

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 januari 2015

**De impact van het afschakelplan op het
nationale treinverkeer**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER JEAN-JACQUES **FLAHAUX**

INHOUD

Blz.

I. Gemeenschappelijke inleidende uiteenzetting door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS, de heer Luc Lallemand, CEO van Infrabel, en de heer Jo Cornu, CEO van de NMBS.....	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	9
III. Antwoorden van de minister en de genodigden....	13
IV. Bijlagen.....	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 janvier 2015

**L'impact du plan de délestage sur le trafic
ferroviaire national**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. JEAN-JACQUES **FLAHAUX**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif commun de Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB, de M. Luc Lallemand, CEO d'Infrabel et de M. Jo Cornu, CEO de la SNCB	3
II. Questions et observations des membres.....	9
III. Réponses de la ministre et des invités.....	13
IV. Annexes.....	19

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Wouter Raskin
PS	Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Isabelle Poncet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van 10 december 2014 een hoorzitting gehouden over de mogelijke impact van het nationaal afschakelplan — ingeval van elektriciteitsschaarste tijdens de periode gaande van december 2014 tot maart 2015 — op het nationale treinverkeer.

*
* *

Mevrouw Karine Lalieux, voorzitter, hecht eraan een inleidende uiteenzetting te geven. De energiebevoorrading heeft in de recente geschiedenis, zeker nu de helft van de kerncentrales om uiteenlopende redenen werd stilgelegd, nooit zo onder druk gestaan als vandaag. Een black-out mag tijdens de komende wintermaanden dan al niet waarschijnlijk zijn, hij is in ieder geval mogelijk. Om paniek te vermijden heeft de bevolking recht op informatie. De spoorveiligheid dient een absolute prioriteit te zijn. Over de impact op de economie en op de burgerlijke veiligheid werden reeds afgelopen september hoorzittingen gehouden in de commissies Binnenlandse Zaken en Bedrijfsleven (CRIV 54 COM 003 tot 009). De verschillende federale overheidsdiensten moeten voortdurend samenwerken, maar ook de overheidsbedrijven verantwoordelijk voor de spoormobiliteit moeten bij dit overleg worden betrokken. Bedoeling is de gevolgen voor de werknemers en de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

I. — GEMEENSCHAPPELIJKE INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW JACQUELINE GALANT, MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL EN DE NMBS, DE HEER LUC LALLEMAND, CEO VAN INFRABEL, EN DE HEER JO CORNU, CEO VAN DE NMBS

A. Betoog van de minister

Het gevaar van een algemeen stroomtekort ligt lager dan oorspronkelijk gevreesd. De kerncentrale van Doel 4 wordt eerlang opnieuw opgestart. Regeren is evenwel vooruitzien. In die optiek moet dan ook alles in het werk worden gesteld om een mogelijk rampscenario in het treinverkeer ingeval van afschakeling te vermijden. De voornaamste gesprekspartner van de minister is uiteraard de minister van Energie. Een plan om tijdig maatregelen te nemen en in ieder geval duidelijke afspraken te maken moet paniek onder de bevolking verhinderen, ook wat de verplaatsingen per trein van de pendelaars betreft. De minister heeft reeds aan talloze vergaderingen

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, au cours de sa réunion du 10 décembre 2014, une audition sur l'impact possible du plan national de délestage — en cas de pénurie d'électricité durant la période allant de décembre 2014 à mars 2015 — sur le trafic ferroviaire national.

*
* *

Mme Karine Lalieux, présidente, tient à faire une déclaration introductive. L'approvisionnement énergétique de la Belgique n'a jamais été aussi menacé qu'aujourd'hui, surtout depuis la mise à l'arrêt, pour des raisons diverses, de la moitié de nos centrales nucléaires. Si l'on ne peut pas dire qu'un black-out soit vraisemblable durant les mois d'hiver à venir, c'est en tout cas une possibilité. Pour éviter la panique, la population a le droit d'être informée. La sécurité du rail doit être une priorité absolue. Des auditions ont déjà été organisées en septembre dernier à propos de l'impact du plan de délestage sur la sécurité civile et sur l'économie, respectivement au sein des commissions de l'Intérieur et de l'Économie (CRIV 54 COM 003 à 009). Si les différents services publics fédéraux doivent se concerter sans cesse, les entreprises publiques responsables de la mobilité ferroviaire doivent également être associées à cette concertation, l'objectif étant de limiter au maximum les désagréments pour les travailleurs et les voyageurs.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF COMMUN DE MME JACQUELINE GALANT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, CHARGÉE DE BELGOCONTROL ET DE LA SNCB, DE M. LUC LALLEMAND, CEO D'INFRABEL ET DE M. JO CORNU, CEO DE LA SNCB

A. Exposé de la ministre

Le risque d'une pénurie générale d'électricité semble moins aigu que ce que l'on craignait initialement. La centrale nucléaire de Doel 4 sera bientôt remise en marche. Néanmoins, gouverner, c'est prévoir. Dans cette optique, tout doit donc être mis en œuvre pour éviter un scénario catastrophe dans la circulation des trains en cas de délestage. L'interlocutrice principale de la ministre est évidemment la ministre de l'Énergie. Le fait de planifier des mesures à temps et, en tout cas, de conclure des accords clairs, évitera la panique parmi la population, notamment en ce qui concerne les déplacements en train des navetteurs. La ministre

deelgenomen die gewijd waren aan deze problematiek. De NMBS en Infrabel zijn de grootste stroomverbruikers van het land. Een afschakeling per zone kan niet worden overwogen. De impact zou zich over het hele spoorweg-net laten gevoelen. Een alternatief vervoerplan wordt dan onmogelijk. De communicatie moet tijdig gebeuren, maar de twee belangrijkste prioriteiten zijn de veiligheid en de continuïteit van de dienstverlening.

De minister heeft erop aangedrongen dat de NMBS en Infrabel, ofschoon zij de uiteindelijke beslissing tot afschakelen niet zullen nemen (deze bevoegdheid behoort toe aan de interventiecel van het Crisiscentrum onder voogdij van de minister van Binnenlandse Zaken), vertegenwoordigd zouden zijn in het Crisiscentrum.

De minister onderstreept dat geen enkel risico mag worden genomen op het vlak van de veiligheid van zowel het treinverkeer als het verkeer tout court. De politie- en hulpdiensten dienen daarvoor uiteraard over de nodige informatie te beschikken, inzonderheid in verband met de overwegen. Ook de pendelaars moeten terdege geïnformeerd worden over datgene waaraan ze zich kunnen verwachten.

B. Betoog van de heer Luc Lallemand

De rol van de Staat aan de ene kant en van de NMBS en Infrabel aan de andere kant moet goed worden omschreven. De NMBS is een van de spoorwegoperatoren, zij het wel de belangrijkste, zeker op het vlak van het binnenlands reizigersvervoer. Het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer evolueren in een geliberaliseerde context. Vier goederenvervoerders zijn aangesloten op het elektriciteitsnet, alsook de Thalys en de Eurostar. Infrabel is aangesloten op verscheidene distributienetten, zowel landelijk als nationaal, en levert stroom via de bovenleidingen aan de spoorwegoperatoren. Concreet wordt meer dan 90 % van de stroom aan de NMBS geleverd.

De kerncentrales van Doel 3 en 4 alsook Tihange 2 zijn stilgelegd. Dit betekent een deficit van 3 000 megawatt, zodat de stroomvoorziening tijdens de wintermaanden, inzonderheid tijdens de piekuren (van 7 tot 9 uur 's ochtends en van 4 tot 6 uur 's avonds), onder druk komt te staan en de continuïteit alleen gegarandeerd kan worden door tijdelijke en gecontroleerde onderbrekingen, afschakelingen genoemd.

In het licht van deze voorlopig nog hypothetische situatie — die het hopelijk ook zal blijven — dringen een aantal maatregelen zich op: ten eerste moeten de

a déjà participé à une quantité de réunions dédiées à cette problématique. La SNCB et Infrabel sont les plus gros consommateurs d'électricité du pays. Un délestage par zone est inconcevable. L'impact s'en ferait ressentir sur l'ensemble du réseau de chemins de fer. Un plan de transport alternatif serait dès lors impossible. Les informations doivent être communiquées dans les temps mais les deux priorités majeures sont la sécurité et la continuité du service.

La ministre a insisté pour que la SNCB et Infrabel, bien qu'elles ne prennent pas la décision finale de procéder au délestage (cette compétence relève de la cellule d'intervention du Centre de crise, sous la tutelle du ministre de l'Intérieur), soient représentées au sein du Centre de crise.

La ministre souligne qu'aucun risque ne peut être pris en matière de sécurité, tant en ce qui concerne la circulation des trains qu'en ce qui concerne la circulation tout court. À cette fin, les services de police et d'urgence doivent évidemment disposer des informations nécessaires, notamment au sujet des passages à niveau. Les navetteurs doivent, eux aussi, être dûment informés sur ce qui les attend.

B. Exposé de M. Luc Lallemand

Le rôle de l'État, d'une part, et celui de la SNCB et d'Infrabel, d'autre part, doivent être clairement définis. La SNCB est l'un des opérateurs ferroviaires, mais c'est le principal, surtout en ce qui concerne le transport national des voyageurs. Le transport des marchandises et le transport international des passagers évoluent dans un contexte libéralisé. Quatre transporteurs de marchandises sont connectés au réseau électrique, ainsi que le Thalys et l'Eurostar. Infrabel est reliée à différents réseaux de distribution, tant au niveau régional qu'au niveau national, et elle fournit de l'électricité aux opérateurs ferroviaires par le biais des caténaires. Concrètement, plus de 90 % de l'électricité est destinée à la SNCB.

Les centrales nucléaires de Doel 3 et 4 ainsi que celle de Tihange 2 sont à l'arrêt. Cela représente un déficit de 3 000 megawatt, si bien que l'alimentation en électricité subit des pressions au cours des mois d'hiver, en particulier aux heures de pointe (entre 7 et 9 heures et entre 16 et 18 heures) et que la continuité ne peut être garantie que par des coupures temporaires et contrôlées, appelées délestages.

Un certain nombre de mesures s'imposent à la lumière de cette situation provisoire et hypothétique — dont il est à espérer qu'elle le demeurera: premièrement,

consumenten gesensibiliseerd worden aangaande het stroomverbruik, ten tweede kunnen een aantal beperkingen aan de consumenten worden opgelegd na overleg van de ministers van Economie en Energie, en ten slotte — in het uiterste geval — kan er tot afschakelen per zone in verschillende fasen worden overgegaan.

In 2012 was er reeds een afschakelplan die sloeg op verschillende sectoren.

Een dergelijk plan splitst het land op in vijf zones: noordwest, noordoost, centrum, zuidwest en zuidoost. Iedere zone is nog eens opgesplitst in zes schijven van 500 megawattuur. De schijven worden nog eens onderverdeeld in delen A en B.

Het probleem is dat het zeer dichte stervormig spoorweganetwerk zeer kwetsbaar is voor stroomonderbrekingen in welk punt van het net ook. De impact — die minutieus wordt berekend per aansluitingspunt — is bij stroomonderbreking dus maximaal. (Zie kaarten in bijlage.)

Infrabel stelt dan ook alles in het werk om een dergelijke gebeurtenis te vermijden.

Een eerste reeks energiebesparende maatregelen zoals de inzet van eco-energetische technologieën in werkplaatsen en gebouwen, het gebruik van alternatieve brandstoffen, de levering van groene energie en de indienststelling van de zeiltrein (de hogesnelheidstrein naar Nederland op energie uit zonnepanelen) werden ernstig bestudeerd.

Infrabel en de NMBS nemen dagelijks 2 % van het landelijk elektriciteitsverbruik voor hun rekening met twee piekmomenten tijdens de ochtend- en avondspits. Het jaarlijks stroomverbruik is 1,6 terawattuur, waarvan 1,4 terawattuur voor tractie en 250 gigawatt voor infrastructuur (voor onder meer de verwarming van wissels tijdens de vorst).

In september 2012 is het managementcomité van Infrabel reeds gestart met het analyseren van een grote stroomonderbreking. De resultaten werden in oktober 2013 meegedeeld aan het Crisiscentrum, samengesteld uit vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken en de federale overheidsdiensten Mobiliteit en Vervoer enerzijds en Economie anderzijds. In de loop van 2014 mondde deze analyse uit in het opstellen van een noodplan, samen met de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Talloze overlegvergaderingen werden gewijd aan het nemen van energiebesparende maatregelen. Vervolgens waren er ook veel bilaterale vergaderingen waarin dit noodplan werd afgestemd op de provinciale noodplannen. Ook werd een lijst

il s'agit de sensibiliser les consommateurs à la consommation d'électricité; ensuite, un certain nombre de limitations peuvent être imposées aux consommateurs après concertation avec les ministres de l'Économie et de l'Énergie, et enfin — en cas extrême — il peut être procédé au délestage par zone en différentes phases.

Un plan de délestage frappant différents secteurs avait déjà été établi en 2012.

Un tel plan découpe le pays en cinq zones: nord-ouest, nord-est, centre, sud-ouest et sud-est. Chaque zone est encore scindée en six tranches de 500 megawatt-heure. Les tranches sont elles-mêmes divisées en parties A et B.

Le problème est que le réseau ferroviaire très dense et en étoile est très sensible aux coupures de courant en quelque point du réseau que ce soit. L'impact — minutieusement calculé par point de raccordement — est donc maximal en cas de coupure de courant. (Voir cartes en annexe.)

Infrabel met dès lors tout en œuvre pour éviter pareille éventualité.

Une première série de mesures d'économie d'énergie, telles que l'utilisation de technologies éco-énergétiques dans les ateliers et les bâtiments, l'utilisation de combustibles alternatifs, la fourniture d'énergie verte et la mise en service du train à voile (le train à grande vitesse qui relie les Pays-Bas en utilisant l'énergie de panneaux solaires) ont été sérieusement étudiées.

Infrabel et la SNCB prennent à leur compte 2 % de la consommation d'électricité quotidienne nationale, avec deux pointes le matin et le soir. La consommation d'électricité annuelle s'élève à 1,6 terawatt-heure, dont 1,4 terawatt-heure pour la traction et 250 gigawatt pour l'infrastructure (notamment pour le chauffage des aiguillages en période de gel).

Dès septembre 2012, le comité de gestion d'Infrabel a entamé l'analyse du scénario d'une grosse coupure d'électricité. Les résultats en ont été communiqués en 2013 au Centre de crise, composé de représentants de l'Intérieur et des services publics fédéraux Mobilité et Transport, d'une part, et Économie, d'autre part. Dans le courant de 2014, cette analyse a débouché sur l'établissement d'un plan d'urgence, en collaboration avec le service public fédéral Mobilité et Transport. D'innombrables réunions de concertation ont été consacrées à l'adoption de mesures visant à économiser l'énergie. Ensuite, il y a eu également de nombreuses réunions bilatérales en vue d'harmoniser ce plan d'urgence avec les plans d'urgence provinciaux. Une liste

opgesteld van prioritaire overwegen die zouden worden geblokkeerd. Ten slotte werd de rol omschreven van de contacten met de hulpdiensten en civiele autoriteiten en voorzien in de deelname van de provinciale veiligheidscellen.

Concreet moest — en moet — worden bepaald in welke zone van het afschakelplan de aansluitingspunten van het spoorwegnet op het elektriciteitsnet zich exact bevinden. Zonder deze cruciale informatie van de netbeheerders — die tot vandaag nog niet volledig is ondanks de aan ORES en EANDIS gestuurde ingebrekestellingen — is het niet mogelijk de veiligheid te garanderen. Vooral de signalisatie is in dergelijke gevallen vitaal.

Samengevat zijn de problemen de volgende:

1° Het stervormige spoorwegnet (*nota bene* het dichtste van Europa) en het complexe elektriciteitsnetwerk (met de vele aansluitingspunten — zie verder) vallen niet samen. Ieder aansluitingspunt dat wordt afgeschakeld heeft een impact die zich niet beperkt tot de lijn waarop het zich bevindt. Hier komt nog bij dat er — om het eenvoudig te houden — twee soorten aansluitingen zijn, die van Elia (met een spanning van meer dan 36 kilovolt, zonder impact op het afschakelplan) en die van de plaatselijke distributeurs (met een spanning van minder dan 36 kilovolt), die wel deel uitmaken van het landelijke afschakelplan maar in sommige gevallen afhangen van een lokale beslissing. De impact van kleine stroomstoringen is vaak omvangrijker dan men op het eerste gezicht zou vermoeden. Op 1 oktober 2014 heeft een kleine storing in het Luikse van het elektronisch digitale signalatiesysteem (EBP) geleid tot de afschaffing van 41 treinen en een gecumuleerde vertraging van 2 780 minuten. Op 26 juni 2014 heeft een onderbreking op lijn 94 naar Edingen geleid tot de afschaffing van 24 treinen en een gecumuleerde vertraging van 1 600 minuten. Anders gezegd: een lokale storing kan een landelijke impact hebben.

2° De informatiedoorstroming van de energieleveranciers aan de spoorwegoperatoren verloopt verre van vlekkeloos. Tot september van dit jaar werden Infrabel en de NMBS, toch grootverbruikers, door Synergrid per gewone e-mail bericht van eventuele problemen op het elektriciteitsnet. Nochtans hangen de seinhuizen rechtstreeks hiervan af. ORES en EANDIS blijven in gebreke Infrabel en de NMBS de volledige informatie te verstrekken over de zone van het afschakelplan waarin ieder aansluitingspunt zich bevindt, terwijl nochtans alle EAN-codes van de aansluitingspunten werden meegedeeld. Ten slotte is er de vaagheid over het ogenblik waarop tot effectief afschakelen zal worden beslist, wat Infrabel

des passages à niveau prioritaires qui seraient bloqués a également été dressée. Enfin, on a défini le rôle des contacts avec les services de secours et les autorités civiles et l'on a prévu la participation des cellules de sécurité provinciales.

Concrètement, il fallait — et il faut — déterminer dans quelle zone du plan de délestage les connexions du réseau ferroviaire au réseau électrique se situent précisément. Sans ces informations cruciales des gestionnaires du réseau — qui jusqu'ici n'est pas encore complètes en dépit des mises en demeure envoyées à ORES et à EANDIS — il n'est pas possible de garantir la sécurité. C'est surtout la signalisation qui est vitale en pareils cas.

En résumé, les problèmes sont les suivants:

1° La structure en étoile du réseau ferroviaire (*nota bene*, le plus dense d'Europe) et le réseau électrique complexe (avec les nombreuses connexions — voir ci-après) ne correspondent pas. Chaque connexion qui est débranchée a un impact qui ne se limite pas à la ligne sur laquelle elle se situe. À cela s'ajoute que — pour faire simple — il y a deux sortes de connexions, celles avec Elia (d'une tension de plus de 36 kilovolts, sans impact sur le plan de délestage) et celles des distributeurs locaux (d'une tension inférieure à 36 kilovolts), qui font bien partie du plan national de délestage mais qui, dans certains cas, dépendent d'une décision locale. L'impact de petites pannes de courant est souvent plus important qu'on ne l'imagine à première vue. Le 1^{er} octobre 2014, une petite panne, dans la région liégeoise, du système de signalisation numérique électronique (EBP) a entraîné la suppression de 41 trains et un retard cumulé de 2 780 minutes. Le 26 juin 2014, une coupure sur la ligne 94 vers Enghien a entraîné la suppression de 24 trains et un retard cumulé de 1 600 minutes. En d'autres termes, une panne locale peut avoir un impact national.

2° La transmission des informations des fournisseurs d'énergie aux opérateurs ferroviaires est loin d'être parfaite. Jusqu'en septembre de cette année, Synergrid informait Infrabel et la SNCB, qui sont pourtant de gros consommateurs, des éventuels problèmes sur le réseau électrique par un simple courriel. Les cabines de signalisation en dépendent pourtant directement. ORES et EANDIS n'ont toujours pas fourni à Infrabel et à la SNCB les informations complètes sur la zone du plan de délestage dans lequel chaque connexion se situe, alors que tous les codes EAN des connexions leur ont pourtant été transmis. Enfin, il y a le flou entourant le moment où l'on décidera le délestage effectif, ce qui contraint

en de NMBS ertoe verplicht de beslissing tot stillegging van het treinverkeer om 18 uur de dag tevoren te nemen.

Samengevat heeft de analyse het volgende plaatje opgeleverd:

1° In de eerste fase van de afschakeling (schijf 6 eerst) komt niet alleen de veiligheid van het treinverkeer maar ook dat van het verkeer tout court in gevaar, vermits de seinen, wissels, spoorcircuits, overwegen en zelfs GSM-R automatisch in veiligheidsmodus worden geplaatst. De seinen kleuren allemaal rood en de slagbomen van de overwegen gaan allemaal dicht. Dit kan uiteraard een verkeerschaos veroorzaken. De elektriciteitsvoeding wordt afgeleid, wat later het probleem van het heropstarten van zowel de installaties van Infrabel als die van de NMBS zal stellen. Alle treinen stoppen, maar ze kunnen niet meer gelokaliseerd worden. Dit is de hoofdreden waarom in termen van vierentwintig uur wordt gedacht in verband met et stilleggen van het treinverkeer.

2° Een simulatie van bijvoorbeeld een afschakeling in schijf 3 leverde de volgende chronologie op:

— op moment T0 — het moment van de afschakeling — stoppen de treinen met behoud van het comfort (airco, verwarming, verlichting en verluchting), eventueel wordt overgegaan tot evacuatie (maar een trein verlaten op eigen kracht is een hachelijke onderneming), de informatieborden vallen uit en de overwegen worden gesloten, wat tot verkeersfiles aanleiding zal geven;

— op T30min — een halfuur later — vallen de EBP-seinposten (elektronische digitale seinposten) uit omdat de batterijen niet voldoende vermogen hebben om een dergelijke situatie het hoofd te bieden; de operationele communicatie via Etrali wordt onderbroken en de lokatiegegevens van de treinen gaan verloren;

— op T4h — vier uur later — vallen alle seinposten uit, alsook de communicatie via Etrali en de lokatiegegevens van de treinen en het GSM-R-netwerk;

— op T6h — zes uur later — vallen de hoofdposten uit van de elektriciteitsdistributeur;

— op T8h — acht uur later valt het telefonie- en IT-netwerk uit.

Infrabel et la SNCB à prendre la décision d'arrêter le trafic ferroviaire à 18 heures la veille.

En résumé, l'analyse a abouti au résultat suivant:

1° Durant la première phase du délestage (en commençant par la tranche 6), ce n'est pas seulement la sécurité de la circulation ferroviaire qui est mise en danger, mais aussi celle de la circulation tout court, étant donné que les signaux, les aiguillages, les circuits de voies, les passages à niveau et même le GSM-R sont mis automatiquement en mode sécurité. Tous les signaux deviennent rouges et toutes les barrières des passages à niveau se ferment. Cela peut bien sûr donner lieu à de gros embarras de circulation. L'approvisionnement en électricité est dévié, ce qui posera plus tard le problème du redémarrage des installations tant d'Infrabel que de la SNCB. Tous les trains s'arrêtent, mais ils ne peuvent plus être localisés. C'est la raison principale pour laquelle on se base sur une chronologie de vingt-quatre heures en ce qui concerne l'arrêt de la circulation ferroviaire.

2° Une simulation, par exemple, d'un délestage de la tranche 3 a donné la chronologie suivante:

— au moment T0 — le moment du délestage —, les trains s'arrêtent avec maintien du confort (air conditionné, chauffage, éclairage et aération), on procède éventuellement à une évacuation (mais quitter un train par ses propres moyens est délicat), les panneaux d'information ne fonctionnent plus et les passages à niveau se ferment, ce qui provoquera des embouteillages;

— au moment T30min — une demi-heure plus tard —, les postes de signalisation EBP (postes de signalisation électroniques numériques) ne fonctionnent plus parce que les batteries n'ont pas une capacité suffisante pour faire face à une telle situation; la communication opérationnelle via Etrali est interrompue et les données de localisation des trains disparaissent;

— au moment T4h — quatre heures plus tard —, plus aucun poste de signalisation ne fonctionne; la communication via Etrali est coupée, de même que le réseau GSM-R, et les données de localisation des trains sont perdues;

— au moment T6h — six heures plus tard —, les postes principaux du distributeur d'électricité ne fonctionnent plus;

— au moment T8h — huit heures plus tard —, les réseaux téléphonique et informatique sont coupés.

Om al deze redenen, zich bewust van de risico's die een mogelijke afschakeling met zich zou brengen, wil Infrabel betrokken worden bij de beslissing tot afschakelen. Elia moet ten minste 180 minuten voor de effectieve afschakeling Infrabel op de hoogte stellen om alsnog de nodige maatregelen ten bate van zowel de veiligheid van het treinverkeer als dat van het verkeer tout court (de overwegen gaan immers automatisch dicht) te kunnen nemen.

C. Betoog van de heer Jo Cornu

De absolute prioriteit gaat naar de veiligheid van zowel de reizigers als de werknemers.

Dit impliceert dat absoluut moet worden vermeden de reizigers onderweg te moeten achterlaten maar ook de pendelaars die 's ochtends de trein hebben genomen 's avonds niet huiswaarts te kunnen vervoeren. Terzelfder tijd mag het treinaanbod niet significant worden ingekrimpt.

Om deze redenen wilde de NMBS betrokken worden bij het beslissingsproces in de schoot van het Crisiscentrum (dat alle nuttige informatie inwint om de politieke autoriteiten in staat te stellen te beslissen al dan niet tot afschakelen over te gaan) en om 18 uur de dag voordat eventueel tot afschakelen zou worden overgegaan beslissen het treinverkeer van de volgende dag al dan niet stil te leggen (omdat de dag zelf de gevolgen niet adequaat meer kunnen worden ingeschat en, rekening houdend met de hierboven geschetste doelstelling, beperkt).

De paradox die dit teweegbrengt, is dat ingevolge de beslissing van de NMBS op de vooravond van het eventuele afschakelen het treinverkeer stil te leggen, dit een dermate belangrijke energiebesparing met zich brengt dat uiteindelijk niet tot afschakelen wordt overgegaan. Het treinverkeer zal dan wel een hele dag hebben stilgelegen zonder dat het nodig was tot afschakelen over te gaan, waardoor de publieke opinie zich misschien de vraag zal stellen waarom het treinverkeer moest worden stilgelegd vermits er niet werd beslist tot afschakelen over te gaan.

Ingeval het zover komt, zal dit goed aan het publiek moeten worden uitgelegd.

Voor het zover komt, kan de NMBS uiteraard bijdragen om het probleem van stroomschaarste te ondervangen. Zo kan worden beslist de verlichting en de verluchting in de stations te verminderen. Dit zou slechts een beperkte impact op het stroomverbruik hebben. De liften kunnen worden stilgelegd. De elektronische

Pour toutes ces raisons, et parce qu'elle est consciente des risques occasionnés par un possible délestage, Infrabel souhaite être associée à la décision de procéder à un délestage. Elia doit informer Infrabel au moins 180 minutes avant le délestage effectif afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité tant de la circulation ferroviaire que de la circulation tout court (du fait de la fermeture automatique des passages à niveau).

C. Exposé de M. Jo Cornu

La priorité absolue est donnée à la sécurité tant des voyageurs que des travailleurs.

Cela implique qu'il faut absolument éviter de devoir abandonner des voyageurs en cours de route mais aussi, le soir, de ne pouvoir ramener chez eux des navetteurs qui ont pris le train le matin. Dans le même temps, il ne peut y avoir de réduction significative de l'offre ferroviaire.

Pour ces raisons, la SNCB a tenu à être associée au processus décisionnel au sein du Centre de crise (qui recueille toutes les informations utiles afin de permettre aux autorités politiques de décider de procéder ou non au délestage) et a prévu de décider, à 18 heures la veille du jour où le plan de délestage devrait éventuellement être déclenché, d'arrêter ou non le trafic ferroviaire le jour suivant (parce que les conséquences ne peuvent plus être évaluées correctement ni limitées le jour même, compte tenu de l'objectif évoqué ci-dessus).

Cela crée le paradoxe suivant: en décidant la veille du délestage éventuel d'arrêter le trafic ferroviaire, la SNCB réalise une économie d'énergie telle que l'on ne procède finalement pas au délestage. Dans ce cas, le trafic ferroviaire aura été immobilisé toute une journée alors qu'il n'était pas nécessaire de délester le réseau, ce qui amènera peut-être l'opinion publique à s'interroger sur la raison pour laquelle le trafic ferroviaire a dû être arrêté, puisqu'il n'a pas été décidé de procéder au délestage.

Dans ce cas, il faudra bien l'expliquer au public.

Avant d'en arriver là, la SNCB peut évidemment contribuer à résoudre le problème de pénurie d'électricité. C'est ainsi qu'elle peut décider de réduire l'éclairage et l'aération dans les gares. Ces mesures n'auraient qu'un impact limité sur la consommation électrique. Les escalateurs peuvent être mis à l'arrêt.

reclameborden kunnen worden uitgeschakeld. Dit zou een nog beperktere impact hebben. De regering of Infrabel zou kunnen beslissen het goederenvervoer geheel of gedeeltelijk stil te leggen. De winst hiervan wordt geschat op 10 à 25 megawatt. De NMBS zelf zou kunnen beslissen de verwarming in de treinstellen uit te schakelen. Dit zou het comfort niet ten goede komen maar ook een besparing opleveren. Dit is ten andere een beslissing die de dag zelf van de inwerkingstelling van het afschakelplan genomen kan worden. Ook kan worden beslist het treinaanbod te verminderen en op de zondagsdienst of het winterplan over te schakelen. Ten slotte zou beslist kunnen worden alle P-treinen af te schaffen. (Zie bijlage.)

Uiteraard moet een onderscheid worden gemaakt tussen afschakelen in schijf 6 en afschakelen in schijven 1 tot 5 of in een combinatie van verschillende schijven. Alleen in het eerste geval is het nog mogelijk alsnog treinen te laten rijden op voorwaarde dat Infrabel de gegevens kan analyseren die ze nog van ORES en EANDIS moet ontvangen. De beslissing tot afschakelen ligt bij de ministers van Energie en Economie. In het laatste geval — afschakelen in schijven 1 tot 5 — is geen alternatief treinverkeer mogelijk.

De grote uitdaging, behalve die van het heropstarten de dag na een afschakeling, is het publiek in te lichten over de mogelijke scenario's. Daarom wordt, ingeval de inwerkingtreding van een afschakelplan wordt overwogen, het publiek reeds een week op voorhand gewaarschuwd. Eens de beslissing om 18 uur van de dag tevoren tot stilleggen van het treinverkeer is genomen, moet het publiek via alle mogelijke middelen (waaronder de journaals om 19 uur) van die beslissing op de hoogte worden gesteld. Wanneer de dag zelf nog besparingen worden overwogen, zoals het uitschakelen van de verwarming, moet dit ook aan de treinreizigers worden duidelijk gemaakt omdat ze bijvoorbeeld gepaste winterkleding zouden aantrekken. Ook moest ingeval van een beslissing op de vooravond om het treinverkeer stil te leggen ook de dag zelf het publiek grondig worden geïnformeerd over het hoe en waarom van deze beslissing.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) herinnert eraan dat in de schoot van de commissies Bedrijfsleven en Binnenlandse Zaken reeds talrijke hoorzittingen hebben plaatsgehad. Geen enkele boog zich echter over de specifieke problematiek van de impact op de mobiliteit. De spreekster constateert dat veel gebruik wordt gemaakt

Les panneaux publicitaires électroniques peuvent être désactivés. L'effet de ces mesures serait encore plus limité. Le gouvernement ou Infrabel pourraient décider d'arrêter totalement ou partiellement le transport des marchandises. Selon les estimations, une économie de 10 à 25 mégawatts serait ainsi réalisée. La SNCB pourrait, quant à elle, décider de couper le chauffage. Cela ne favoriserait pas le confort, mais permettrait une économie supplémentaire. D'autre part, il s'agit d'une mesure qui peut être prise le jour même de l'entrée en vigueur du plan de délestage. De même, la SNCB peut décider de réduire l'offre ferroviaire et de passer au service du dimanche ou au plan hiver. Enfin, elle pourrait décider de supprimer tous les trains P. (Voir l'annexe.)

Il faut évidemment faire la distinction entre un délestage dans la tranche 6 et un délestage dans les tranches 1 à 5 ou dans une combinaison de différentes tranches. C'est seulement dans le premier cas qu'il est encore possible de faire circuler des trains sous réserve du résultat de l'analyse par Infrabel, des données qu'elle doit encore obtenir d'ORES et d'EANDIS. La décision de procéder au délestage revient aux ministres de l'Énergie et de l'Économie. En cas de délestage dans les tranches 1 à 5, il n'y a pas de trafic ferroviaire alternatif possible.

Le grand défi, outre celui du redémarrage du réseau le lendemain d'un délestage, c'est d'informer le public sur les scénarios possibles. C'est la raison pour laquelle, si l'activation du plan de délestage est envisagée, le public sera déjà averti une semaine à l'avance. Une fois que la décision d'interrompre le trafic ferroviaire sera prise, c'est-à-dire à 18 heures la veille du jour concerné, le public devra être informé de cette décision par tous les moyens possibles (notamment via les journaux télévisés de 19 h). Si des économies sont envisagées le jour même, comme la mise à l'arrêt du chauffage, il faudra en informer clairement les voyageurs, de façon à ce qu'ils puissent, par exemple, mettre des vêtements d'hiver appropriés. De même, en cas de décision d'arrêt du trafic ferroviaire prise la veille au soir, le public devra être informé le jour même, et de manière exhaustive, sur le comment et le pourquoi de cette décision.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) rappelle que de nombreuses auditions ont déjà été organisées au sein des commissions de l'Économie et de l'Intérieur. Aucune d'elles ne s'est toutefois penchée sur la problématique spécifique de l'impact du plan de délestage sur la mobilité. L'intervenante constate que l'on utilise beaucoup

van de voorwaardelijke wijs. Ze wenst te vernemen of de definitieve beslissing om 18 uur van D-1 — de dag voor in het Crisiscentrum tot afschakelen wordt beslist — valt in de zin van een algeheel stilleggen van het treinverkeer of in die van het organiseren van een minimumdienstverlening. Zullen alternatieve busverbindingen worden ingelegd? Is het niet mogelijk 's avonds bussen in te leggen ingeval de dag zelf wordt beslist vooralsnog af te schakelen? Uiteraard vergt dit alles dat een en ander tijdig aan de reizigers wordt meegedeeld. Hoe zal de doorgang van de hulpdiensten mogelijk zijn in het licht van het feit dat slagbomen bij overwegen gesloten zullen worden? Heeft de spreekster het goed voor als zij zegt dat in schijven 1 tot 5 de afschakeling volledig zal zijn? Kan Elia niet bevroeden en meedelen hoe dit vermeden kan worden?

De heer Laurent Devin (PS) billijkt de zorg om de veiligheid. Die moet immers de absolute prioriteit genieten. Op dat vlak mag geen enkel risico worden genomen. De mededeling dat de NMBS niet over alle nodige informatie beschikt is angstwekkend. Welke informatie moet nog worden verstrekt. Het uur waarop de NMBS haar beslissing neemt — om 18 uur de dag tevoren — is goed gekozen om de communicatie met het publiek, onder meer via de journaals na 19 uur, te verzorgen. De spreker vraagt zich evenwel af of de NMBS de prioriteit zal genieten om het treinverkeer alsnog te laten doorgaan of integendeel ertoe aangezet zal worden de beslissing tot stilleggen van het treinverkeer te nemen teneinde uiteindelijk als voornaamste grootverbruiker zoveel elektriciteit te besparen dat afschakelen overbodig wordt zonder dat de treinen rijden. De spreker heeft begrepen dat een afschakeling in schijf 6 minder drastische gevolgen voor het treinverkeer zal hebben dan een afschakeling in de schijven 1 tot 5. Beschikt de NMBS voor ieder aansluitingspunt op het elektriciteitsnet over de exacte locatie qua schijven? Wie moet wie informeren? Gebeurt de communicatie via de regionale bureaus van de NMBS of zal deze centraal worden beheerd? Welke zal de procedure zijn om met onder meer de lokale besturen te communiceren? Is dit niet het moment om een reflectie op te starten over autonome energiebronnen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat zelfs indien de kans dat er moet worden afgeschakeld kleiner wordt, het goed is dat de spoorwegen zich op een dergelijke mogelijkheid voorbereiden. Het is wel onrustwekkend te vernemen dat nog niet voor alle aanknopingspunten op het elektriciteitsnet is geweten in welke schijf ze liggen. Dat deze informatie in augustus en september — toen hoorzittingen werden gehouden in de commissie-Bedrijfsleven over een eventuele black-out tijdens de winterperiode — niet voorhanden was, is

le conditionnel. Elle souhaite savoir si la décision définitive prise à 18 heures du jour J-1 — la veille du jour où le Centre de crise prend la décision de procéder au délestage — signifie la mise à l'arrêt complète du trafic ferroviaire ou l'organisation d'un service minimum. Des services de bus seront-ils prévus en guise d'alternative? N'est-il pas possible de prévoir des bus lorsque la décision de procéder à un délestage intervient le jour même? Tout ceci nécessite bien sûr que les informations soient communiquées aux voyageurs en temps opportun. Comment le passage des services de secours pourrait-il être assuré, compte tenu du fait que les barrières des passages à niveau seront fermées? L'intervenante a-t-elle bien compris que dans les tranches 1 à 5, le délestage sera complet? Elia peut-il concevoir qu'une telle situation se produise et indiquer comment elle pourrait être évitée?

M. Laurent Devin (PS) approuve le souci de préserver la sécurité. Cet aspect doit en effet bénéficier de la priorité absolue. Aucun risque ne peut être pris en la matière. Il est inquiétant de constater que la SNCB ne dispose pas de toutes les informations nécessaires. Quelles sont les informations qui doivent encore lui être fournies? L'heure à laquelle il est prévu que la SNCB prendra sa décision — la veille à 18 heures — est bien choisie, car ce *timing* permet d'assurer la communication au public, notamment par les journaux diffusés après 19 heures. L'intervenant se demande toutefois si le trafic ferroviaire assuré par la SNCB sera considéré comme prioritaire ou si cette dernière sera au contraire encouragée, en tant que principal gros consommateur d'électricité, à l'immobiliser afin d'économiser suffisamment d'électricité pour éviter le délestage. L'intervenant a cru comprendre qu'un délestage dans la tranche 6 aurait des effets moins drastiques pour le trafic ferroviaire qu'un délestage dans les tranches une à 5. La SNCB sait-elle dans quelle tranche exacte se situe chaque point de raccordement au réseau électrique? Qui doit être informé, et par qui? La communication aura-t-elle lieu par le biais des bureaux régionaux de la SNCB ou sera-t-elle gérée de façon centralisée? Quelle sera la procédure appliquée pour communiquer avec les pouvoirs locaux, notamment? Ne serait-il pas temps d'initier une réflexion sur les énergies autonomes?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se réjouit que les chemins de fer se préparent à l'éventualité d'un délestage, même si le risque d'être confronté à ce type de difficultés semble s'éloigner. L'intervenant s'inquiète toutefois d'apprendre qu'on ne sait pas encore dans quelle tranche se situent tous les points de raccordement au réseau électrique. Il est compréhensible que ces informations n'aient pas encore été connues en août et en septembre — lorsque des auditions relatives à un black-out éventuel durant les mois d'hiver ont été

begrijpelijk, niet echter dat ze nog altijd niet beschikbaar is. Werden EANDIS en ORES in gebreke gesteld? Heeft de Limburgse verdeler Infrax de nodige informatie wel verstrekt? Het feit dat de overwegen automatisch dicht gaan wekt onrust bij de provinciegouverneurs en de burgemeesters. Hoe kunnen ze immers ten behoeve van de hulpdiensten worden heropend nadat het hele elektriciteitsnet wordt heropgestart? Zijn alle betrokken partijen het ermee eens dat 18 uur van D-1 het beste moment is voor de NMBS om haar beslissing van al of niet stilleggen van het treinverkeer te nemen? Elia kan immers nog tot de dag zelf wachten om te beslissen of er al dan niet wordt afgeschakeld. Het is ook hallucinant te vernemen hoeveel energie kan bespaard worden, meer zelfs dan het hele goederenvervoer. Op het vlak van energie-efficiëntie kan dus nog veel voortgang worden geboekt.

De heer Gilles Foret (MR) stelt dat tijdens het afschakelen de veiligheid de absolute prioriteit moet krijgen. De communicatie is voor, na en tijdens het afschakelen ook van cruciaal belang. Dit vereist dat alle actoren worden gecoördineerd. De ontbrekende informatie baart zorgen ingeval schijf 6 wordt afgeschakeld. Hoe zullen de provinciegouverneurs en de burgemeesters de recentste informatie verkrijgen? Kunnen geen autonome generatoren worden geïnstalleerd voor de hulpdiensten? Wat zou hiervan de kostprijs zijn?

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) wenst dat lokale overheden op de hoogte worden gesteld van het sluiten van de overwegen. Is er geen manier om dit probleem te ondervangen? Welke informatie uitgaande van welke autoriteiten mogen de lokale overheden — die ook crisiscellen zullen installeren — verwachten? De vermindering van het treinaanbod is blijkbaar goed voor 30 tot 40 megawatt. Op welke lijnen slaat deze vermindering? Hoe zal een en ander aan de reizigers tijdig worden meegedeeld? Wat kan Infrabel nog doen wanneer de verbindingen zijn verbroken? Volgens een eigen berekening zou 125 megawatt kunnen worden bespaard.

De heer David Geerts (sp.a) looft de keuze van de NMBS-groep om als prioriteit aandacht te besteden aan de veiligheid van de treingebruikers. Men kan ook niet ontkennen dat er de afgelopen weken heel wat inspanningen geleverd zijn. Hij vergelijkt de huidige stand van zaken daarbij met de antwoord van de minister op de vragen over de impact van het afschakelplan in de commissie Infrastructuur van 5 november 2014 (CRIV 54 COM 013, p. 17-20). De vertegenwoordigers van Infrabel en

organisaties in commissie de l'Économie —, mais il est incompréhensible qu'elles ne le soient toujours pas à l'heure actuelle. EANDIS et ORES ont-ils été mis en demeure? Le distributeur limbourgeois Infrax a-t-il fourni les informations nécessaires? La fermeture automatique des passages à niveau préoccupe les gouverneurs de province et les bourgmestres, qui se demandent comment ceux-ci pourront être rouverts pour laisser passer les services de secours après le rétablissement de l'ensemble du réseau électrique. Tous les acteurs concernés s'accordent-ils à considérer que l'heure retenue par la SNCB, à savoir 18 heures la veille, est le moment le plus adéquat pour prendre la décision d'immobiliser ou non le trafic ferroviaire? En effet, il convient de souligner qu'Elia peut encore décider le jour même de procéder ou non au délestage. La quantité d'énergie susceptible d'être économisée en la matière est hallucinante; elle dépasse même celle nécessaire pour l'ensemble du transport de marchandises. Il y a donc encore beaucoup de progrès à faire en termes d'efficacité énergétique.

M. Gilles Foret (MR) affirme que, durant le délestage, la sécurité doit rester la priorité absolue. La communication est également cruciale avant, pendant et après le délestage, ce qui nécessite une coordination de tous les acteurs. Les informations manquantes en cas de délestage de la tranche 6 sont préoccupantes. Comment les gouverneurs de province et les bourgmestres pourront-ils obtenir les informations les plus récentes? N'est-il pas possible d'installer des générateurs autonomes pour les services de secours? Quel serait le coût de ce dispositif?

Mme Nele Lijnen (Open Vld) souhaite que les autorités locales soient informées de la fermeture des passages à niveau. Comment remédier à ce problème? À quelles informations émanant de quelles autorités les pouvoirs locaux — qui installeront eux aussi des cellules de crise — peuvent-ils s'attendre? La réduction de l'offre de trains représente apparemment 30 à 40 megawatts. Quelles sont les lignes concernées par cette réduction? Comment les voyageurs seront-ils prévenus à temps des modifications éventuelles? Que peut encore faire Infrabel en cas de rupture de liaison? D'après un calcul propre, 125 megawatts pourraient être économisés.

M. David Geerts (sp.a) salue l'option prise par le Groupe SNCB d'accorder une attention prioritaire à la sécurité des usagers du rail. On ne peut nier par ailleurs les nombreux efforts consentis au cours des dernières semaines. Il compare la situation actuelle avec la réponse formulée par la ministre aux questions relatives à l'incidence du plan de délestage en commission de l'Infrastructuur, le 5 novembre 2014 (CRIV 54 COM 013, p. 17-20). Les représentants d'Infrabel et de la SNCB ont

NMBS hebben terecht op de moeilijk aan de publieke opinie uit te leggen paradox dat net het niet laten rijden van de treinen een afschakeling overbodig zal maken. De huidige situatie heeft wel alvast als voordeel dat de NMBS-groep bewust is gaan nadenken en analyses heeft gemaakt over mogelijke vormen van energiebesparing. In de huidige stand van zaken besluit de regering om ingeval de fases 1 tot 5 van het afschakelplan daags tevoren al vast te leggen dat er geen enkel treinverkeer zal zijn. Staat deze beslissing definitief vast of kunnen de hier gepresenteerde scenario's nog wijzigingen ondergaan, zodat het bij fase 1 tot 5 alsnog mogelijk wordt om het treinverkeer, al dan niet beperkt, te laten doorgaan? Indien de conclusies niet meer gewijzigd zullen worden, kan er al volop werk gemaakt worden van een informatiecampagne voor de treinreizigers. Welke bijkomende informatie van externe betrokken spelers hebben Infrabel en NMBS nog nodig om hun scenario's helemaal op punt te stellen?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt naar de betrokkenheid van de spoorbedrijven bij het kritieke beslissingsmoment om het treinverkeer al dan niet stil te leggen. NMBS en Infrabel zijn kennelijk betrokken bij het Nationaal Crisiscentrum. Zullen beide daarin een beslissende stem hebben op het moment van de beslissing, in het bijzonder op het kennelijk cruciale moment: 18 uur, daags voor de mogelijke afschakeling? Dreigt een beperkt treinaanbod bij een fase 6 van het afschakelplan de zaken voor de spoorbedrijven niet bijkomend te bemoeilijken, bijvoorbeeld op het vlak van de berichtgeving aan de reizigers? Er ontbreekt kennelijk nog de nodige informatie om de plannen van de NMBS-groep op punt te stellen. Spreker rekent op de nodige druk van de bevoegde minister van Energie om deze gegevens te laten overbrengen aan Infrabel en NMBS. Wat is de verhouding tussen de plannen van de Infrabel en NMBS en het contact met de hulpdiensten. Zal er een communicatiestructuur worden opgezet die vergelijkbaar is met een soort rampenplan? Wat zal er gebeuren met de private spoorwegbedrijven die goederenvervoer organiseren bij een afschakeling, meer bepaald de beide bedrijven die niet afhankelijk zijn van de elektriciteitstoevoer maar diesel gebruiken?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) wil weten waarom uitgerekend fase 6 van het afschakelplan alsnog een beperkt treinaanbod zou mogelijk maken, terwijl dat voor de overige vijf fases niet het geval is. Zijn er technische of geografische factoren in het spel? Mevrouw Poncelet sluit zich aan bij de overige sprekers die willen vernemen wat er concreet gebeurt met de spoorwegovergangen bij een afschakeling.

très justement insisté sur le paradoxe difficile à expliquer à l'opinion publique que le fait de ne pas faire rouler les trains rendait le délestage superflu. La situation actuelle présente au moins l'avantage d'une prise de conscience au sein du Groupe SNCB, qui s'est mis à réfléchir et à analyser les mesures possibles d'économie d'énergie. Dans l'état actuel des choses, le gouvernement décide, en cas d'activation des phases 1 à 5 du plan de délestage, de prévoir dès la veille qu'aucun train ne circulera. Cette décision est-elle définitive ou les scénarios présentés peuvent-ils encore subir des modifications, de sorte que, dans les phases 1 à 5, la circulation des trains puisse être totalement ou partiellement maintenue? Si les conclusions sont immuables, une campagne d'information à l'intention des usagers du rail peut être lancée sans délai. De quelles informations supplémentaires provenant d'acteurs externes Infrabel et la SNCB ont-elles encore besoin pour finaliser leurs scénarios?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande si les entreprises ferroviaires seront consultées au moment critique où il faudra décider d'arrêter ou non la circulation des trains. La SNCB et Infrabel sont apparemment associées au Centre de crise. Y disposeront-elles d'une voix délibérative au moment de la décision, en particulier au moment manifestement crucial: à 18 heures, la veille du délestage éventuel? Si la phase 6 du plan de délestage est activée, une limitation de l'offre ferroviaire ne risque-t-elle pas de compliquer encore davantage la situation pour les entreprises ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'information des voyageurs? Il manque visiblement au Groupe SNCB certaines informations pour mettre au point ses plans. L'intervenant compte sur la ministre de l'Énergie pour mettre la pression nécessaire afin que ces données soient transmises à Infrabel et à la SNCB. Quel est le rapport entre les plans d'Infrabel et de la SNCB et le contact avec les services de secours? Une structure de communication comparable à un plan catastrophe sera-t-elle mise en place? Qu'advient-il des entreprises ferroviaires privées qui organisent le transport de marchandises en cas de délestage, plus particulièrement les deux entreprises qui ne sont pas dépendantes de l'alimentation électrique, puisqu'elles utilisent le diesel?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) demande pourquoi c'est précisément durant la phase 6 du plan de délestage qu'une offre ferroviaire limitée resterait possible, alors que ce n'est pas le cas pour les cinq autres phases. Des facteurs techniques ou géographiques sont-ils en jeu? Mme Poncelet se rallie à la demande des autres intervenants qui veulent savoir ce qui se passe concrètement aux passages à niveau en cas de délestage.

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt dat de NMBS-groep en de regering terecht veel aandacht hebben besteed aan de mogelijke gevolgen van de afschakeling voor het spoor, aan de veiligheid van de reizigers in het bijzonder. De huidige regering wordt momenteel nu eenmaal geconfronteerd met de resultaten van het energiebeleid van het afgelopen decennium. Is er ook aandacht geweest voor de veiligheid van de stations, meer bepaald de verlichting ervan? Zijn er contacten geweest met de provinciegouverneurs? Zouden NMBS of Infrabel de bevoegde minister desgevallend adviseren om louter het goederenvervoer stil te leggen teneinde een afschakeling te vermijden? Zou Elia in dat scenario kunnen garanderen dat personenvervoer mogelijk blijft? Liggen er plannen op tafel voor een tweede, opeenvolgende dag zonder treinverkeer? Is er al geanticipeerd op mogelijke juridische stappen van gestrande reizigers?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) wijst er op dat de bevoegde ontslagnemende ministers Wathelet en Fonck in de zomer verklaarden dat de periode met mogelijk gevaar voor een nood aan een afschakeling al zou aanvangen begin december. Deze gedachtewisseling komt dus niets te vroeg. Spreker is verontrust over het kennelijke uitblijven van de nodige informatie vanwege de distributienetbeheerder ORES. De impact van het treinverkeer op het dagelijkse leven maakt de zaken net ingewikkelder. Bij aankondiging van een beperkt treinaanbod moeten reeds tal van mensen het normale dagelijkse patroon wijzigen. Liever dan een mogelijke stillegging van het treinverkeer moet dus zoveel mogelijk worden ingezet op de reeds vermelde energiebesparende maatregelen (uitschakeling verwarming in de treinen etc.).

Mevrouw Karine Lalieux (PS) vraagt of de regering definitief kan bevestigen dat fase 6 de eerste stap in een mogelijk afschakelscenario zou worden. De bevoegde minister van Energie wilde daar volgens de spreker in de commissie Bedrijfsleven immers geen uitsluitel over geven.

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER EN DE GENODIGDEN

A. Antwoorden van de minister

Beslissingsmoment

Het is niet de minister die autonoom beslist over een afschakeling, noch de NMBS of Infrabel. De spoorbedrijven en de FOD Mobiliteit en Vervoer worden op de

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que le Groupe SNCB et le gouvernement accordent, à raison, beaucoup d'attention aux conséquences éventuelles du délestage pour le rail, en particulier en ce qui concerne la sécurité des voyageurs. Le fait est que le gouvernement actuel est confronté aux résultats de la politique énergétique de la dernière décennie. S'est-on également intéressé à la sécurité des gares, et plus spécifiquement à leur éclairage? Des contacts ont-ils été pris avec les gouverneurs des provinces? Le cas échéant, la SNCB et Infrabel conseilleraient-elles à la ministre compétente de mettre simplement à l'arrêt le transport des marchandises pour éviter un délestage? Dans ce scénario, Elia pourrait-elle garantir que le transport des personnes reste possible? Des plans existent-ils concernant un deuxième jour successif sans circulation ferroviaire? A-t-on déjà pris des mesures pour anticiper d'éventuelles actions judiciaires de la part de voyageurs bloqués?

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) souligne que les ministres démissionnaires en charge du dossier, M. Wathelet et Mme Fonck, avaient déclaré au cours de l'été que la période où il pouvait y avoir un risque de devoir procéder à un délestage commencerait déjà début décembre. Cet échange de vues vient donc bien à son heure. L'intervenant s'inquiète de ce que ORES, le gestionnaire du réseau de distribution, n'ait pas encore transmis les informations nécessaires. L'impact du trafic ferroviaire sur la vie quotidienne complique encore les choses. Toute annonce d'une réduction de l'offre de trains contraint déjà beaucoup de gens à changer leurs habitudes quotidiennes. Plutôt qu'un éventuel arrêt du trafic ferroviaire, il faut donc miser le plus possible sur les mesures susmentionnées visant à économiser l'énergie (couper le chauffage dans les trains, etc.).

Mme Karine Lalieux (PS) demande si le gouvernement peut définitivement confirmer que la phase 6 est la première étape d'un éventuel scénario de délestage. La ministre en charge de l'Énergie n'a, selon l'intervenante, pas voulu répondre à cette question en commission de l'Économie.

III. — RÉPONSES DE LA MINISTRE ET DES INVITÉS

A. Réponses de la ministre

Moment de la prise de décision

Ce n'est pas la ministre qui décide de façon autonome d'un délestage, pas plus qu'Infrabel ni la SNCB. Les entreprises ferroviaires et le SPF Mobilité et Transports

hoogte gebracht van de beslissing tot ontplooiing van het afschakelplan. Wel worden de NMBS en Infrabel door hun aanwezigheid in het Nationaal Crisiscentrum permanent op de hoogte gehouden en kunnen ze er hun mogelijke alternatieve energiebesparende maatregelen toelichten.

Op verzoek van NMBS en Infrabel is de regering met Elia tot het akkoord gekomen dat er uiterlijk om 18 uur door Elia wordt uitgemaakt of er zich de volgende dag een mogelijke afschakeling zou opdringen. Elia gaat met dergelijke procedure akkoord.

Bijkomende informatie

Op initiatief van de ministers voor Energie en Mobiliteit is er al een contactmoment geweest met alle distributienetbeheerders. De minister heeft niet de minste twijfel over de wil tot samenwerking van alle distributienetbeheerders. Een volgende vergadering staat trouwens op stapel.

De minister benadrukt de goede verstandhouding tussen de diverse FOD's met betrekking tot het afschakelplan.

Het beleid van de regering is er vooral op gericht om zoveel mogelijk betrokken instellingen en organisaties met elkaar in contact te brengen. De opname van NMBS en Infrabel in de Nationaal Crisiscentrum zal het informatieverkeer nog verder bevorderen. Hun aanwezigheid is des te belangrijker omdat ze door mogelijke alternatieve maatregelen een reële impact hebben op het energieverbruik.

Lokale overheden

De contacten met de steden en gemeenten zijn niet de taak van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daartoe dient het Nationaal Crisiscentrum en de reeds ondernomen contacten met de provinciegouverneurs.

Alternatieve vervoersmiddelen

Het Nationaal Crisiscentrum zal moeten samenwerken en overleggen met de plaatselijke crisiscentra voor de eventuele opvang van gestrande reizigers door bussen. Dit behoort niet tot de eigenlijke opdrachten van Infrabel of NMBS bij een toepassing van het afschakelplan.

Goederenvervoer

Er zal binnenkort een overleg plaatsvinden tussen de minister van Mobiliteit en de private spoorwegbedrijven die goederenvervoer organiseren met betrekking tot hun

sont informés de la décision de déploiement du plan de délestage. Toutefois, la SNCB et Infrabel sont, en raison de leur présence dans le Centre de crise national, informées en permanence et elles peuvent y présenter leurs éventuelles mesures alternatives visant à économiser l'énergie.

À la demande de la SNCB et d'Infrabel, le gouvernement a convenu avec Elia que cette dernière déciderait au plus tard à 18 heures de la nécessité ou non d'un éventuel délestage le lendemain. Elia a souscrit à cette procédure.

Informations complémentaires

À l'initiative des ministres de l'Énergie et de la Mobilité, un contact avec tous les gestionnaires de réseau de distribution a déjà eu lieu. La ministre n'a pas le moindre doute quant à la volonté de collaboration de tous les gestionnaires de réseau de distribution. Une nouvelle réunion est d'ailleurs prévue.

La ministre souligne la bonne entente qui règne entre les différents SPF pour ce qui est du plan de délestage.

La politique du gouvernement vise surtout à mettre en contact le plus possible d'institutions et d'organisations concernées. L'intégration de la SNCB et d'Infrabel dans le centre de crise national favorisera encore davantage la circulation de l'information. Leur présence est importante dès lors qu'en prenant des mesures alternatives, elles peuvent avoir un impact réel sur la consommation d'énergie.

Autorités locales

Les contacts avec les villes et les communes ne relèvent pas de la compétence du SPF Mobilité et Transports, d'où l'utilité du centre de crise national et des contacts déjà pris avec les gouverneurs de province.

Moyens de transport alternatifs

Le centre de crise national devra collaborer et se concerter avec les centres de crise locaux pour la prise en charge éventuelle, par un service de bus, des voyageurs bloqués. Cette prise en charge ne fait pas partie des missions proprement dites d'Infrabel ou de la SNCB si l'on applique le plan de délestage.

Transport de marchandises

La ministre de la Mobilité et les entreprises ferroviaires privées chargées d'organiser le transport de marchandises se concerteront bientôt à propos de leur

rol in het afschakelplan en de mogelijke gevolgen van de beslissingen van Elia en het Nationaal Crisiscentrum voor hun werkzaamheden, waaronder het mogelijke stilleggen van het goederenvervoer.

Fase 6

De minister bevestigt dat de fase 6 als eerste aan de beurt zou zijn bij een eventuele toepassing van het afschakelplan. Houden de problemen meerdere dagen aan, dan zullen uiteraard ook de overige fases van het plan worden uitgevoerd.

B. Antwoorden van de genodigden

Fase 6

Infrabel heeft van de regering vernomen dat bij een afschakeling eerst fase 6 aan bod zou komen. Daarom heeft Infrabel er het meeste aandacht aan besteed. Bij een volgende fase, zouden Infrabel en NMBS minstens al de ervaring hebben gehad met de impact van de afschakeling van fase 6.

Om de treinen van NMBS te laten rijden, zijn er de seininrichtingen van Infrabel nodig. Enkel bij fase 6 blijven de getroffen seininrichtingen beperkt tot lokale lijnen die geen verdere impact hebben op het volledige spoorwegnet. Indien bijvoorbeeld de seininrichting van Brussel-Zuid getroffen wordt, dan zou in één beweging het volledige Belgische spoorwegnet de gevolgen voelen.

Bijkomende informatie

De heer Lallemand benadrukt dat de scenario's naargelang er bijkomende informatie komt nog kunnen wijzigen. Er is nog geen enkel plan dat 100 % waterdicht is. Zelfs indien alle informatie voorhanden is met betrekking tot fase 6, zal er nog studiewerk nodig zijn om te beslissen of er treinen kunnen rijden bij de afschakeling van fase 6. Dit laatste is op heden nog geen vaststaand feit.

Aansluitingen

Het veiligheidsrisico bij een afschakeling is er vooral bij de aansluitingen met distributienetten. De impact van het afschakelplan is er bij uitstek voor de aansluitingen met plaatselijke distributienetten (overwegen, seininrichtingen etc.).

EANDIS en ORES hebben daarbij nog niet alle nodige informatie doorgegeven aan Infrabel. Zo antwoordde EANDIS al voor 136 van de 512 aansluitingen en ORES

rôle dans le plan de délestage et des conséquences possibles des décisions d'Elia et du centre de crise national sur leurs travaux, dont l'arrêt éventuel du transport de marchandises.

Phase 6

Le ministre confirme que l'on commencerait par la phase 6 en cas d'application éventuelle du plan de délestage. Si les problèmes durent plusieurs jours, les autres phases du plan seront bien sûr aussi mises en œuvre.

B. Réponses des invités

Phase 6

Infrabel a appris du gouvernement qu'en cas de délestage, on déclencherait d'abord la phase 6. C'est pourquoi Infrabel y a accordé le plus d'attention. Lors d'une phase suivante, Infrabel et la SNCB auront au moins déjà eu l'expérience de l'impact du délestage de la phase 6.

Pour que les trains de la SNCB puissent rouler, les systèmes de signalisation d'Infrabel doivent fonctionner. Il n'y a que dans la phase 6 que les systèmes touchés restent limités à des lignes locales qui n'ont pas d'impact sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Si, par exemple, la signalisation de Bruxelles-Midi était touchée, l'ensemble du réseau ferroviaire belge en ressentirait immédiatement les conséquences.

Informations supplémentaires

M. Lallemand souligne que les scénarios peuvent encore changer à mesure que des informations complémentaires seront disponibles. Aucun plan n'est encore entièrement infaillible. Même lorsque l'on disposera de toutes les informations concernant la phase 6, il faudra encore réaliser des études pour décider si des trains peuvent circuler en cas de délestage de la phase 6. Cela n'est pas encore établi pour le moment.

Connexions

Les risques pour la sécurité en cas de délestage sont surtout liés aux connexions aux réseaux de distribution. Le plan de délestage aura principalement un impact sur les connexions aux réseaux de distribution locaux (passages à niveau, signalisation, etc.).

EANDIS et ORES n'ont pas encore fourni à Infrabel toutes les informations nécessaires à ce sujet. Ainsi, EANDIS a déjà fourni une réponse pour 136 des

voor 127 aansluitingspunten op 575. Er kunnen tal van redenen zijn waarom deze informatie momenteel moeilijk vrij te geven is. Infrabel heeft de betrokken bedrijven trouwens een herinneringsbrief verstuurd. De informatievergaring wordt dagelijks opgevolgd.

Overwegen

De overwegen zijn ontworpen met het oog op de veiligheid. Bij een stroompanne (en dus ook bij een afschakeling van het stroomnet) gaan de overwegen aan de hand van een batterij in gesloten veiligheidsmodus. Ze zijn met andere woorden niet ontworpen om te blijven functioneren bij een stroomonderbreking van enige tijd en kunnen in dergelijk geval louter manueel geopend worden. Dit laatste vraagt een fysieke inspanning van vier mensen.

Hoe lang de problemen bij de overwegen kunnen duren, hangt allereerst af van de duur van de afschakeling. Naderhand moet ook nog geverifieerd worden of er geen schade is aangericht door de stroomonderbreking.

De heer Lallemand beseft dat de gesloten overwegen voor bijkomende problemen kunnen zorgen in geval van een afschakeling van (een deel van) het stroomnet. De veiligheid van het spoorwegnet — die ook bij een stroomonderbreking moet verzekerd blijven — is niet hetzelfde als de openbare veiligheid in een crisissituatie.

De seininrichtingen zijn trouwens niet uitgerust met een batterij en gaan ingeval van een stroomonderbreking onmiddellijk ophouden te functioneren.

Bewarende maatregelen

Om 18 uur daags voor een eventuele afschakeling is er nog niemand zeker dat er zich effectief een probleem zal voordoen. Het gaat om het maken van een inschatting van de gebeurtenissen de volgende dag. Op basis van deze inschatting wordt dan uiterlijk om 18 uur beslist tot hetzij het nemen van de diverse mogelijke bewarende maatregelen door de spoorwegbedrijven (uitschakeling van de verwarming, van de reclameborden, van de verlichting etc.), hetzij het stilleggen van het treinverkeer de volgende dag.

Naast de NMBS en Infrabel zijn er trouwens nog andere grootverbruikers van elektriciteit in België. Het Nationaal Crisiscentrum moet ook met hen rekening houden.

512 connexions, et ORES pour 127 connexions sur 575. Il peut y avoir toutes sortes de raisons pour lesquelles il est actuellement difficile de fournir ces informations. Infrabel a d'ailleurs envoyé une lettre de rappel aux entreprises concernées. Le recueil des informations fait l'objet d'un suivi quotidien.

Passages à niveau

Les passages à niveau sont conçus dans le but d'assurer la sécurité. En cas de panne de secteur (et donc également en cas de délestage du réseau électrique), les passages à niveau se ferment, à l'aide d'une batterie, en mode de sécurité. En d'autres mots, ils ne sont pas conçus pour continuer à fonctionner lors d'une coupure de courant d'une certaine durée et ne peuvent dans ce cas être ouverts que de façon manuelle, ce qui requiert un effort physique de la part de quatre personnes.

La durée des problèmes se posant aux passages à niveau dépend tout d'abord de la durée du délestage. Ensuite, il convient également de vérifier si la coupure de courant n'a pas occasionné de dégâts.

M. Lallemand a conscience que les passages à niveau fermés peuvent causer des problèmes supplémentaires en cas de délestage (d'une partie) du réseau électrique. La sécurité du réseau ferroviaire — qui doit également être assurée en cas de coupure de courant — n'est pas identique à la sécurité publique en situation de crise.

Les dispositifs de signalisation ne sont du reste pas équipés d'une batterie et s'arrêteront immédiatement de fonctionner en cas de coupure de courant.

Mesures conservatoires

À 18 heures, la veille d'un éventuel délestage, personne n'a encore la certitude qu'un problème se posera effectivement. Il s'agit d'évaluer les événements du lendemain. C'est sur la base de cette évaluation qu'il est décidé, à 18 heures au plus tard, de faire prendre les différentes mesures conservatoires possibles par les entreprises ferroviaires (mise à l'arrêt du chauffage, des panneaux publicitaires, de l'éclairage, etc.) ou bien de mettre à l'arrêt la circulation ferroviaire le lendemain.

Outre la SNCB et Infrabel, la Belgique compte au demeurant d'autres gros consommateurs d'électricité. Le Centre national de crise doit également en tenir compte.

Beslissingsmoment

Om 18 uur krijgt Elia het mandaat van de regering tot de eventuele afschakeling in functie van de gebeurtenissen de dag erop. Er is op dat ogenblik dus nog geen zekerheid maar de NMBS moet rekening houden met de nodige tijd om alles in gereedheid te brengen. Krijgt Elia om 18 uur het mandaat, dan moet de NMBS op dat moment al beslissen tot het volledige stilleggen van het treinverkeer of, ingeval het beperkt blijft tot fase 6, tot een partiële stillegging. Het is inderdaad mogelijk dat de NMBS dergelijke zwaarwichtige beslissing neemt, terwijl Elia het 's anderdaags niet nodig acht tot afschakeling. De veiligheid krijgt prioriteit.

Lokale overheden

Met betrekking tot Infrabel en NMBS wordt alles centraal beslist. De centrale beslissing wordt immers het al dan niet laten rijden van de treinen over het volledige net. Voor de nodige contacten met de lokale overheden refereert de heer Lallemand aan de gebruikelijke werkwijze bij de toepassing van de diverse fasen van het rampenplan.

Eigen energiebronnen

De Staat heeft in het eerste beheerscontract van de NMBS-groep (2005) het onderzoek naar eigen energiebronnen opgenomen. Deze piste is ondertussen verlaten, aangezien de kosten hiertoe exorbitant zouden zijn en deze kredieten elders efficiënter benut konden worden.

Private spoorwegbedrijven

Er zijn contacten geweest met de beide private spoorwegbedrijven die eveneens gebruik maken van het elektriciteitsnet. Het volledig stilleggen van het goederenvervoer spaart ongeveer 15 tot 25 megawatt elektriciteitsverbruik uit. Deze bedrijven moeten echter ook denken aan hun klanten en contractuele verplichtingen en zijn dus niet gelukkig met een dergelijke maatregel. De heer Lallemand benadrukt evenwel hun constructieve houding, zeker na de toezegging door de minister van Mobiliteit voor een onderhoud.

Bussen

De NMBS heeft ervaring met vervangende busdiensten ingeval er zich een plaatselijk probleem voordoet. Op een dergelijke schaal kan de NMBS nooit voorzien in voldoende bussen. Hoogstens zijn lokale oplossingen mogelijk bij een loutere afschakeling van fase 6.

Moment de la décision

À 18 heures, Elia reçoit mandat du gouvernement pour procéder à un éventuel délestage en fonction des événements qui auront lieu le lendemain. À ce stade, il n'y a donc pas encore de certitude, mais la SNCB doit tenir compte du temps nécessaire pour tout préparer. Si Elia reçoit le mandat à 18 heures, la SNCB doit décider dès cet instant d'immobiliser le trafic ferroviaire, soit totalement, soit partiellement, si le délestage reste limité à la phase 6. Il est effectivement possible que la SNCB prenne une décision d'une telle gravité et que, le lendemain, Elia n'estime finalement pas nécessaire de procéder au délestage. La priorité est donnée à la sécurité.

Pouvoirs locaux

En ce qui concerne Infrabel et la SNCB, la prise de décisions est totalement centralisée. La décision cruciale est en effet de faire ou non circuler les trains sur l'ensemble du réseau. Pour les contacts nécessaires avec les pouvoirs locaux, M. Lallemand renvoie à la procédure habituelle qui est appliquée lors des diverses phases du plan catastrophe.

Énergies autonomes

Dans le premier contrat de gestion passé avec le groupe SNCB (2005), l'État avait inclus l'examen de la possibilité, pour la SNCB, de disposer de ses propres sources d'énergie. Cette piste a été abandonnée entre-temps en raison du coût exorbitant d'une telle option, les crédits nécessaires pouvant être utilisés plus efficacement à d'autres fins.

Entreprises ferroviaires privées

Des contacts ont été établis avec les deux entreprises ferroviaires privées qui utilisent également le réseau d'électricité. L'arrêt complet du trafic de marchandises génère une économie d'électricité d'environ 15 à 25 MW. Les entreprises concernées doivent toutefois penser à leurs clients et à leurs obligations contractuelles, si bien qu'elles ne se réjouissent pas d'une telle mesure. M. Lallemand souligne toutefois leur attitude constructive, surtout depuis que la ministre de la Mobilité a promis de les rencontrer.

Bus

La SNCB a l'expérience des services de bus de substitution lorsqu'un problème local se pose. À une telle échelle, la SNCB ne pourra jamais prévoir suffisamment de bus. Des solutions locales pourraient tout au plus être mises en œuvre en cas d'activation

De eerste signalen van Elia zullen al een week bekend zijn ingeval van afschakeling. Deze tijd kan eventueel benut worden om al na te denken over oplossingen voor gestrande reizigers.

Communicatie

De communicatie met de reizigers verloopt steeds meer elektronisch, via internet, Twitter *etc.* De NMBS zal daar in crisistijd massaal gebruik van maken, net als van de gewone publieke media.

Veiligheid stations

De NMBS kan niet verhinderen dat bij een lokale afschakeling de stations, perrons *etc.* zonder verlichting komen te zitten. Het treinverkeer zal er per definitie ook gestopt zijn, wat de grootste veiligheidsrisico's al zal opvangen. Een afdoende communicatie met de reizigers kan al helpen om te vermijden dat veel mensen naar stations gaan waar geen treinen rijden en er geen verwarming of verlichting is.

Juridische gevolgen

Er kan geen twijfel over bestaan dat de algemene of plaatselijke afschakeling van het stroomnet omstandigheden zijn die volledige buiten de controle van de NMBS of Infrabel vallen.

De rapporteur,

Jean-Jacques FLAHAUX

De voorzitter,

Karine LALIEUX

de la phase 6 du plan de délestage uniquement. En cas de délestage, les premiers signaux d'Elia auront été envoyés une semaine auparavant. Cette période peut éventuellement être utilisée pour réfléchir à des solutions pour les voyageurs bloqués.

Communication

La communication avec les voyageurs s'opère de plus en plus de manière électronique, via internet, Twitter, *etc.* En temps de crise, la SNCB utilisera massivement ces modes de communication, de même que les médias publics ordinaires.

Sécurité dans les gares

La SNCB ne peut pas empêcher qu'en cas de délestage local, les gares, les quais, *etc.* ne soient plus éclairés. Par définition, la circulation des trains y sera aussi à l'arrêt, ce qui anéantira déjà les principaux risques en matière de sécurité. Une bonne communication avec les voyageurs peut aider à éviter que de nombreuses personnes se rendent dans des gares où aucun train ne circule et où il n'y a ni chauffage ni éclairage.

Conséquences juridiques

Il ne fait aucun doute que le délestage général ou local du réseau électrique est une circonstance qui échappe entièrement au contrôle de la SNCB ou d'Infrabel.

Le rapporteur,

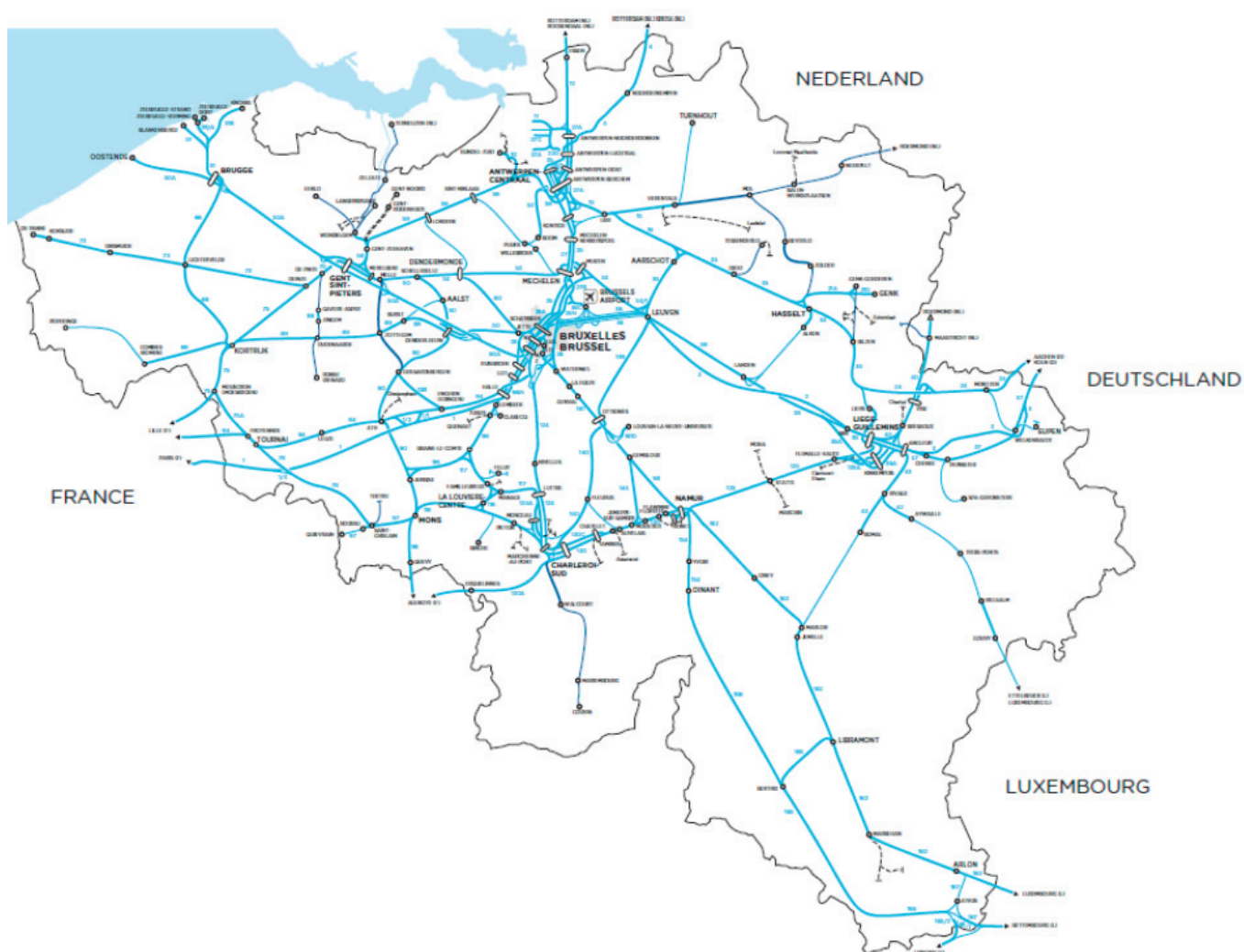
Jean-Jacques FLAHAUX

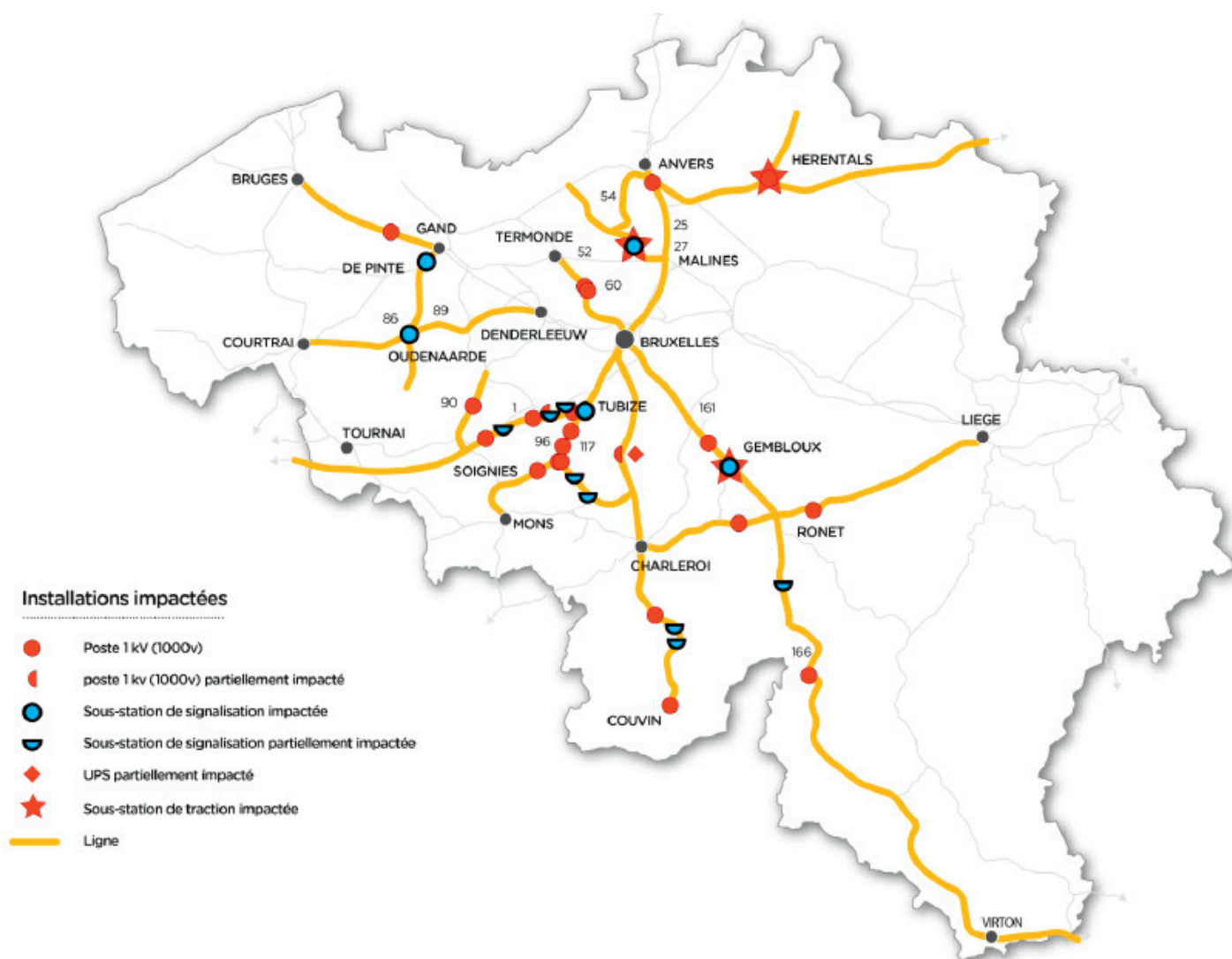
La présidente,

Karine LALIEUX

IV. — BIJLAGEN

IV. — ANNEXES





Mogelijke energiebesparende maatregelen	Impact uitgedrukt in MGW (Megawatt)	Timing van de beslissingen
MINDER verlichtingverwarming en verluchting	1 tot 2	voor 18u de dag voordien
STILLEGGEN van de liften en het doven van de gebouwverlichting in de grote stations	2	voor 18u de dag voordien
UITSCHAKELING van de elektronische reclameborden van Publifer tijdens de piekuren	0,1	voor 18u de dag voordien
GEDEELTELIJK STILLEGGEN van het goederenvervoer tijdens de piekuren	10	voor 10u de dag voordien
VOLLEDIG STILLEGGEN van het goederenvervoer tijdens de piekuren	15 tot 25	voor 10u de dag voordien
UITSCHAKELING van de verwarming in de reizigerstreinen tijdens de piekuren	40 tot 50	voor 18u de dag voordien
EEN STERK VERMINDERD treinaanbod	30 tot 40	voor 10u de dag voordien

Mesures d'économie d'énergie potentielles	Impact en MGW (Mégawatt)	Timing prise de décision
REDUCTION de l'éclairage, du chauffage et de l'aération	1 à 2	pour 18h la veille
ARRET des escalateurs et éteindre l'éclairage architectural dans les grandes gares	2	pour 18h la veille
DESACTIVATION des panneaux publicitaires Publifer dynamiques durant les heures critiques	0,1	pour 18h la veille
ARRET PARTIEL du trafic marchandises durant les heures critiques	10	pour 10h la veille
ARRET COMPLET du trafic de marchandises durant les heures critiques	15 à 25	pour 10h la veille
DESACTIVATION du chauffage dans les trains de voyageurs durant les heures critiques	40 à 50	pour 18h la veille
FORTE REDUCTION de l'offre de trains	30 à 40	pour 10h la veille