

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

17 juillet 2012

**La sécurité du réseau ferroviaire  
en Belgique**

**La mise en œuvre des recommandations  
de la commission spéciale**

ÉCHANGE DE VUES

**avec le ministre 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 du ministre des Entreprises publiques ..... | 3  |
| II. Interventions des membres de la commission.....               | 8  |
| III. Réponses du ministre des Entreprises publiques .....         | 12 |
| IV. Répliques des membres.....                                    | 14 |

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.
- 008 à 010: Auditions.
- 011: Échange de vues.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 juli 2012

**De veiligheid van het spoorweginet  
in België**

**De uitvoering van de aanbevelingen  
van de bijzondere commissie**

GEDACHTEWISSELING

**met de minister van 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 Overheidsbedrijven ..... | 3  |
| II. Betogen van de leden van de commissie .....                          | 8  |
| III. Antwoorden van de minister van Overheidsbedrijven .....             | 12 |
| IV. Replieken van de leden .....                                         | 14 |

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.
- 008 tot 010: Hoorzittingen.
- 011: Gedachtewisseling.

**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, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants |
| PS          | André Frédéric, Rachid Madrane, Linda Musin, Eric Thiébaud              |
| MR          | Valérie De Bue, Katrin 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 Bacquelaïne, Jacqueline Galant                                |
| Raf Terwingen, Stefaan Vercamer                                      |
| Karin Temmerman                                                      |
| Stefaan Van Hecke                                                    |
| Sabien Lahaye-Battheu                                                |
| 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                                              |  |
| FDF         | : | Fédéralistes Démocrates Francophones                                    |  |
| LDD         | : | Lijst Dedecker                                                          |  |
| MLD         | : | Mouvement pour la Liberté et la Démocratie                              |  |

  

|                                                            |                                                                                                                                                                                                          |                                                         |                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Abréviations 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>e</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>                                                               |
| Commandes:<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 | Bestellingen:<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,

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses recommandations (DOC 53 0444/002), votre commission a organisé un échange de vues avec le ministre des Entreprises publiques le 27 juin 2012.

## I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES ENTREPRISES PUBLIQUES

*Le ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, M. Paul Magnette, indique que son exposé complète l'échange de vues de la commission spéciale avec le secrétaire d'État à la Mobilité, le 13 juin 2012 (DOC 53 0444/011). Il aborde chacun des six thèmes en lesquels sont subdivisées les recommandations de la commission. Le SPF Mobilité et Transport réalisera, en collaboration avec les trois entreprises du Groupe SNCB, une analyse détaillée par recommandation et fera rapport à ce sujet fin septembre 2012 au ministre, qui communiquera ensuite le rapport à la commission.*

### Les six thèmes

La commission a subdivisé ses recommandations en six thèmes:

1. Les systèmes de sécurité et d'aide à la conduite
2. Le facteur humain dans la culture de sécurité
3. Les dépassements de signaux
4. La culture de l'entreprise
5. La transposition de la réglementation européenne en matière de contrôle et d'examen de la sécurité
6. Une comparaison européenne des systèmes de sécurité

Beaucoup de recommandations ont été intégrées aux négociations relatives au troisième avenant aux contrats de gestion en cours entre l'État et les trois sociétés ferroviaires. Les négociations relatives à ce projet d'avenant ont eu lieu au printemps 2011 entre la cellule stratégique de la ministre des Entreprises publiques (à l'époque, Mme Inge Vervotte), la cellule stratégique du secrétaire d'État à la Mobilité (à l'époque, M. Etienne Schouppe), le service Entreprises publiques et Politique ferroviaire du SPF Mobilité et Transports et les trois sociétés du Groupe SNCB. Pour un aperçu des dispositions qui figureront dans le troisième avenant, l'orateur renvoie au rapport relatif à l'échange de vues organisé par la

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft over de uitvoering van haar aanbevelingen (DOC 53 0444/002) op 27 juni 2012 een gedachtewisseling gehouden met de minister van Overheidsbedrijven.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN

*De minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, de heer Paul Magnette, geeft aan dat zijn uiteenzetting aanvullend is ten opzichte van de gedachtewisseling van de bijzondere commissie met de staatssecretaris voor Mobiliteit op 13 juni 2012 (DOC 53 0444/011). Hij behandelt elk van de zes thema's waarin de aanbevelingen van de commissie werden onderverdeeld. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal, in samenwerking met de drie bedrijven van de NMBS-Groep, per aanbeveling een gedetailleerde analyse maken en daarover eind september 2012 verslag uitbrengen aan de minister, die het verslag vervolgens zal meedelen aan de commissie.*

### De zes thema's

De commissie heeft haar aanbevelingen onderverdeeld in zes thema's:

1. De treinbeveiligings- en hulpbesturingssystemen
2. De menselijke factor in de veiligheidscultuur
3. De seinvoorbijrijdingen
4. De bedrijfscultuur
5. De omzetting van de Europese regelgeving met betrekking tot het toezicht en het onderzoek van de veiligheid
6. Een Europese vergelijking van veiligheidssystemen

Vele aanbevelingen hebben hun weg gevonden naar de onderhandelingen over een derde bijvoegsel bij de lopende beheersovereenkomsten tussen de Staat en de drie spoorwegbedrijven. Over dit ontwerp van bijvoegsel werd onderhandeld in het voorjaar van 2011 tussen de beleidscel van de minister van Overheidsbedrijven (op dat ogenblik mevrouw Inge Vervotte), de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit (op dat ogenblik de heer Etienne Schouppe), de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Voor een overzicht van de bepalingen die in het derde bijvoegsel zullen worden opgenomen, verwijst de spreker naar

commission spéciale avec la ministre Vervotte le 29 juin 2011 (DOC 53 0444/006).

L'avenant n'a pas pu être formellement ratifié durant la période d'affaires courantes. Après la formation du gouvernement actuel, le ministre a repris le dossier en main; il a l'intention de conclure des accords concrets en vue d'améliorer la sécurité sur le rail belge.

Bien que les dirigeants des trois entreprises publiques soient déterminés à faire avancer les choses, il existe une certaine réticence en ce qui concerne l'insertion d'un engagement pour la réalisation d'objectifs concrets. Les derniers points de discussion seront clarifiés au cours d'une réunion entre le ministre et les trois CEO, le 29 juin 2012. L'avenant aux contrats de gestion sera ensuite soumis à l'approbation du Conseil des ministres durant les vacances d'été.

### **Les systèmes de sécurité et d'aide à la conduite**

L'équipement de l'infrastructure et du matériel roulant avec le TBL1+ constitue une priorité pour Infrabel et pour la SNCB. Tant Infrabel que la SNCB ont de surcroît élaboré un masterplan en vue d'équiper de l'ETCS l'ensemble du réseau et de la flotte de matériel roulant, de sorte qu'en 2025, seuls les trains munis de ce dispositif pourront encore utiliser l'infrastructure ferroviaire belge.

Concernant le calendrier fixé dans le masterplan, Infrabel s'est basée, tant pour le TBL1+ que pour l'ETCS, sur une analyse de risques, que l'entreprise a complétée en tenant compte d'obligations imposées par l'Union européenne; cela signifie qu'Infrabel équipera en priorité les nœuds où le risque qu'il y ait des victimes en cas d'accident est le plus élevé. Le calendrier accéléré actuel pour le système TBL1+ prévoit, d'ici fin 2012, une couverture d'efficacité de 87 % avec 3 689 signaux équipés; le 18 juin 2012, la couverture était déjà de 80 % pour 3 101 signaux équipés.

La SNCB s'est, pour sa part, engagée à équiper la totalité de sa flotte du système TBL1+ d'ici la fin 2013. Le déploiement est conforme au calendrier: le 25 mai 2012, 78,6 % des véhicules en étaient déjà équipés. Le calendrier et le processus de mise en œuvre tant du TBL1+ que de l'ETCS figureront clairement dans l'annexe des contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB.

Le projet de plan d'investissement pour la période 2013-2025 établi par la SNCB-Holding intègre les

het verslag van de gedachtewisseling die de bijzondere commissie met minister Vervotte had op 29 juni 2011 (DOC 53 0444/006).

Het bijvoegsel kon in de periode van lopende zaken niet formeel worden bekrachtigd. Na de vorming van de huidige regering heeft de minister het dossier opnieuw ter hand genomen; het is zijn wens concrete afspraken te maken over een verbetering van de veiligheid op de Belgische spoorwegen.

Bij de leidinggevenden van de drie overheidsbedrijven bestaat wel de wil om de zaken te doen vooruitgaan, maar er is ook een zekere terughoudendheid met betrekking tot het opnemen van een engagement voor de verwezenlijking van concrete doelstellingen. De laatste discussiepunten zullen worden verduidelijkt in een vergadering van de minister met de drie CEO's op 29 juni 2012. Vervolgens zal het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten tijdens het zomerreces ter goedkeuring aan de Ministerraad worden voorgelegd.

### **De treinbeveiligings- en hulpbesturingssystemen**

De uitrusting van de infrastructuur en het rollend materieel met TBL1+ is voor Infrabel en de NMBS een prioriteit. Daarenboven hebben zowel Infrabel als de NMBS een masterplan uitgewerkt dat ertoe strekt het ganse netwerk en de hele vloot van rollend materieel met ETCS uit te rusten, zodat in 2025 enkel nog treinen uitgerust met ETCS van de Belgische spoorweginfrastructuur gebruik zullen mogen maken.

Infrabel heeft zich voor de in het masterplan vooropgestelde timing, zowel wat TBL1+ als wat ETCS betreft, gebaseerd op een risicoanalyse, die het bedrijf heeft aangevuld met verplichtingen die door de Europese Unie worden opgelegd; dit impliceert dat Infrabel prioritair de knooppunten met het hoogste risico op menselijke slachtoffers uitrust. De huidige, versnelde planning voor TBL1+ voorziet tegen eind 2012 in een efficiëntiedekking van 87 % en 3 689 seinen; op 18 juni 2012 bedroeg de dekking al 80 % met 3 101 seinen.

De NMBS heeft zich ertoe geëngageerd om tegen eind 2013 haar volledige vloot uit te rusten met TBL1+. De uitrol verloopt volgens planning: op 25 mei 2012 was al 78,6 % van de voertuigen ermee uitgerust. De planning en implementatie van zowel TBL1+ als ETCS zal worden verankerd in het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten van Infrabel en de NMBS.

Het ontwerp van investeringsplan voor de periode 2013-2025 dat de NMBS-Holding heeft opgesteld,

investissements prévus pour les systèmes ETCS et TBL1+. Lors des discussions que le ministre et le Groupe SNCB ont eues à propos du projet, ce volet n'a pas été contesté : la sécurité du rail est et reste une priorité pour le gouvernement et le Groupe SNCB.

Le plan de mise en œuvre du système ETCS selon le calendrier fixé dans le masterplan sera bientôt soumis au Conseil des ministres pour approbation. Le ministre proposera également de réserver, dans le budget, les montants nécessaires à l'exécution du plan d'investissement du Groupe SNCB au cours de la période 2013-2025.

### **Le facteur humain dans la culture de la sécurité**

Le projet d'annexe aux contrats de gestion des trois sociétés comprend un volet consacré à la politique du personnel, dans lequel on retrouve les recommandations de la commission. La durée totale des procédures de recrutement a été sensiblement raccourcie pour les métiers en pénurie et en particulier pour les techniciens ELM: alors qu'en 2006, la procédure durait encore 21,5 semaines, elle ne prend plus, aujourd'hui, que 6 semaines.

Dans le cadre d'une évaluation générale de la charge de travail du personnel de sécurité, la SNCB-Holding vient de terminer une étude sur les accompagnateurs de train.

La SNCB travaille en collaboration avec un organisme d'enquête indépendant afin de déterminer les causes sous-jacentes d'erreurs humaines commises par des conducteurs de train lors d'incidents d'exploitation (prévention secondaire). Cette étude tient compte des résultats des études effectuées précédemment sur le fonctionnement des conducteurs de train.

Après l'accident de Godinne du 11 mai 2012, il a été décidé, en concertation avec les syndicats, que tous les conducteurs de train signalant une anomalie présentant un risque potentiel pour la sécurité seraient dorénavant informés de la suite réservée à leur appel.

### **Franchissements de signaux**

Le projet d'annexe aux contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB contient une référence explicite à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan d'action visant à prévenir les franchissements de signaux. Cette annexe fixe des objectifs de diminution du nombre de franchissements de signaux et passe en revue tous les éléments importants à cet égard, notamment le

intègre de la géplande investeringen voor ETCS en TBL1+. Tijdens de besprekingen over het ontwerp die de minister en de NMBS-Groep hebben gevoerd, wordt dit onderdeel niet betwist: spoorwegveiligheid is en blijft een prioriteit voor de regering en de NMBS-Groep.

Binnenkort zal de goedkeuring van de implementatie van ETCS binnen de in het masterplan vooropgestelde timing aan de Ministerraad ter goedkeuring worden voorgelegd. Ook zal de minister voorstellen in de begroting de bedragen te reserveren die vereist zijn voor de uitvoering van het investeringsplan van de NMBS-Groep voor de periode 2013-2025.

### **De menselijke factor in de veiligheidscultuur**

Het ontwerp van bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten van de drie vennootschappen bevat een luik personeelsbeleid, waarin de aanbevelingen van de commissie zijn verwerkt. De doorlooptijd van de aanwervingsprocedures werd ook voor de knelpuntberoepen, in het bijzonder de technici ELM, gevoelig ingekort: terwijl de procedure in 2006 nog 21,5 weken duurde, is zij vandaag herleid tot zes weken.

In het kader van een algemene evaluatie van de werkbelasting van het veiligheidspersoneel heeft de NMBS-Holding net een studie over de treinbegeleiders voltooid.

De NMBS werkt samen met een onafhankelijk onderzoeksorgaan om de onderliggende oorzaken van menselijke fouten die bij exploitatie-incidenten door treinbestuurders worden gemaakt (secundaire preventie) op te sporen. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met de resultaten van de eerder gemaakte studies over het functioneren van treinbestuurders.

Na het ongeval in Godinne van 11 mei 2012 werd met de vakbonden de afspraak gemaakt dat voortaan aan alle treinbestuurders die een veiligheidsbedreigende onregelmatigheid melden, zal worden meegedeeld welk gevolg aan hun oproep werd gegeven.

### **Seinvoorbijrijdingen**

In het ontwerp van bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten van Infrabel en de NMBS wordt expliciet melding gemaakt van de opstelling en de uitvoering van een actieplan ter preventie van seinvoorbijrijdingen. Dit bijvoegsel legt streefdoelen vast voor een daling van het aantal seinvoorbijrijdingen en besteedt aandacht aan alle belangrijke elementen: de plaatsing en de

placement et la visibilité des signaux, et la réaction aux informations émanant de membres du personnel sur le terrain à propos de problèmes de signalisation. À terme, la mise en œuvre des systèmes TBL1+ et ETCS contribuera de manière importante à réduire le nombre de franchissements de signaux.

Une fois que l'évaluation sera terminée, la procédure de départ sera renouvelée et uniformisée par Infrabel et la SNCB. Cette nouvelle procédure sera soumise pour approbation au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

La problématique des franchissements de signaux fait l'objet de discussions entre Infrabel et les opérateurs ferroviaires dans le cadre de la *Safety Platform*, et elle est également évoquée lors de la concertation sociale (dans le cadre de la Concertation sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, dont la présidence est assurée par le SSICF).

### Culture d'entreprise

Le projet d'avenant aux contrats de gestion prévoit la réalisation d'un audit sur la culture de la sécurité au sein du groupe SNCB et une comparaison avec d'autres secteurs sensibles en matière de sécurité. Il vise à établir une culture d'entreprise qui tend à éviter les problèmes, de manière à ce que les personnes tirent des leçons des erreurs commises et agissent de façon proactive. Le changement de culture d'entreprise est toutefois un processus très lent.

Le SEP (Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire) du SPF Mobilité et Transports contribue en outre au développement d'une culture d'entreprise générale au sein du groupe SNCB, qui doit devenir une organisation en apprentissage dont la sécurité et le service à la clientèle constituent des éléments centraux. Le SEP pourra ainsi jouer un rôle déterminant à l'égard de la garantie de la mise en œuvre ponctuelle et complète des modifications technologiques et culturelles prévues en faveur de la sécurité ferroviaire si des moyens suffisants sont mis à disposition à cet effet (sur les plans financier et humain et dans les contrats de gestion).

Les sociétés du groupe SNCB investissent notamment dans le capital humain au travers de la formation, du développement de compétences et du transfert de connaissances. La réforme et la simplification de la structure du groupe SNCB auront dès lors un impact sur ce plan.

zichtbaarheid van seinen, de respons op feedback van personeel aan de basis over problemen met de seininrichting. De installatie van TBL1+ en ETCS levert op termijn een belangrijke bijdrage tot de vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen.

De vertrekprocedure zal na afronding van de evaluatie door Infrabel en de NMBS worden vernieuwd en eenvormig gemaakt; de nieuwe procedure zal aan de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) ter goedkeuring worden voorgelegd.

De problematiek van de seinvoorbijrijdingen wordt door Infrabel en de spoorwegoperators besproken in het *Safety Platform* en komt ook aan bod tijdens het sectorale overleg (in het kader van het Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie, waarvan de DVIS het voorzitterschap waarneemt).

### Bedrijfscultuur

Het ontwerp van bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten voorziet in de uitvoering van een audit over de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep en in een vergelijking met andere veiligheidsgevoelige sectoren; er wordt gestreefd naar een bedrijfscultuur die gericht is op het vermijden van problemen doordat personen leren uit fouten en proactief handelen. De verandering van de cultuur van een bedrijf is echter een proces dat zeer traag verloopt.

Verder verleent de DOS (Dienst Overheidsbedrijf Spoorbeleid) van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn medewerking aan de ontwikkeling van een algemene bedrijfscultuur binnen de NMBS-Groep, die een lerende organisatie moet worden waarbij veiligheid en klantgerichtheid centraal staan. De DOS kan zo een cruciale rol spelen in de garantie van een tijdige en volledige implementatie van de technologische en culturele aanpassingen ten bate van de Spoorwegveiligheid indien daarvoor voldoende middelen (financieel, menselijk en door middel van de beheersovereenkomsten) ter beschikking worden gesteld.

De vennootschappen van de NMBS-Groep investeren onder andere door vorming, competentieontwikkeling en kennisoverdracht in het menselijk kapitaal. De hervorming en vereenvoudiging van de structuur van de NMBS-Groep zullen op dat vlak dan ook een impact hebben.

### Transposition de la réglementation européenne concernant la surveillance et l'étude de la sécurité

Les obligations applicables en matière de sécurité sont d'abord réglées sur les plans légal et réglementaire, ces deux matières relevant largement de la compétence du secrétaire d'État à la Mobilité. Avec les moyens limités dont il dispose, le SEP s'est autrefois plus concentré sur le suivi des investissements et sur la politique ferroviaire générale. Dans le cadre des recommandations de la commission spéciale, une attention supplémentaire sera désormais consacrée aux investissements dans la sécurité d'exploitation.

### Comparaison des systèmes de sécurité au niveau européen

Le déploiement du TBL1+ et de l'ETCS a été prévu dans le masterplan commun d'Infrabel et de la SNCB et sera également ancré dans l'avenant aux contrats de gestion respectifs qui doit encore être adopté. Les moyens financiers nécessaires à cet effet seront également prévus par le biais de la création du fonds d'investissement ETCS.

Les plans d'entreprise d'Infrabel, de la SNCB et de la SNCB-Holding contiennent l'objectif clair de faire figurer le secteur ferroviaire belge dans le peloton de tête européen sur le plan de la sécurité d'exploitation. La réalisation de cet objectif sera évaluée sur la base des indicateurs de sécurité communs définis par l'*European Railway Agency* (ERA). Les entreprises hésitent encore à reprendre ces indicateurs dans les contrats de gestion.

### Conclusion

Le ministre souligne que la sécurité du rail fait partie des priorités du gouvernement. Les moyens budgétaires requis seront inscrits dans le plan d'investissement pour la période 2013-2025. Le suivi détaillé par recommandation sera fourni à la commission fin septembre 2012.

### Omzetting van de Europese regelgeving met betrekking tot het toezicht en het onderzoek van de veiligheid

De verplichtingen op het vlak van veiligheid zijn in eerste instantie wettelijk en reglementair geregeld, wat grotendeels tot de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit behoort. Met de beperkte beschikbare middelen heeft de DOS zich in het verleden meer toegespitst op de opvolging van de investeringen en het algemene spoorbeleid. In het kader van de aanbevelingen van de bijzondere commissie wordt voortaan extra aandacht besteed aan de investeringen in exploitatieveiligheid.

### Europese vergelijking van veiligheidssystemen

De uitrol van TBL1+ en ETCS werd vastgelegd in het gezamenlijke masterplan van Infrabel en de NMBS en wordt ook verankerd in het aan te nemen bijvoegsel bij de respectieve beheersovereenkomsten. Ook zullen de nodige financiële middelen ervoor worden uitgetrokken door middel van de oprichting van het ETCS-investeringsfonds.

De ondernemingsplannen van Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding bevatten de duidelijke doelstelling om de Belgische spoorwegsector tot de top van Europa te laten behoren op het vlak van exploitatieveiligheid. Het bereiken van die doelstelling zal worden geëvalueerd op basis van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, die gedefinieerd werden door het *European Railway Agency* (ERA). De vennootschappen aarzelen nog om die indicatoren in de beheersovereenkomsten op te nemen.

### Besluit

De minister beklemtoont dat spoorwegveiligheid tot de prioriteiten van de regering behoort. De vereiste budgettaire middelen zullen worden ingeschreven in het investeringsplan voor de periode 2013-2025. De gedetailleerde opvolging per aanbeveling zal eind september 2012 aan de commissie worden bezorgd.

## II. — INTERVENTIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

*M. Steven Vandeput (N-VA)* souligne l'importance de l'entrée en vigueur de l'avenant aux contrats de gestion concernant la sécurité, en particulier parce que cela permettra de libérer les moyens financiers nécessaires. L'avenant aurait déjà pu être opérationnel pendant la période sans gouvernement de plein exercice, parce qu'il faisait l'unanimité au Parlement; en tout cas, il est inadmissible que, plus de six mois après l'entrée en fonction du nouveau gouvernement, il n'ait toujours pas été adopté, alors que le dossier avait déjà été préparé par le prédécesseur du ministre Magnette. Pourquoi faut-il tellement de temps pour réaliser une chose qui fait l'unanimité? Dans quel délai le dossier pourra-t-il être mené à bonne fin?

L'intervenant aborde la problématique des victimes, même si elle ne relève pas directement de la compétence de la commission. Les victimes ont reçu une avance sur leur indemnisation, mais, en raison de la longueur de l'enquête judiciaire, elles attendent encore le solde de la compensation financière à laquelle elles prétendent. Il est bien sûr nécessaire que la responsabilité de chaque instance soit évaluée de manière approfondie, mais le voyageur ne peut en pâtir: il doit de toute façon être indemnisé, quelle que s'avère être l'instance responsable. Le ministre peut-il prendre une initiative en vue de compléter dès à présent l'avance par un montant qui indemniserait en grande partie les dommages subis? S'il s'avérait plus tard que la SNCB n'est pas responsable, les sociétés pourraient s'indemniser mutuellement sans que le voyageur doive encore être impliqué.

*Mme Valérie De Bue (MR)* demande si l'on peut faire en sorte qu'une partie du salaire des CEO et des membres du comité de direction du Groupe SNCB dépende de la réalisation d'objectifs sur le plan de la sécurité, comme l'avait déjà envisagé la ministre Vervotte?

Quand l'avenant aux contrats de gestion pourra-t-il entrer en vigueur?

*M. Christophe Bastin (cdH)* constate avec satisfaction que le calendrier de la mise en œuvre du masterplan est respecté et que l'État libère des moyens financiers pour réaliser des investissements dans la sécurité, qui revêtent une priorité absolue.

Quand le Parlement sera-t-il informé des résultats de l'audit sur les franchissements de signaux?

## II. — BETOGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

*De heer Steven Vandeput (N-VA)* benadrukt het belang van de inwerkingtreding van het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten met betrekking tot veiligheid, in het bijzonder omdat daardoor de vereiste financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt. Het bijvoegsel had al operationeel kunnen zijn in de periode zonder regering met volheid van bevoegdheid omdat er in het Parlement eensgezindheid over bestond; in elk geval is het niet aanvaardbaar dat het meer dan zes maanden na het aantreden van een nieuwe regering nog steeds niet werd aangenomen, terwijl het dossier al door de voorganger van minister Magnette werd voorbereid. Waarom duurt het zo lang om iets te realiseren waarover iedereen het eens is? Op welke termijn zal het dossier tot een goed einde kunnen worden gebracht?

De spreker kaart de problematiek van de slachtoffers aan, al behoort die niet rechtstreeks tot de bevoegdheid van de commissie. De slachtoffers hebben een voorschot van schadevergoeding ontvangen, maar wachten door de lange duur van het gerechtelijk onderzoek nog altijd op de rest van de financiële compensatie waarop ze aanspraak maken. Het is vanzelfsprekend nodig dat de aansprakelijkheid van elke instantie grondig wordt geëvalueerd, maar de reiziger mag daar geen nadeel van ondervinden: hij moet in elk geval worden vergoed, wie ook de aansprakelijke instantie zal blijken te zijn. Kan de minister een initiatief nemen om aan het voorschot nu al een bedrag toe te voegen, waardoor de geleden schade grotendeels wordt vergoed? Als later blijkt dat de aansprakelijkheid niet bij de NMBS ligt, kunnen de vennootschappen elkaar vergoeden zonder dat de reiziger er nog bij moet worden betrokken.

*Mevrouw Valérie De Bue (MR)* vraagt of een gedeelte van het salaris van de CEO's en de leden van het directiecomité van de NMBS-Groep afhankelijk kan worden gemaakt van het bereiken van doelstellingen op veiligheidsvlak, zoals door minister Vervotte al in het vooruitzicht werd gesteld?

Wanneer zal het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten in werking kunnen treden?

*De heer Christophe Bastin (cdH)* stelt met tevredenheid vast dat de planning voor de implementatie van het masterplan wordt nageleefd en dat de Staat financiële middelen vrijmaakt voor investeringen in veiligheid, die de hoogste prioriteit hebben.

Wanneer zal het Parlement in kennis worden gesteld van de resultaten van de audit over de seinvoorbijrijdingen?

*M. Tanguy Veys (VB)* déplore la concision de l'exposé du ministre, qui pourrait indiquer que les progrès réalisés sont insuffisants. Même si la ministre Vervotte avait déjà préparé le travail, le ministre indique à présent qu'il ne pourra pas fournir d'éclaircissements sur l'exécution des recommandations de la commission spéciale avant la fin septembre 2012.

L'approche de la sécurité du rail est toujours réactive: après l'accident de Godinne, de nouvelles mesures ont une fois encore été annoncées, sans que l'on sache clairement si elles peuvent s'inscrire dans la politique générale. Quand procèdera-t-on enfin de manière plus proactive, de manière à éviter les incidents et les accidents?

Le Groupe SNCB rechigne manifestement à réaliser certains objectifs. Le ministre doit faire preuve d'une plus grande fermeté en imposant aux entreprises sa vision et les recommandations de la commission, plutôt que d'attendre qu'elles se déclarent disposées à prêter leur concours.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* cite, au sujet de l'installation du TBL1+, la dernière phrase de la recommandation 1.3 de la commission spéciale: "Les deux planifications, pour les installations fixes et pour les véhicules, doivent être coordonnées, de manière à éviter que des véhicules équipés du TBL1+ roulent sur des tronçons sans TBL1+ et que des véhicules non équipés du TBL1+ roulent sur des trajets où le TBL1+ fonctionne déjà." L'intervenant évoque le dépassement de signal intervenu le 6 juin 2012 sur la ligne Braine-le-Comte-Louvain, à Lot: contrairement à l'infrastructure, le train en question n'était pas encore équipé du TBL1+, si bien que le franchissement du signal n'a pas entraîné de freinage automatique. Il n'appartient pas au Parlement de rédiger un planning détaillé pour l'installation du TBL1+, mais l'incident de Lot semble toutefois indiquer que la coordination entre Infrabel et la SNCB au sujet de l'installation du TBL1+ n'est pas optimale.

L'audit prévu au sujet des franchissements de signaux doit être effectué de toute urgence, compte tenu des piètres performances de la Belgique dans ce domaine: nous figurons parmi les cinq premiers du classement européen des pays comptant le plus de dépassements de signaux par rapport au nombre de kilomètres parcourus. Depuis des mois, la problématique est débattue au sein des comités de direction d'Infrabel et de la SNCB mais, sur le terrain, aucun progrès n'est perceptible.

*De heer Tanguy Veys (VB)* betreurt de beknoptheid van de uiteenzetting van de minister, die er op kan wijzen dat er onvoldoende vooruitgang werd geboekt. Ondanks de vaststelling dat minister Vervotte reeds voorbereidend werk heeft gedaan, stelt de minister nu dat er pas eind september 2012 duidelijkheid zal komen over de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie.

Spoorwegveiligheid wordt nog steeds op een reactieve manier aangepakt: na het ongeval in Godinne werden weer eens nieuwe maatregelen aangekondigd zonder dat duidelijk was of ze in het algemene beleid kunnen worden gekaderd. Wanneer zal er eindelijk meer proactief worden gewerkt, zodat incidenten en ongevallen worden vermeden?

Bij de NMBS-Groep is er klaarblijkelijk terughoudendheid om bepaalde doelstellingen te realiseren. De minister moet meer daadkracht tonen door zijn visie en de aanbevelingen van de commissie aan de bedrijven op te leggen en niet te wachten tot ze zich bereid verklaren om hun medewerking te verlenen.

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* haalt met betrekking tot de installatie van TBL1+ de laatste zin van aanbeveling 1.3 van de bijzondere commissie aan: "Beide planningen, voor de vaste installaties en voor de rijkstuggen, moeten worden gecoördineerd, om te voorkomen dat rijkstuggen met TBL1+ op lijngedeelten zonder TBL1+ rijden en dat rijkstuggen zonder TBL1+ op lijngedeelten rijden waar TBL1+ al operationeel is." De spreker wijst op de seinvoorbijrijding op 6 juni 2012 op de lijn 's Gravenbrakel-Leuven in Lot: in tegenstelling tot de infrastructuur was de trein in kwestie nog niet uitgerust met TBL1+, zodat de seinvoorbijrijding geen aanleiding gaf tot automatische remming. Het is niet de opdracht van het Parlement om zelf een gedetailleerde planning voor de installatie van TBL1+ op te stellen, maar het incident in Lot lijkt er wel op te wijzen dat de afstemming tussen Infrabel en de NMBS met betrekking tot de installatie van TBL1+ niet optimaal is.

De geplande audit over seinvoorbijrijdingen moet dringend worden uitgevoerd omdat België ter zake slecht scoort: we bevinden ons in de EU in de top-vijf van landen met de meeste seinvoorbijrijdingen in verhouding tot het aantal afgelegde kilometers. De problematiek is maandelijks voorwerp van discussie in de directiecomités van Infrabel en de NMBS, maar op het terrein wordt geen vooruitgang geboekt.

Le ministre annonce que le plan d'investissement suivant, pour la période 2013-2015, dégagera suffisamment de moyens pour le déploiement de l'ETCS. Entre-temps, a-t-on une idée plus claire de l'ampleur de l'injection financière nécessaire? Le CEO d'Infrabel a déclaré lors de la présentation du masterplan en matière de sécurité que son entreprise devrait être informée, au plus tard le 31 décembre 2011, des moyens financiers disponibles afin de pouvoir élaborer dans les délais un planning réalisable. À ce jour, Infrabel a-t-il mis rigoureusement son masterplan en œuvre, ou l'insécurité persistante sur le plan financier a-t-elle occasionné des retards?

Un système de *bonus-malus* a-t-il été instauré pour la rémunération des CEO, en fonction des progrès réalisés dans le domaine de la sécurité? Cet élément intervient-il dans la réforme générale des salaires des CEO des entreprises publiques annoncée par le ministre?

L'intervenant cite la recommandation n° 4.8 de la commission spéciale: "Les différentes entités du groupe doivent mieux collaborer entre elles à la mise en œuvre des objectifs de sécurité et à la mise en œuvre d'une culture de la sécurité."

Le débat en cours concernant la réforme de la structure du groupe SNCB est important pour la réalisation cette recommandation. Comment peut-on concilier une culture générale de la sécurité avec une scission verticale du Groupe SNCB en un gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et un opérateur, d'autre part, comme le prévoient les projets du ministre?

Mme Linda Musin (PS) se réjouit des engagements financiers du gouvernement et de l'annonce que la commission pourra disposer, fin septembre 2012, d'un état des lieux de la mise en œuvre de ses recommandations.

Le rapport entre la politique de sécurité et la rémunération des CEO doit être inscrit dans la réforme générale des salaires des dirigeants d'entreprises publiques.

La réalisation de progrès durables en termes de sécurité passe par un changement de la culture de la sécurité au sein du Groupe SNCB. Le ministre peut-il fournir davantage d'explications à propos de l'étude relative aux conditions de travail au sein du Groupe SNCB?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) s'enquiert du calendrier relatif aux audits prévus en matière de franchissements de signaux et de culture d'entreprise ainsi qu'à l'entrée en vigueur du troisième avenant aux contrats

De minister kondigt aan dat in het volgende investeringsplan voor de periode 2013-2025 voldoende middelen zullen worden vrijgemaakt voor de uitrol van ETCS. Is er ondertussen al duidelijkheid over hoe groot de vereiste financiële injectie zal zijn? De CEO van Infrabel verklaarde bij de voorstelling van het masterplan inzake veiligheid dat zijn bedrijf uiterlijk op 31 december 2011 in kennis zou moeten worden gesteld van de beschikbare financiële middelen opdat tijdig een haalbare planning zou kunnen worden opgesteld. Voert Infrabel tot op vandaag rigoureus zijn masterplan uit of heeft de blijvende onzekerheid op financieel vlak tot vertraging van de planning geleid?

Werd er een *bonus-malus*regeling ingevoerd voor de beloning van de CEO's in functie van de vooruitgang op het vlak van veiligheid? Krijgt dit element een plaats in de algemene hervorming van de salarissen van de CEO's van overheidsbedrijven, die door de minister werd aangekondigd?

De spreker haalt aanbeveling 4.8 van de bijzondere commissie aan: "De verschillende entiteiten van de NMBS-Groep moeten beter met elkaar samenwerken bij het uitvoeren van de veiligheidsdoelstellingen en het tot stand brengen van een veiligheidscultuur."

Het lopende debat over een structuurhervorming van de NMBS-Groep is voor de verwezenlijking van deze aanbeveling belangrijk. Hoe kan een gemeenschappelijke veiligheidscultuur worden verzoend met een verticale opsplitsing van de NMBS-groep in enerzijds een infrastructuurbeheerder en anderzijds een operator, zoals in de plannen van de minister wordt vooropgesteld?

Mevrouw Linda Musin (PS) verheugt zich over de financiële engagementen van de regering en over de aankondiging dat de commissie eind september 2012 over een stand van zaken op het vlak van de uitvoering van haar aanbevelingen zal kunnen beschikken.

De verhouding tussen veiligheidsbeleid en beloning van de CEO's moet worden opgenomen in de algemene hervorming van de salarissen van de leidinggevenden van overheidsbedrijven.

Opdat duurzame vooruitgang zou kunnen worden geboekt op het vlak van veiligheid, moet de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep veranderen. Kan de minister uitleg verstrekken over de studie met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden binnen de NMBS-Groep?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) vraagt naar de timing van de geplande audits over seinvoorbijrijdingen en bedrijfscultuur en van de inwerkingtreding van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten.

de gestion. Le ministre confirme-t-il que le texte de l'avenant est finalisé depuis plusieurs mois, mais qu'il n'a pas encore pu être adopté du fait de réticences de la part du Groupe SNCB? Quelles sont, le cas échéant, les causes de cette attitude?

*M. David Geerts (sp.a)* souligne l'importance d'une bonne harmonisation de l'installation du TBL1+ au niveau d'Infrabel et de la SNCB (recommandation 1.3). Le franchissement de signal déjà évoqué à Lot soulève la question de savoir si le Groupe SNCB a bien pris cette recommandation au sérieux.

L'intervenant cite la recommandation 3.1: "Pour améliorer la visibilité des signaux, il s'indique de déplacer dans l'année les signaux mal visibles ou de placer un répéteur en amont du signal." A-t-il été donné suite à cette recommandation? Combien de répéteurs de signal ont-ils été placés?

La recommandation 3.4 concerne la procédure IOT: "Les dépassements de feux rouges peuvent quelquefois être dus à l'absence d'indicateurs "opérations terminées" (IOT) dans la gare en question. Pour les gares sans IOT ou sans répéteur une solution doit être apportée dans les plus brefs délais." Il s'avère qu'Infrabel et la SNCB ont chacune établi une procédure IOT, mais elles ne sont pas parvenues à élaborer une méthode de travail commune, si bien que le nouveau plan de transport de la SNCB, qui entrera en vigueur en décembre 2012, ne tiendra pas compte de la procédure élaborée par Infrabel.

La recommandation 4.8 concerne la collaboration au sein du Groupe SNCB: "Les différentes entités du groupe doivent mieux collaborer entre elles à la mise en oeuvre des objectifs de sécurité et à la mise en oeuvre d'une culture de la sécurité."

Les machinistes peuvent signaler les problèmes de sécurité au moyen du formulaire 510, mais le suivi de ces observations sur le terrain laisse à désirer, ce qui indique que cette recommandation n'est pas respectée.

Bevestigt de minister dat de tekst van het bijvoegsel al maanden voltooid is, maar vooralsnog niet kon worden aangenomen door terughoudendheid bij de NMBS-Groep? Wat zijn in voorkomend geval de oorzaken van deze houding?

*De heer David Geerts (sp.a)* beklemtoont het belang van een goede afstemming tussen Infrabel en de NMBS wat de installatie van TBL1+ betreft (aanbeveling 1.3). De reeds aangehaalde seinvoorbijrijding in Lot doet de vraag rijzen of deze aanbeveling door de NMBS-Groep wel ernstig wordt genomen.

De spreker haalt aanbeveling 3.1 aan: "Om de zichtbaarheid te verbeteren, moeten de slecht zichtbare seinen binnen het jaar worden verplaatst of moet er opwaarts een seinherhaler worden geplaatst." Is er uitvoering gegeven aan deze aanbeveling? Hoeveel seinherhalers werden er daadwerkelijk geplaatst?

Aanbeveling 3.4 betreft de AVG-procedure: "Soms worden rode seinen genegeerd omdat het betrokken station niet beschikt over "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" (AVG). Voor stations zonder AVG of zonder seinherhaler moet zo snel mogelijk een oplossing worden aangebracht." Infrabel en de NMBS blijken elk een AVG-procedure te hebben opgesteld, maar zijn er niet in geslaagd één gezamenlijke werkwijze vast te stellen, zodat in het nieuwe vervoersplan van de NMBS, dat in december 2012 van start zal gaan, geen rekening zal worden gehouden met de door Infrabel opgestelde procedure.

Aanbeveling 4.8 betreft de samenwerking binnen de NMBS-Groep: "De verschillende entiteiten van de NMBS-Groep moeten beter met elkaar samenwerken bij het uitvoeren van de veiligheidsdoelstellingen en het tot stand brengen van een veiligheidscultuur."

Machinisten kunnen via formulier 510 een veiligheidsprobleem melden, maar de opvolging van die opmerkingen blijkt op het terrein te wensen over te laten, wat wijst op de niet-naleving van deze aanbeveling.

### III. — RÉPONSES DU MINISTRE DES ENTREPRISES PUBLIQUES

*Le ministre* indique que certaines réponses ne seront données que fin septembre 2012 dans le rapport sur la mise en œuvre des recommandations de la commission spéciale. Il ne peut pas agir seul: le ministre est dans une large mesure tributaire du Groupe SNCB pour la mise en œuvre des recommandations, mais peut naturellement exercer une pression si les entreprises restent en défaut.

Malgré le fait que le masterplan du Groupe SNCB était déjà achevé en 2011, l'avenant aux contrats de gestion n'a toujours pas été adopté définitivement. Il y a deux raisons à cela: la quantification nécessaire des mesures dans le masterplan, qui s'avère laborieuse, et les problèmes techniques liés à l'implémentation de certains plans. Le ministre rencontrera les CEO du Groupe SNCB le 29 juin 2012 pour demander des explications sur les obstacles qui subsistent, en particulier en ce qui concerne l'adoption de l'avenant aux contrats de gestion. D'ici la fin septembre 2012, l'avenant sera entré en vigueur et la clarté devra avoir été faite sur l'évolution de la politique en matière de sécurité.

Pour l'indemnisation des victimes, la SNCB suit toutes les procédures existantes. Une avance a été payée, mais la totalité de l'indemnisation ne sera payée qu'au terme d'une décision judiciaire.

Concernant l'audit prévu à propos de la problématique des franchissements de signaux, des informations seront fournies dans le rapport sur l'exécution des recommandations de la commission spéciale.

Des progrès sont enregistrés dans l'installation du TBL1+ et de l'ETCS conformément au rythme imposé par le masterplan. Infrabel et la SNCB sont même légèrement en avance sur le calendrier prévu par le masterplan. Ces deux entreprises publiques harmonisent bien leurs plannings mais les installations ne pourront jamais être harmonisées complètement tant que l'infrastructure et le matériel roulant ne seront pas équipés à 100 %.

Le plan d'investissement relatif à la période 2013-2025 estime à 3,8 milliards d'euros les moyens supplémentaires rendus nécessaires par le masterplan pour la sécurité (2,1 milliards d'euros pour l'infrastructure et 1,7 milliard d'euros pour le matériel roulant). Selon le projet provisoire de plan d'investissement pour la période 2013-2025, le total des investissements en matière de sécurité s'élèverait à 5,6 milliards d'euros: 3,8 milliards pour le masterplan et 1,8 milliard d'euros

### III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN

*De minister* geeft aan dat sommige antwoorden pas eind september 2012 zullen worden gegeven in het verslag over de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie. Hij kan niet alleen handelen: de minister is voor de uitvoering van de aanbevelingen grotendeels afhankelijk van de NMBS-Groep, maar kan natuurlijk wel druk uitoefenen indien de bedrijven in gebreke zouden blijven.

Ondanks het feit dat het masterplan van de NMBS-Groep al voltooid was in 2011, is het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten nog steeds niet definitief aangenomen. Daar zijn twee oorzaken voor: de noodzakelijke becijfering van de maatregelen in het masterplan, die moeizaam verloopt, en de technische problemen bij de implementatie van sommige plannen. De minister heeft een ontmoeting met de CEO's van de NMBS-Groep op 29 juni 2012 om uitleg te vragen over de resterende obstakels, in het bijzonder wat de aanneming van het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten betreft. Tegen eind september 2012 zal het bijvoegsel in werking zijn getreden en moet er duidelijkheid zijn over de evolutie van het veiligheidsbeleid.

De NMBS volgt voor de vergoeding van de slachtoffers alle bestaande procedures. Een voorschot werd uitgekeerd, maar de volledige schadevergoeding zal pas worden uitgekeerd na een gerechtelijke uitspraak.

Over de geplande audit met betrekking tot de problematiek van seinvoorbijrijdingen zal informatie worden verstrekt in het verslag over de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie.

Bij de installatie van TBL1+ en ETCS wordt vooruitgang geboekt volgens het ritme dat door het masterplan wordt opgelegd; Infrabel en de NMBS hebben zelfs een lichte voorsprong ten opzichte van het in het masterplan vooropgestelde tijdsplan. De beide overheidsbedrijven stemmen hun planning wel degelijk op elkaar af, maar de installaties kunnen nooit volledig met elkaar sporen tot 100 % van zowel infrastructuur als rollend materieel ermee uitgerust zullen zijn.

In het investeringsplan voor de periode 2013-2025 worden de bijkomende middelen die door het masterplan voor veiligheid nodig zijn op 3,8 miljard euro geraamd (2,1 miljard euro voor de infrastructuur, 1,7 miljard euro voor het rollend materieel). Het geheel van de investeringen in veiligheid zou volgens het voorlopige ontwerp van investeringsplan voor de periode 2013-2025 5,6 miljard bedragen: 3,8 miljard euro voor het masterplan en 1,8 miljard euro voor allerlei andere

pour toutes sortes d'autres travaux, tels que la suppression de passages à niveau. Cette injection financière doit permettre de respecter le calendrier. Un fonds ETCS spécifique sera également créé. Celui-ci permettra de réaliser des investissements dans l'ETCS sans devoir attendre l'adoption des plans d'investissement. Les installations pourront dès lors toujours être réalisées, même si les plans d'investissement y afférents ne sont pas encore adoptés.

Un audit est réalisé à propos des erreurs humaines des conducteurs de train. À la demande des syndicats, celui-ci tient compte de tous les éléments avancés par les conducteurs.

Un groupe de travail commun réunissant Infrabel et la SNCB évalue en ce moment la procédure "indicateurs opérations terminées" (IOT) et formulera ensuite des recommandations.

Pour l'heure, le ministre ne se prononce pas sur les causes de l'accident survenu à Godinne, dès lors que l'enquête n'est pas encore clôturée.

Le passage à une culture de la sécurité commune et efficace s'effectue très progressivement. L'élaboration d'un masterplan commun par Infrabel et la SNCB constitue déjà un pas important vers un changement de la culture d'entreprise. La création d'une structure à deux piliers, le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur, n'est pas en contradiction avec le développement d'une culture commune en matière de sécurité: si le périmètre des compétences de chaque entreprise est clairement défini, il sera également possible d'attribuer à l'une et à l'autre les responsabilités qui leur incombent. L'élaboration d'un contrat de transport, dans lequel les droits et les obligations des deux sociétés seront précisés, en particulier en ce qui concerne les questions qui se situent à la limite de leurs compétences respectives, contribuera également au développement d'une culture partagée en matière de sécurité; il y aura notamment place, dans un tel contrat de transport, pour des accords sur la procédure de départ.

Les objectifs de sécurité (autre, notamment, les objectifs en matière de ponctualité) constituent un volet essentiel des contrats de gestion du Groupe SNCB. Dans le cadre d'une réforme générale de la rémunération des dirigeants d'entreprises publiques, la partie variable de la rémunération (maximum 30 % du salaire total) sera octroyée en fonction de la réalisation d'objectifs figurant dans les contrats de gestion des entreprises concernées, ce qui englobe donc également les objectifs de sécurité; le ministre pourra décider lui-même de la rémunération à octroyer et pourra ainsi faire pression sur les dirigeants d'entreprises publiques.

werken, zoals de afschaffing van overwegen. Deze financiële injectie moet ervoor zorgen dat het tijdspad wordt nageleefd. Er zal ook een specifiek ETCS-fonds worden opgericht, waarmee investeringen in ETCS zullen kunnen gebeuren zonder dat de aanneming van de investeringsplannen moet worden afgewacht; daardoor zullen de installaties steeds kunnen gebeuren, ook als de ermee samenhangende investeringsplannen nog niet zouden zijn aangenomen.

Er gebeurt een audit over menselijke fouten in hoofde van de treinbestuurders, waarbij op vraag van de vakbonden alle elementen die bestuurders aanbrengen, worden geanalyseerd.

Een gezamenlijke werkgroep van Infrabel en de NMBS evalueert momenteel de AVG-procedure en zal vervolgens aanbevelingen formuleren.

De minister laat zich vooralsnog niet uit over de oorzaken van het ongeval in Godinne omdat het onderzoek nog niet werd afgerond.

De transitie naar een gemeenschappelijke en doeltreffende veiligheidscultuur gebeurt zeer geleidelijk. De opstelling van een gezamenlijk masterplan door Infrabel en de NMBS is al een belangrijke stap in de wijziging van de bedrijfscultuur. De oprichting van een structuur met twee pijlers, de infrastructuurbeheerder en de operator, is niet in tegenspraak met de ontwikkeling van een gemeenschappelijke veiligheidscultuur: als de perimeter van de bevoegdheden van elk bedrijf duidelijk worden afgebakend, kunnen ook de respectieve verantwoordelijkheden worden toegewezen. De opstelling van een vervoersovereenkomst, waarin de rechten en verplichtingen van de beide vennootschappen zullen worden bepaald, in het bijzonder in aangelegenheden die zich op de grens van bevoegdheden bevinden, zal eveneens bijdragen tot de ontwikkeling van een gedeelde veiligheidscultuur; zo kunnen afspraken over de vertrekprocedure van dergelijke vervoersovereenkomst deel uitmaken.

Veiligheidsdoelstellingen (naast onder meer streefdoelen inzake stiptheid) zijn een essentieel onderdeel van de beheersovereenkomsten van de NMBS-Groep. In het kader van een algemene hervorming van de beloning van leidinggevenden van overheidsbedrijven zal het variabele gedeelte van de beloning (maximaal 30 % van het totale salaris) worden toegekend in functie van de verwezenlijking van de doelstellingen in de beheersovereenkomsten van de bedrijven, dus ook de veiligheidsdoelstellingen; de minister zal over de salariëring zelf kunnen beslissen en daardoor druk kunnen zetten op de leidinggevenden van overheidsbedrijven.

## IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

*M. Steven Vandeput (N-VA)* souligne que le ministre doit faire davantage valoir son autorité. Il est insuffisant qu'en tant que ministre de tutelle compétent, il ne fasse qu'insister auprès du Groupe SNCB pour que celui-ci accepte un avenant aux contrats de gestion. Si la politique souhaitée se fait attendre, il doit simplement l'imposer.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* ne doute pas que le groupe de travail sécurité du Groupe SNCB soit en train de mettre en œuvre les recommandations de la commission spéciale, mais constate que celui-ci n'est guère disposé à donner communication de l'état d'avancement de ces travaux, ce qui dénote une attitude négative. Comment se fait-il que le gouvernement n'a pas accès à l'information interne du Groupe SNCB? Quels sont les obstacles qui empêchent le gouvernement de vérifier que l'installation du système TBL1+ s'opère de façon parallèle pour Infrabel et la SNCB? L'intervenant rappelle la recommandation 1.7 de la commission spéciale: "Le ministre ayant les entreprises publiques dans ses attributions, ainsi que les CEO du groupe SNCB présenteront annuellement au Parlement un rapport d'avancement du déploiement des systèmes TBL1+ et ETCS. À cette occasion, ils expliqueront les raisons d'éventuelles difficultés et les moyens à mettre en œuvre pour respecter le planning initial."

*M. Tanguy Veys (VB)* indique que le ministre est responsable si le Groupe SNCB est en défaut sur certains points. Il y a de toute évidence de la mauvaise volonté dans le chef des dirigeants des trois entreprises publiques, qui fixent leurs propres priorités au lieu de s'inscrire dans la logique des recommandations de la commission. Le ministre doit, si nécessaire, déterminer lui-même la politique du Groupe SNCB.

Le ministre se contredit à propos de l'accident de Godinne: d'une part, il déclare qu'il est encore prématuré de tirer des conclusions parce que l'enquête est encore en cours, d'autre part, il affirme qu'à la suite de cet accident, certaines mesures ont déjà été prises. Si l'on peut déjà tirer certaines conclusions, comme c'est manifestement le cas, il doit les communiquer à la commission.

*Mme Linda Musin (PS)* attend avec intérêt l'évaluation détaillée de l'exécution des recommandations de la commission spéciale prévue fin septembre 2012.

## IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

*De heer Steven Vandeput (N-VA)* benadrukt dat de minister zijn gezag meer moet laten gelden. Het is onvoldoende dat hij als bevoegde voogdijminister bij de NMBS-Groep aandringt op de aanneming van een bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten: als het gewenste beleid uitblijft, moet hij het afdwingen.

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* betwijfelt niet dat de werkgroep veiligheid van de NMBS-Groep bezig is met de implementatie van de aanbevelingen van de bijzondere commissie, maar stelt vast dat er geen bereidheid is om inzage te geven van de stand van zaken, wat op een negatieve attitude wijst. Hoe komt het dat de minister geen toegang tot interne informatie van de NMBS-Groep heeft? Wat zijn de obstakels die verhinderen dat hij nagaat of de installatie van TBL1+ gelijklopend is voor Infrabel en de NMBS? De spreker brengt aanbeveling 1.7 van de bijzondere commissie in herinnering: "De inzake overheidsbedrijven bevoegde minister en de CEO's van de NMBS-Groep moeten jaarlijks aan het Parlement een voortgangsrapport voorleggen over de installatie van de TBL1+- en ETCS-systemen. Zij zullen bij die gelegenheid de redenen voor de eventuele vertragingen toelichten en aangeven welke middelen zullen worden ingezet om de oorspronkelijke planning in acht te nemen."

*De heer Tanguy Veys (VB)* stelt dat de minister verantwoordelijk is als de NMBS-Groep op bepaalde punten in gebreke blijft. Er is klaarblijkelijk onwil bij de leidinggevenden van de drie overheidsbedrijven, die hun eigen prioriteiten bepalen in plaats van zich in te schrijven in de logica van de aanbevelingen van de commissie. De minister moet desnoods zelf het beleid van de NMBS-Groep bepalen.

De minister is met zichzelf in tegenspraak wat het ongeval in Godinne betreft: enerzijds zegt hij dat het nog te vroeg is om conclusies te trekken omdat het onderzoek nog loopt, anderzijds stelt hij dat naar aanleiding van het ongeval reeds bepaalde maatregelen werden genomen. Als nu al bepaalde conclusies konden worden getrokken, zoals klaarblijkelijk het geval is, moet hij die aan de commissie meedelen.

*Mevrouw Linda Musin (PS)* ziet uit naar de gedetailleerde evaluatie van de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie eind september 2012.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* note un certain nombre d'évolutions positives, mais déplore que le ministre ne soit actuellement pas en mesure de faire le point de la situation. Le ministre et la commission spéciale doivent insister pour que l'avenant aux contrats de gestion entre rapidement en vigueur.

*M. David Geerts (sp.a), président,* indique que la mission de la commission consiste à veiller à ce que dans le cadre de la mise en œuvre de ses recommandations, on ne se limite pas à annoncer des initiatives, mais que l'on arrive également à des résultats. Par des auditions et d'autres initiatives, la commission spéciale peut aider le ministre à maintenir une forte pression sur le Groupe SNCB.

En vue de la mise en œuvre de la recommandation 1.7, il demandera, en sa qualité de président de la commission, où en est actuellement l'installation du système TBL1+. Il insistera également pour que la troisième annexe entre en vigueur, demandera une copie de la note sur la mise en œuvre des recommandations de la commission, qui est annoncée pour la fin septembre 2012, et invitera les CEO des trois sociétés à prendre part à une audition en octobre 2012.

*Les rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*Le président,*

David GEERTS

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* ontwaart positieve evoluties, maar betreurt dat de minister op dit moment geen inzage kan geven van de stand van zaken. De minister en de bijzondere commissie moeten erop aandringen dat het bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten spoedig in werking treedt.

*De heer David Geerts (sp.a), voorzitter,* stelt dat de opdracht van de commissie erin bestaat erover te waken dat in het kader van de uitvoering van haar aanbevelingen niet alleen initiatieven worden aangekondigd, maar ook resultaten worden bereikt. Door hoorzittingen en andere initiatieven kan de bijzondere commissie de minister helpen om de druk op de NMBS-Groep hoog te houden.

Om uitvoering te geven aan aanbeveling 1.7 zal hij in zijn hoedanigheid van commissievoorzitter vragen naar de stand van zaken wat de installatie van TBL1+ betreft. Hij zal ook aandringen op de inwerkingtreding van het derde bijvoegsel, vragen om een kopie van de nota over de uitvoering van de aanbevelingen van de commissie, die voor eind september 2012 wordt aangekondigd, en de CEO's van de drie vennootschappen uitnodigen voor een hoorzitting in oktober 2012.

*De rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*De voorzitter,*

David GEERTS