de la commission spéciale, a été transférée d'Infrabel au SSICF, doit devenir un forum de rencontre en matière de sécurité pour tous les opérateurs ferroviaires. Cela se passe-t-il bien ainsi dans la réalité? Tous les opérateurs privés ont-ils par exemple été invités à la présentation du masterplan sécurité en juin 2011? Crossrail est-il satisfait de cette plate-forme?

*M. David Geerts (sp.a)* cite un article de presse qui prétend que SNCB Logistics a pris la décision de ne pas équiper l'ensemble du parc ferroviaire du TBL1+. La réponse du secrétaire d'État Schouppe à la question parlementaire de l'intervenant au sujet de cette information ne concordant pas parfaitement avec les données écrites fournies par SNCB Logistics, il a été décidé d'organiser une audition. Le communiqué publié dans les médias était préoccupant, dans la mesure où il rendait complètement inutile la planification du déploiement du TBL1+ sur l'infrastructure du transport de marchandises: un système ATP ne fonctionne en effet que si le matériel roulant et l'infrastructure en sont équipés.

D'autres pays, comme notamment l'Allemagne, ont choisi de n'installer sur certaines lignes que l'ETCS limited supervision (et donc pas l'ETCS full supervision). Il a par conséquent fallu imposer des limitations de vitesse sur les lignes concernées. Ne serait-il donc pas logique d'instaurer, en Belgique aussi, des vitesses maximales pour les trains qui ne disposent pas de système ATP avancé à leur bord?

Infrabel a-t-il évoqué, dans le cadre de la plate-forme de sécurité, la possibilité d'installer le TBL1+ sur le parc ferroviaire des opérateurs privés?

beschikking van alle operatoren, zoals volgens recent aangenomen regelgeving verplicht is? Zijn de operatoren overigens vragende partij voor een goede toegang tot die infrastructuur?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* uit zijn tevredenheid over het feit dat de hoorzitting de gelegenheid creëert om bepaalde gratuite beweringen in de media te logenstraffen.

De spreker is van oordeel dat het voeren van een veiligheidsbeleid in het algemeen en de installatie van TBL1+ in het bijzonder wel degelijk kunnen passen in een bedrijfseconomische logica.

Hebben de door NMBS Logistics gehuurde T28-locomotieven, die nu reeds voor 100 % met ETCS zijn uitgerust, ook een TBL1+-installatie aan boord?

Het *Safety Platform*, dat ingevolge de aanbevelingen van de bijzondere commissie van Infrabel naar de DVIS werd overgeheveld, is bedoeld als ontmoetingsforum inzake veiligheid voor alle spoorwegoperatoren. Is dat ook in werkelijkheid zo? Werden bijvoorbeeld alle private operatoren uitgenodigd voor de voorstelling van het masterplan veiligheid in juni 2011? Is Crossrail tevreden over dit platform?

*De heer David Geerts (sp.a)* haalt een artikel in de pers aan, waarin wordt beweerd dat NMBS Logistics de beslissing heeft genomen om niet haar volledige vloot met TBL1+ uit te rusten. Het antwoord van staatssecretaris Schouppe op de parlementaire vraag van de spreker over dit mediabericht bleek niet volledig in overeenstemming te zijn met de door NMBS Logistics schriftelijk aangebrachte informatie, wat de aanleiding was om een hoorzitting te organiseren. De berichtgeving in de media was zorgwekkend omdat de planning voor de uitrol van TBL1+ op de infrastructuur in het goederenvervoer zinledig zou worden: een ATP-systeem functioneert immers enkel als zowel infrastructuur als rollend materieel ermee zijn uitgerust.

In andere landen, onder meer Duitsland, wordt de keuze gemaakt om op sommige lijnen slechts ETCS limited supervision te installeren (en dus niet ETCS full supervision), wat aanleiding geeft tot het opleggen van maximumsnelheden op de betrokken lijnen. Is het dan niet logisch dat ook in België een maximumsnelheid wordt ingevoerd voor treinen die geen geavanceerd ATP-systeem aan boord hebben?

Heeft Infrabel in de schoot van het *Safety Platform* de mogelijke installatie van TBL1+ op de vloot van de private operatoren aangekaart?

*M. Tanguy Veys (VB)* constate que, jusqu'à présent, SNCB Logistics utilise surtout, pour réaliser ses missions, des membres du personnel détachés de la SNCB. Manifestement, les membres du personnel de SNCB Logistics bénéficient d'un statut du personnel moins favorable que ceux de la SNCB. Cette situation n'est-elle pas de nature à perturber la paix sociale? Quel pourcentage des collaborateurs sont des membres du personnel de la SNCB mis à la disposition de SNCB Logistics? Comment l'entreprise gère-t-elle cette division de ses collaborateurs en deux catégories? Les deux groupes bénéficient-ils d'une formation équivalente? Constate-t-on une différence de motivation?

### III. — RÉPONSES DES INVITÉS

*A. M. Geert Pauwels (CEO de SNCB Logistics)*

#### Communication

Selon une rumeur relayée tant par la presse que par le secrétaire d'État à la Mobilité, SNCB Logistics n'aurait pas l'intention, en dépit de la décision du conseil d'administration de la SNCB, d'installer le système TBL1+. Cette rumeur est toutefois dénuée de tout fondement. SNCB Logistics assurera comme prévu le déploiement du TBL1+, bien que la société n'y soit pas légalement contrainte. Le conseil d'administration de SNCB Logistics l'a d'ailleurs confirmé, pour autant que ce fût nécessaire. De cette manière, SNCB Logistics indique sa volonté de prendre ses responsabilités sur le plan social.

#### Part de marché

La part de marché de SNCB Logistics dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises en Belgique est de 88 %.

#### TBL1+

SNCB Logistics déploiera comme prévu le système TBL1+ sur le réseau, en sachant que la migration vers la norme ETCS constitue le but final. Tous les investissements ont été budgétisés. Un retard s'est accumulé au niveau de l'homologation. En ce qui concerne les locomotives louées — pour trois ans — qui seront utilisées en Belgique et en France, il appartient aux propriétaires de décider, même s'ils ne savent pas ce qu'ils vont faire. Les locomotives T28, utilisées dans les corridors européens, ne seront en tout cas pas équipées du TBL1+, mais sont par contre équipées de ETCS.

*De heer Tanguy Veys (VB)* stelt vast dat NMBS Logistics haar activiteiten tot nu toe vooral met door de NMBS gedetacheerde personeelsleden uitvoert. Blijkbaar hebben de medewerkers van NMBS Logistics een minder gunstig personeelsstatuut dan de personeelsleden van de NMBS. Komt de sociale vrede daardoor niet in het gedrang? Welk percentage van de medewerkers zijn personen die door de NMBS ter beschikking worden gesteld van NMBS Logistics? Hoe gaat het bedrijf om met die opdeling van zijn medewerkers in twee categorieën? Krijgen beide groepen even veel vorming? Kan er een verschil in motivatie worden vastgesteld?

### III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

*A. De heer Geert Pauwels (ceo van NMBS Logistics)*

#### Berichtgeving

Zowel in de pers als bij monde van de staatssecretaris voor Mobiliteit werd het gerucht verspreid dat NMBS Logistics TBL1+, in tegenstelling tot wat de raad van bestuur van de NMBS had beslist, niet zou installeren. Dit gerucht mist echter elke grond. NMBS Logistics zal de uitrol van TBL1+ zoals gepland realiseren ofschoon de maatschappij hiertoe niet wettelijk verplicht is. De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft dit voor zover nodig herbevestigd. NMBS Logistics wil daardoor haar maatschappelijke verantwoordelijkheid opnemen.

#### Marktaandeel

Het marktaandeel van NMBS Logistics inzake vrachtovervoer per spoor in België bedraagt 88 %.

#### TBL1+

NMBS Logistics zal de uitrol van TBL1+ zoals gepland realiseren in de wetenschap dat de migratie naar ETCS het einddoel is. Alle investeringen zijn begroot. Er is achterstand opgelopen inzake homologatie. Voor wat de — voor drie jaar — gehuurde locomotieven betreft, die in België en Frankrijk worden ingezet, is het aan de eigenaars om te beslissen, ook al weten deze laatsten niet wat ze zullen doen. De T28-locomotieven, ingezet op de Europese corridors, worden dan weer niet uitgerust met TBL1+, maar zijn wel uitgerust met ETCS.

## ETCS

Les locomotives T77 sont surtout utilisées dans le port d'Anvers. L'ETCS ne doit pas nécessairement être installé sur toutes les lignes. Dès qu'il y a un passage de frontière, l'installation de l'ETCS s'impose comme une évidence. Le déploiement à la fois du système ETCS et du système TBL1+ nécessite un investissement de 30 millions d'euros.

## Interopérabilité

SNCB Logistics plaide en faveur de l'interopérabilité transfrontalière. Cela implique que la législation doit être élaborée au niveau européen et pas au niveau national. Comme le transport ferroviaire de marchandises est une activité commerciale, il faut également respecter les conditions d'une concurrence loyale.

## Services aux tiers

SNCB Logistics regrette que les ateliers d'entretien de la SNCB ne s'occupent pas des locomotives de Crossrail, ce qui aurait une incidence positive sur le know-how de ces ateliers, tout en résultant en des prix plus conformes au marché. Les installations d'approvisionnement en carburant gérées par la SNCB devraient également être utilisées par d'autres opérateurs ferroviaires. Les gares de triage sont propriété d'Infrabel, mais les activités de triage relèvent largement de la responsabilité de la SNCB.

## Safety Platform

SNCB Logistics soutient pleinement cette initiative.

## Détachement

À l'heure actuelle, SNCB Logistics fait appel pour 100 % des services de conducteurs de train statutaires de SNCB Technics, moyennant un contrat de service. En ce moment, SNCB Logistics fait une campagne de recrutement pour attirer des conducteurs de train statutaires pour se faire détacher au sein de SNCB Logistics.

## ETCS

De T77-locs worden vooral in de Antwerpse haven ingezet. ETCS hoeft niet op alle lijnen te worden geïnstalleerd. Zodra de grens wordt overschreden, is de installatie van ETCS evident. De uitrol van ETCS én TBL1+ impliceert een investering van 30 miljoen euro.

## Interoperabiliteit

NMBS Logistics breekt een lans voor grensoverschrijdende interoperabiliteit. Dit impliceert dat de wetgeving op Europees en niet op nationaal vlak moet worden uitgewerkt. Aangezien het goederenvervoer per spoor een commerciële activiteit is, moeten ook de eerlijke mededingingsvoorwaarden worden gerespecteerd.

## Diensten aan derden

NMBS Logistics betreurt dat de onderhoudswerkplaatsen van de NMBS geen locs van Crossrail behandelen. Dit zou niet alleen een positieve impact hebben op de knowhow van de werkplaatsen, maar ook resulteren in meer marktconforme prijsafspraken. De tankinstallaties die door de NMBS worden beheerd, zouden ook door andere spoorwegoperatoren moeten kunnen worden gebruikt. De rangeerstations zijn eigendom van Infrabel, maar de rangeeractiviteiten vallen grotendeels onder de verantwoordelijkheid van de NMBS.

## Safety Platform

NMBS Logistics steunt dit initiatief ten volle.

## Detachering

Momenteel huurt NMBS Logistics 100 % statutaire treinbestuurders van NMBS Technics in met een dienstencontract. NMBS Logistics is nu bezig met een wervingscampagne om statutaire treinbestuurders aan te trekken, die dan kunnen worden gedetacheerd vanuit NMBS Logistics.

## Temps de conduite

Dans ce domaine, SNCB Logistics s'efforce d'être concurrentiel et conforme au marché, en s'inspirant des recommandations européennes. La société applique son propre règlement pour les conducteurs qui proviennent de la SNCB.

## Sécurité

On attache une grande importance à la formation permanente du personnel, avec une attention particulière pour un renforcement de la sécurité axé sur le fret.

*B. M. Jeroen Lejeune (CEO de Crossrail)*

## TBL1+

Crossrail ne va pas installer le TBL1+, et ce, pour divers motifs. Tout d'abord, il ne s'agit pas d'une obligation légale; même si le système TBL1+ était imposé par la loi, son installation prendrait plusieurs années. Ensuite, une politique de sécurité ne prend pas forme du jour au lendemain; même si cette politique était modifiée, la modification ne serait effective qu'après quatre ans environ. Cela s'explique par la procédure d'homologation. À l'heure actuelle, les locomotives diesel de Crossrail sont homologuées par les autorités belges, allemandes et néerlandaises. Concrètement, cela signifie que si les locomotives de Crossrail étaient équipées du TBL1+, il faudrait d'abord équiper un prototype afin de contrôler la compatibilité avec les autres systèmes de sécurité. À défaut, les locomotives devraient s'arrêter à la frontière, ce qui est contraire à la philosophie du transport de fret ferroviaire, qui doit être transfrontalier. Toute modification impose à l'opérateur ferroviaire de refaire toute la procédure d'homologation. Cette procédure peut s'étaler sur quatre ans. Mme Inge Vervotte, ministre des Entreprises publiques, a du reste déclaré que la sécurité ne serait garantie qu'à 87 % grâce au TBL1+. Infrabel n'a au demeurant jamais exigé l'installation du TBL1+. Seuls les médias l'ont exigée.

## ETCS

L'ETCS est utilisé sur la Betuweroute ainsi que sur deux petits trajets en Suisse — Bern-Holden et dans le tunnel du Lötschberg. Pour les autres lignes, Crossrail a budgétisé les investissements afin d'équiper l'ensemble de ses locomotives d'ETCS d'ici 2015. Si le TBL1+ était imposé par la loi, Crossrail opterait pour un déploiement accéléré de l'ETCS. Le déploiement de l'ETCS est

## Rijtijden

NMBS Logistics probeert in deze concurrentieel en conform de markt te zijn met als inspiratie de Europese aanbevelingen. De maatschappij past een eigen reglement toe voor bestuurders die overkomen van de NMBS.

## Veiligheid

Veel aandacht wordt besteed aan permanente vorming van het personeel met aandacht voor meer veiligheid, toegespitst op het goederenvervoer.

*B. De heer Jeroen Le Jeune (ceo van Crossrail)*

## TBL1+

Crossrail zal niet overgaan tot de installatie van TBL1+. Daar zijn verscheidene redenen voor. Ten eerste is het niet wettelijk verplicht; zelfs indien TBL1+ bij wet zou worden opgelegd, zou de installatie ervan jaren aanslepen. Ten tweede neemt een veiligheidsbeleid niet vorm op één-twee-drie; zelfs indien dit beleid zou worden gewijzigd, zou het circa vier jaar duren eer de wijziging ook effectief is. Dit is te wijten aan de homologatieprocedure. Op dit ogenblik zijn de diesellocomotieven van Crossrail gehomologeerd door de Belgische, de Duitse en de Nederlandse autoriteiten. Concreet betekent dit dat indien TBL1+ zou worden geïnstalleerd op de locomotieven van Crossrail, dit eerst zou moeten gebeuren op een prototype teneinde de compatibiliteit met de andere veiligheidssystemen te testen. Anders zouden de locomotieven aan de grens moeten stoppen, iets wat ingaat tegen de filosofie van het vrachtvervoer per spoor, dat grensoverschrijdend behoort te zijn. Iedere wijziging verplicht de spoorwegoperator de hele homologatieprocedure over te doen. Dit proces kan vier jaar in beslag nemen. Overigens heeft mevrouw Inge Vervotte, minister van Overheidsbedrijven, verklaard dat met TBL1+ de veiligheid slechts voor 87 % gegarandeerd is. Infrabel heeft overigens nooit geëist dat TBL1+ wordt geïnstalleerd. Alleen de media hebben dat gedaan.

## ETCS

Op de Betuweroute en in Zwitserland op twee korte trajecten — Bern-Holden en de Lötschberg tunnel — wordt gebruik gemaakt van ETCS. Voor de andere lijnen heeft Crossrail de investeringen begroot om tegen 2015 al haar locomotieven met ETCS uit te rusten. Indien TBL1+ wettelijk verplicht zou worden, zou Crossrail opteren voor een snellere uitrol van ETCS. De uitrol van

progressif. En Belgique, il est réalisé ligne par ligne, alors que, dans l'intervalle, il est recouru à Memor. Il s'agit finalement en l'occurrence d'investissements de plusieurs millions qui doivent tenir pendant quarante ans. En Allemagne, où l'ETCS n'est pas bloqué, mais également compatible avec les anciens systèmes, la mise en œuvre de tout l'ETCS a déjà été reportée, si bien que les pays voisins seront équipés plus rapidement. Aux Pays-Bas, trois variantes de l'ETCS sont opérationnelles. C'est à l'ERA qu'il appartient de jouer un rôle de pionnier en la matière. La conversion des locomotives en vue d'y installer l'ETCS prend trois mois et coûte 500 000 euros par locomotive. Crossrail veut qu'Infrabel lui garantisse que le TBL1+ entraînera peu de perturbations.

### Interoperabilité

Les locomotives de Crossrail sont confrontées à des systèmes de sécurité différents dans les divers pays où elles sont utilisées: en Belgique, Memor; en Allemagne, LZB, aux Pays-Bas, ATP, en Suisse, l'ETCS et en Italie, SMTP. À cet égard se pose la question de savoir combien de logiciels une locomotive peut supporter en vue de pouvoir s'adapter à tous ces systèmes. La Commission européenne demande une harmonisation dans le sens de l'ETCS. C'est pourquoi Crossrail investit dans ce dernier système. Cela ne signifie cependant pas que la sécurité n'est pas garantie dans l'intervalle. Chaque année, les instances de sécurité nationales évaluent Crossrail sur ce point.

### Sécurité

La préoccupation concernant la sécurité avant 2015, moment où toutes les locomotives seront équipées de l'ETCS, est compréhensible. Entre-temps, une grande attention est accordée à une formation ciblée du personnel, mettant l'accent sur l'accroissement de spécifiquement la sécurité, dans le domaine du transport de marchandises. Les risques sont les plus importants lors des entrées en gare et des sorties de gare. Le transport de marchandises a aussi généralement lieu le soir, la nuit et tôt le matin. Les accords entre Infrabel et les opérateurs ferroviaires au sein de la *Safety Platform* sont une bonne chose. Pourtant, Crossrail n'est pas entièrement satisfaite, car lorsque les recommandations de la *Safety Platform* sont édictées et que Crossrail met tout en œuvre pour les suivre en respectant le délai fixé, il arrive souvent que la SNCB ne soit pas prête, ce qui réduit en fait à néant les efforts fournis. Après le processus d'homologation, le SSICF n'exerce plus de contrôles, sauf en cas de déraillement ou d'incident grave.

ETCS gebeurt stapsgewijs. In België gebeurt dit lijn per lijn, terwijl in afwachting beroep wordt gedaan op Memor. Uiteindelijk betreft het hier miljoeneninvesteringen die veertig jaar moeten meegaan. In Duitsland, waar ETCS niet geblokkeerd is, maar ook compatibel is met de oude systemen, werd de hele uitrol van ETCS al verdaagd, zodat de buurlanden sneller klaar zullen zijn. In Nederland functioneren drie varianten van ETCS. De ERA moet in dit hele verhaal een voortrekkersrol spelen. Het ombouwen van locomotieven om er ETCS op te installeren duurt drie maand en kost een half miljoen euro per locomotief. Crossrail wil van Infrabel de garantie krijgen dat er weinig storingen zullen optreden met TBL1+.

### Interoperabiliteit

De locomotieven van Crossrail worden in de verschillende landen waar ze worden ingezet met verschillende veiligheidssystemen geconfronteerd: in België met Memor, in Duitsland met LZB, in Nederland met ATP, in Zwitserland met ETCS en in Italië met SMTP. De vraag hierbij is hoeveel software een loc aankan om al deze systemen aan te kunnen. De Europese Commissie stuurt aan op een gelijkgeschakeling richting ETCS. Crossrail investeert daarom in dit laatste systeem. Dit betekent evenwel niet dat de veiligheid intussen niet gegarandeerd is. Ieder jaar lichten de nationale veiligheidsinstanties Crossrail op dit gebied door.

### Veiligheid

De bezorgdheid om de veiligheid vóór 2015, wanneer alle locomotieven van Crossrail uitgerust zullen zijn met ETCS, is begrijpelijk. Intussen wordt veel aandacht besteed aan een gerichte opleiding van het personeel met aandacht voor meer veiligheid, toegespitst op het goederenvervoer. De risico's zijn het grootst bij het in- en uitrijden van stations. Het goederenvervoer heeft ook veelal plaats 's avonds, 's nachts en in de vroege ochtend. De afspraken tussen Infrabel en de spoorwegoperatoren in het *Safety Platform* zijn een goede zaak. Toch is Crossrail niet onverdeeld gelukkig, want wanneer de aanbevelingen van het *Safety Platform* worden uitgevaardigd en Crossrail alles in het werk stelt om ze op te volgen tegen de gestelde *deadline*, komt vaak het bericht dat de NMBS niet klaar is, waardoor de geleverde inspanningen eigenlijk in het niet vervallen. DVIS voert na het homologatieproces geen controles meer uit, tenzij in geval van ontsporing of zwaar incident.

## Services à des tiers

Malheureusement, Crossrail ne peut pas faire appel aux ateliers de la SNCB. Cet accès lui est refusé depuis déjà dix ans. Les locomotives de Crossrail sont entretenues à Cologne. Les ateliers d'entretien doivent être neutres. L'une des conditions auxquelles était subordonné le dernier paquet d'aide à SNCB Logistics prévoyait d'ailleurs l'ouverture des stations-service à tous les opérateurs ferroviaires.

## Temps de conduite

Il y a une Directive européenne CE 2005/47/CE, transposée en droit belge par l'AR du 7 novembre 2008. Le temps de conduite pour un conducteur assurant des services interoperables est de 8 heures de nuit et de 9 heures de jour. Une pause de trente minutes doit être donnée entre la troisième et la sixième heure. Si le temps de conduite est supérieur à 8 heures, il faut donner une pause de 45 minutes.

Contrairement aux locomotives, les conducteurs s'arrêtent aux frontières en raison des exigences linguistiques imposées au niveau européen. Les conducteurs de la ligne Anvers-Rosendaal continuent à rouler jusqu'en Allemagne. Aucune directive n'existe pour les conducteurs internationaux mais une législation s'applique aux conducteurs nationaux. Crossrail demande l'instauration d'un cadre légal pour la première catégorie de conducteurs. Il n'est pas fait usage d'une moyenne entre tous les pays. En Allemagne, Crossrail est en deçà de ce que la loi impose. En Belgique, elle se conforme plus ou moins à la loi et en France, les conditions sont même plus sévères.

*Les rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*Le président,*

David GEERTS

## Diensten aan derden

Jammer genoeg kan Crossrail geen beroep doen op de ateliers van de NMBS. Dit wordt al tien jaar geweigerd. De locomotieven van Crossrail worden in Keulen onderhouden. Onderhoudsateliers behoren neutraal te zijn. Een van de voorwaarden van het ultieme steunpakket voor NMBS Logistics was trouwens dat de tankstations voor alle spoorwegoperatoren zouden worden opengesteld.

## Rijtijden

Er is een Europese Richtlijn 2005/47/EG, die in Belgisch recht werd omgezet bij het KB van 7 november 2008. De rijtijd voor een machinist die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht, bedraagt 8 uur 's nachts en 9 uur overdag. Tussen het derde en het zesde uur moet een pauze van dertig minuten worden toegekend. Als de rijtijd langer is dan 8 uur, moet een pauze van 45 minuten worden toegekend.

In tegenstelling tot de locomotieven stoppen bestuurders wel aan de grens omwille van de taaleisen die Europees worden opgelegd. Bestuurders op de lijn Antwerpen-Rosendaal rijden door tot in Duitsland. Er bestaat geen richtlijn voor internationale bestuurders, wel wetgeving voor nationale bestuurders. Crossrail is er vragende partij voor dat er ook een wettelijk kader komt voor de eerste categorie van bestuurders. Er wordt geen gemiddelde van alle verschillende landen gehanteerd. In Duitsland doet Crossrail minder dan wat de wet oplegt, in België is het min of meer conform en in Frankrijk is het zelfs strenger.

*De rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*De voorzitter,*

David GEERTS