

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 april 2015

**HOORZITTING**

**over de opvolging van de aanbevelingen van  
de commissie-Buizingen**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **David GEERTS**

INHOUD	Blz.
I. Gemeenschappelijke inleidende uiteenzetting door de heer Luc Lallemand, ceo van Infrabel, de heer Jo Cornu, ceo van de NMBS, en van de heer Michel Bovy, algemeen directeur van HR-Rail .....	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden .....	8
III. Antwoorden van de minister van Middenstand, Landbouw, Zelfstandigen, KMO's en Maatschappelijke Integratie en van de genodigden.....	11
IV. Bijkomende vragen.....	17
V. Bijkomende antwoorden.....	18
Bijlagen .....	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

20 avril 2015

**AUDITION**

**sur le suivi des recommandations de la  
commission Buizingen**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
**M. David GEERTS**

SOMMAIRE	Pages
I. Exposé introductif commun de MM. Luc Lallemand, ceo d'Infrabel, Jo Cornu, ceo de la SNCB, et Michel Bovy, directeur général de HR-Rail.....	3
II. Questions et observations des membres.....	8
III. Réponses du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, et des invités .....	11
IV. Questions supplémentaires.....	17
V. Réponses supplémentaires.....	18
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 Cheran
cdH	Isabelle Poncelet

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovoni, 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 Vandendput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
Benoit 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-GO!	:	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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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](http://www.dekamer.be)  
e-mail : [publicaties@dekamer.be](mailto: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](http://www.lachambre.be)  
courriel : [publications@lachambre.be](mailto:publications@lachambre.be)

*Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC*

Dames en heren,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van 11 maart 2015 een hoorzitting gehouden aangaande de opvolging van de aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (DOC 53 0444/002 e.v.).

**I. — GEMEENSCHAPPELIJKE INLEIDENDE  
UITEENZETTING DOOR DE HEER LUC  
LALLEMAND, CEO VAN INFRABEL, DE HEER  
JO CORNU, CEO VAN DE NMBS, EN DE HEER  
MICHEL BOVY, ALGEMEEN DIRECTEUR  
VAN HR-RAIL**

**a. Betoog van de heer Lallemand**

De bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatische treinongeval in Buizingen (hierna: "bijzondere commissie Buizingen") heeft in haar verslag 109 aanbevelingen geformuleerd (DOC 53 0444/002). Daarvan hebben er 81 betrekking op Infrabel: 36 zijn ondertussen gerealiseerd en de overige 45 zijn in uitvoering. Er zijn geen ernstige vertragingen bij de uitvoering van deze aanbevelingen te melden. De 81 aanbevelingen hebben samen met het *Safety action plan* van Infrabel en aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) geleid tot het Globaal Veiligheidsplan van Infrabel. De acties die in dit plan kaderen, bestaan uit drie pijlers: de veiligheidscultuur, het veiligheidsbeheer en de technologische aspecten.

De eerste overtuigende resultaten betreffen de actieplannen tegen de seinvoorbijrijdingen (zie tabel in bijlage). In vijf jaar tijd zijn voorbijrijdingen *in globo* met meer dan 10 % afgenummerd, het bereiken van het 'gevaarlijk punt' bij een voorbijrijding op een hoofdspoor is met 25 % afgenummerd.

Infrabel heeft 6 actiedomeinen die aansluiten op de aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen:

**1. Veiligheids- en rijhulpsystemen  
(21 aanbevelingen, 7 gerealiseerd)**

De drie sleutelprojecten betreffende treinsignalisatie. In de eerste plaats wordt het gebruik van TBL1+ versneld uitgerold. Infrabel loopt hier voor op schema. Eind 2014 was bijna 96 % van het spoorwegennet hiermee

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, au cours de sa réunion du 11 mars 2015, une audition relative au suivi des recommandations de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (DOC 53 0444/002 et suivants).

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF COMMUN DE  
MM. LUC LALLEMAND, CEO D'INFRABEL,  
JO CORNU, CEO DE LA SNCB, ET MICHEL BOVY,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE HR-RAIL**

**a. Exposé de M. Lallemand**

La commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (ci-après "la commission spéciale Buizingen") a formulé 109 recommandations dans son rapport (DOC 53 0444/002). Parmi celles-ci, 81 concernent Infrabel: 36 ont été réalisées dans l'intervalle et les 45 autres sont en cours d'exécution. On ne note pas de sérieux retards dans la mise en œuvre de ces recommandations. De concert avec le *Safety action plan* d'Infrabel et les recommandations de l'Organisme d'Enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OE), les 81 recommandations ont donné naissance au Plan global de sécurité d'Infrabel. Les actions qui s'inscrivent dans ce cadre reposent sur trois piliers: la culture de la sécurité, la gestion de la sécurité et les aspects technologiques.

Les premiers résultats concluants concernent les plans d'action contre les franchissements de signaux (cf. tableau en annexe). En cinq ans, le nombre de franchissements de signaux a globalement diminué de plus de 10 % et le nombre de franchissements de signaux avec atteinte du "point dangereux" sur une voie principale a diminué de 25 %.

Infrabel a six domaines d'action qui correspondent aux recommandations de la commission spéciale Buizingen:

**1. Les systèmes de sécurité et d'aide à la conduite  
(21 recommandations, 7 réalisées)**

Les trois projets clés relatifs à la signalisation ferroviaire. En premier lieu, le système TBL1+ est déployé de façon accélérée. Infrabel est en avance sur son calendrier. Fin 2014, près de 96 % du réseau ferroviaire

uitgerust. TBL1+ doet een trein afremmen bij voorbijrijden of naderen van een sein.

In de tweede plaats is er de installatie van het ETCS (*European Train Control System*), een Europees treincontrolesysteem. De hogesnelheidslijnen naar Nederland en Duitsland zijn hiermee al uitgerust, na als de lijnen tussen Brussel en Leuven en de Liefkenshoek- en Diabololijnen. ETCS zal in 2015 worden toegepast op de zogenaamde *corridor 2*, die in Frankrijk verdergaat tot Lyon. Einde 2022 beoogt Infrabel het volledige Belgische spoorwegennet hiermee uit te rusten. Er is de media veel gesproken over de aanbesteding voor de installatie van ETCS2 (dat gebruik maakt van GSM-R technologie). Bij de Raad van State is immers een verzoekschrift ingediend tot opschorting van de gunning van de opdracht. Het arrest van de Raad van State eind december 2014 heeft geleid tot de schorsing van de beslissing van de overheidsopdracht. De ambitie blijft om eind 2025 het volledige Belgische spoorverkeer met ETCS te beveiligen.

In de derde plaats wordt het aantal seinhuizen geconcentreerd, aangezien TBL1+ en ETCS een concentratie van seinhuizen met digitale signalen vereist. In 2022 moet het aantal seinhuizen van 368 (eind 2004) naar 10 worden herleid, of een daling met 97 %. Dit is een heel delicate hervorming, ook gezien het effect op de werkgelegenheid.

## **2. De menselijke factor in de veiligheidscultuur (35 aanbevelingen, 19 gerealiseerd)**

Er zijn proactieve acties met als voorbeelden de ontwikkeling van een *forum treinervaring*, die de kennis en expertise vanop het terrein tot op het beleidsniveau van Infrabel moet brengen. 7 personeelscategorieën worden hierbij betrokken. Er is ook de aandacht voor de aanwerving van geschoold personeel, met initiatieven rond de knelpuntenberoepen binnen Infrabel.

## **3. Seinvoorbijrijdingen (9 aanbevelingen, 3 gerealiseerd)**

De interactie tussen Infrabel en de spooroperatoren, waaronder NMBS, maakt dit een complex thema. Infrabel besteedt veel aandacht aan de analyse van seinvoorbijrijdingen, tot op het niveau van het directiecomité. De voorbijrijdingen worden voorts besproken op de *Safety desk*, waar de spooroperatoren en de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) aan deelnemen. Op dergelijke *Safety desk* worden alle aspecten van de exploitatieveiligheid op het spoorwegennet besproken. In 2014 werd het gezamenlijke

éétait équipé de ce système. TBL1+ fait freiner un train en cas de franchissement ou d'approche d'un signal.

En deuxième lieu, il y a l'installation de l'ETCS (*European Train Control System*), un système européen de contrôle des trains. Les lignes à grande vitesse vers les Pays-Bas et l'Allemagne en sont déjà équipées, tout comme les lignes reliant Bruxelles et Louvain ainsi que la liaison ferroviaire du Liefkenshoek et la ligne Diabolo. En 2015, l'ETCS sera appliqué au "corridor 2", qui se prolonge en France jusqu'à Lyon. Fin 2022, Infrabel vise à en équiper l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Les médias ont fait largement écho à l'adjudication de l'installation de l'ETCS2 (qui utilise la technologie GSM-R). Une requête en suspension de l'attribution du marché a en effet été introduite devant le Conseil d'État. L'arrêt du Conseil d'État fin décembre 2014 a entraîné la suspension de la décision du marché public. L'ambition demeure de sécuriser, d'ici 2025, l'ensemble du réseau ferroviaire belge au moyen de l'ETCS.

En troisième lieu, le nombre de cabines de signalisation a été concentré, dès lors que le TBL1+ et l'ETCS requièrent une concentration des cabines de signalisation avec signaux numériques. En 2022, le nombre de cabines de signalisation devra être ramené de 368 (fin 2004) à 10, soit une diminution de 97 %. C'est une réforme très délicate, notamment en raison de son incidence sur l'emploi.

## **2. Le facteur humain dans la culture de sécurité (35 recommandations, 19 réalisées)**

Des actions proactives sont menées, par exemple le développement d'un *forum expérience de terrain*, qui vise à apporter l'expertise et la connaissance du terrain vers le niveau du management d'Infrabel. Sept catégories de personnel participent à ce forum. Infrabel accorde également de l'attention au recrutement de personnel qualifié, en prenant des initiatives pour les métiers en pénurie.

## **3. Dépassements de signaux (9 recommandations, 3 réalisées)**

L'interaction entre Infrabel et les entreprises ferroviaires, notamment la SNCB, rend ce thème complexe. Infrabel accorde beaucoup d'attention à l'analyse des dépassements de signaux, jusqu'au niveau du comité de direction. Les dépassements sont également examinés au sein du *Safety desk*, auquel participent les entreprises ferroviaires et le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). Tous les aspects de la sécurité d'exploitation sur le réseau ferroviaire sont examinés au sein de ce *Safety desk*. En

actieplan ter preventie van seinvoorbijrijdingen 2012-2015 ook herzien. Conform het derde bijvoegsel van het beheerscontract met Infrabel is er een *SPAD Desk* (*SPAD* staat voor *Signal Past at Danger, seinvoorbijrijding*) om het actieplan met betrekking tot de voorbijrijdingen op te volgen.

In het kader van het derde actiedomein worden ook de bestuurders bewustgemaakt. Dit gebeurt aan de hand van didactische informatiefiches voor de treinbestuurders voor risicoseinen en een leermodule over de veiligheidstechnologie van Infrabel voor de treinbestuurders.

#### **4. Bedrijfscultuur (10 aanbevelingen, 4 gerealiseerd)**

Hier werkt Infrabel aan een veiligheidscultuur, waar leren uit opgedane ervaringen centraal moet staan. Daarnaast is er het overleg met de reizigersverenigingen. Jaarlijks worden ongeveer vier ronde-tabelbijeenkomsten met de reizigersverenigingen georganiseerd.

#### **5. Omzetting van de Europese regelgeving (3 aanbevelingen, 3 gerealiseerd)**

De overdracht van het *safety platform* aan DVIS, de nauwgezette opvolging van de aanbevelingen van DVIS en de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren zijn uitgevoerd.

#### **6. Een Europese vergelijking van de veiligheidssystemen (3 aanbevelingen)**

Inzake de installatie van ETCS – benadrukt de spreker – is België momenteel de Europese koploper in het aantal kilometer uitgeruste lijnen. De achterstand uit 2005 is niet alleen volledig weggewerkt, België maakt anno 2015 deel uit van de drie veiligste spoorwegenetten van de Europese Unie. De ambitie is om in 2022 1 788 km spoorlijn uit te rusten met ETCS *full supervision*. De Belgische cijfers over de uitrol van ETCS zijn in feite buitengewoon goed.

Het effect van de zes actiedomeinen die kaderen in de aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen op de vijf strategische prioriteiten van Infrabel (veiligheid, stiptheid, capaciteit, financiële gezondheid en maatschappelijke betrokkenheid) is aanzienlijk. Het effect op de veiligheid is vanzelfsprekend. De installatie van de nieuwe systemen bevordert bovendien de stiptheid. Installatie van ETCS maakt het ook mogelijk om per uur

2014, le plan d'action commun de prévention dépassements de signaux 2012-2015 a également été revu. Conformément au troisième avenant au contrat de gestion conclu avec Infrabel, il existe un *SPAD Desk* (*SPAD* signifiant *Signal Past at Danger, dépassement de signal*) assurant le suivi du plan d'action relatif aux dépassements.

Dans le cadre du troisième domaine d'action, les conducteurs de train sont également sensibilisés à l'aide de fiches d'information didactiques relatives aux signaux à risque et d'un module de formation relatif à la technologie de sécurité d'Infrabel.

#### **4. Culture d'entreprise (10 recommandations, 4 réalisées)**

Infrabel se consacre au développement d'une culture de sécurité, dans le cadre de laquelle l'apprentissage sur la base des expériences acquises occupe une place centrale. Une concertation avec les associations de voyageurs a également lieu. Environ quatre tables rondes sont organisées chaque année avec ces associations.

#### **5. Transposition de la réglementation européenne (3 recommandations, 3 réalisées)**

Le transfert de la *safety platform* au SSICF, le suivi strict des recommandations du SSICF et le développement d'indicateurs de sécurité communs ont été réalisés.

#### **6. Comparaison européenne des systèmes de sécurité (3 recommandations)**

Pour ce qui est de l'installation de l'ETCS, l'orateur souligne que la Belgique figure actuellement en tête du peloton européen en termes de nombre de kilomètres de lignes équipées. La Belgique a non seulement résorbé son retard de 2005, mais son réseau ferroviaire est également, en 2015, l'un des trois réseaux les plus sûrs de l'Union européenne. Son ambition est d'équiper 1 788 km de voies ferrées de l'ETCS *full supervision* en 2022. Les chiffres belges relatifs au déploiement de l'ETCS sont en fait particulièrement bons.

L'effet des six domaines d'action s'inscrivant dans le cadre des recommandations de la commission spéciale Buizingen sur les cinq priorités stratégiques d'Infrabel (la sécurité, la ponctualité, la capacité, la santé financière et la responsabilité sociétale) est considérable. L'effet sur la sécurité est évident. L'installation des nouveaux systèmes améliore en outre la ponctualité. L'installation de l'ETCS permet aussi de faire circuler davantage de

meer treinen te laten circuleren. Het aantal rijpaden kan dus toenemen. Het onderhoud kan beter en efficiënter, doordat verouderd materieel is vervangen, en dit draagt vervolgens bij tot een betere financiële gezondheid van Infrabel. De spreker besluit dat veiligheid de topprioriteit van Infrabel blijft. Infrabel werkt permanent verder aan de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen en dit in nauwe samenwerking met NMBS, HR Rail, de overige operatoren, DVIS, Europa en de reizigersverenigingen.

Ten opzichte van 2010 is het aantal seinvoorbijrijdingen met één derde is gedaald op hoofdspoor, zit de uitrol van TBL1+ op schema en is ETCS verder progressief geïnstalleerd wordt op het Belgische spoorwegennet.

### b. Betoog van de heer Cornu

Veiligheid is een combinatie van drie factoren: de technologie, de menselijke factor en de cultuur spelen op elkaar in om een totale veiligheid te realiseren.

Op technologisch vlak had de NMBS een aantal doelstellingen met betrekking tot TBL1+ en ETCS. In 2013 zouden alle treinen van de NMBS uitgerust worden met TBL1+. Dit is ook gerealiseerd. Voor het overige hangt alles af van het type rollend materieel dat wordt ingezet (zie tabel in bijlage). Men mag niet uit het oog verliezen dat TBL1+ een Belgisch systeem is dat met uitzondering van Duitsland niet actief is in het buitenland. De Traxx-locs die werden ingezet om de Fyra te vervangen, werden gehuurd bij Bombardier en zijn nog niet uitgerust met TBL1+. De locomotieven zijn wel uitgerust met het ETCS-systeem, maar dat is niet geactiveerd. Bombardier verklaart de TBL1+ niet te kunnen installeren op het korte termijn voor technische redenen, maar alleen het ETCS baseline 2 te kunnen activeren in de tweede helft van 2015.

De NMBS moet de door Infrabel genomen opties volgen, en dat is de ETCS Versie Baseline 3, Niveau 2. Alle treinen moeten migreren, zoals blijkt uit de tabel in bijlage. Sommige versies van ETCS zijn nog niet compatibel met de door Infrabel geïnstalleerde ETCS. Tegen 2023 moet al het rollend materieel uitgerust en geactiveerd zijn met ETCS. De NMBS is evenwel grotendeels afhankelijk van de leveranciers. De Desiro's van Siemens bijvoorbeeld zijn niet uitgerust met de juiste versie. Vanaf 2020 zal het mogelijk zijn grensoverschrijdend te rijden met ETCS.

De vorming, coaching en sensibilisering van de treinbestuurders alsook de certificering voor de ISO-norm 9001 wordt permanent geëvalueerd. 1500 treinbestuurders die met ETCS rijden zijn gecertificeerd. De

trains par heure. Le nombre de sillons peut donc augmenter. L'entretien est meilleur et plus efficace, car le matériel obsolète est remplacé, ce qui contribue à son tour à améliorer la santé financière d'Infrabel. L'orateur conclut que la sécurité reste la priorité absolue d'Infrabel. Pour le reste, Infrabel travaille à la mise en œuvre constante des recommandations de la commission spéciale Buizingen, et ce, en collaboration étroite avec la SNCB, HR Rail, les autres opérateurs, la SSICF, l'Europe et les associations de voyageurs.

Par rapport à 2010, le nombre de dépassements de signaux a baissé de moitié en ligne principale, le déploiement de la TBL1+ suit fidèlement le planning et l'ETCS s'implante progressivement sur notre réseau.

### b. Exposé de M. Cornu

La sécurité est une combinaison de trois facteurs: la technologie, le facteur humain et la culture interagissent pour parvenir à une sécurité totale.

Sur le plan technologique, la SNCB s'était fixé une série d'objectifs concernant le TBL1+ et l'ETCS. Tous les trains de la SNCB allaient être équipés du TBL1+ en 2013. Cet objectif a été réalisé. Pour le reste, tout dépend du type de matériel roulant utilisé (voir tableau en annexe). Il ne faut pas oublier que le TBL1+ est un système belge qui n'est pas actif à l'étranger, à l'exception de l'Allemagne. Les locomotives Traxx utilisées pour remplacer les Fyra ont été louées à Bombardier et ne sont pas encore équipées du TBL1+. Elles sont cependant équipées du système ETCS, mais il n'est pas activé. Bombardier déclare qu'il ne peut installer le TBL1+ à court terme pour des raisons techniques, mais qu'il pourra seulement activer l'ETCS baseline 2 durant la seconde moitié de 2015.

La SNCB doit suivre les options prises par Infrabel, c'est-à-dire: l'ETCS Baseline 3 niveau 2. Tous les trains doivent migrer, comme il ressort du tableau en annexe. Certaines versions de l'ETCS ne sont pas encore compatibles avec l'ETCS installé par Infrabel. D'ici 2023, tout le matériel roulant doit être équipé et activé avec l'ETCS. La SNCB est toutefois en grande partie tributaire des fournisseurs. Les Desiro de Siemens, par exemple, ne sont pas équipés de la bonne version. À partir de 2020, il sera possible de rouler au-delà des frontières avec l'ETCS.

La formation, le coaching et la sensibilisation des conducteurs de train ainsi que la certification pour la norme ISO 9001 sont évalués en permanence. 1500 conducteurs de train roulant avec l'ETCS sont

treinbestuurders zullen, naargelang van de graad van hun ervaring, tijdens dit hele migratieproces begeleid worden. Simulatoren spelen daarbij een belangrijke rol. De NMBS beschikt over 45 Simpact, volledig uitgerust met TBL1+ en ETCS en over twee SIMI T13, uitgerust met TBL1+ en binnenkort ook met ETCS.

De werkorganisatie van de bestuurders qua kennis van de lijn waarop ze worden ingezet is ook van primordiaal belang. Dienstregelingen mogen slechts maximaal twee keer per jaar worden aangepast. Specifieke aandachtspunten zijn: de recuperatietijd tussen twee prestaties, een evenwichtige verdeling van de werkbelasting, kortere prestaties in de vroege ochtend en langere herbenuttingstijden.

Seinvoorbijrijdingen worden systematisch en continu geanalyseerd. Ze zijn overigens gedaald, van 110 in 2010 naar 64 in 2014. Deze daling is sterker dan bij andere spoorwegoperatoren.

De veiligheidscertificaten werden hernieuwd, Deel A in 2014, Deel B in 2015.

Op het vlak van de veiligheidscultuur – waar het derde bijvoegsel van het beheerscontract op slaat – worden interne onderzoeken en een benchmarking verricht.

### c. Betoog van de heer Bovy

De NMBS vertoont een leeftijdschampignon veeleer dan een leeftijdspiramide. Van de 33 800 vte's zullen tegen 2025 iets meer dan de helft – 17 177 vte's – de spoorweggroep verlaten. 68 % van het personeel heeft echter met veiligheid te maken. Gemiddeld zouden dus, om de uitstroom tijdig te kunnen opvangen, 1100 à 1200 vte's de volgende 2 à 4 jaar moeten worden aangeworven. Dit jaar zijn 1 700 aanwervingen gepland, vorig jaar waren dat er nog 2 400. Zowel de treinbestuurders als de treinbegeleiders worden onderworpen aan taaltesten (gebrekkige talenkennis speelde bij het ongeval in Pécrot een cruciale rol). De selectieprocedure is zeer streng: van iedere honderd kandidaten blijven er naderhand slechts tien over. HR-Rail spant zich in om het profiel zo goed mogelijk te beschrijven en zo de uitval zoveel mogelijk te beperken. De medische testen behalen strenge oog- en gehoorcriteria. Het psychologisch onderzoek spitst zich toe op risico-, waakzaamheids- en geheugentesten. Voor kritische veiligheidsfunctie wordt de slaapapneu extra onderzocht. Voorts wordt een jaarlijkse verplichte welzijnsevaluatie gemaakt. De Spoorcodex legt een tienjaarlijkse evaluatie op. Ook op

certifiés. Les conducteurs de train seront accompagnés durant tout ce processus de migration en fonction de leur degré d'expérience. Les simulateurs jouent un rôle important à cet égard. La SNCB dispose de 45 Simpact, entièrement équipés du système TBL1+ et de l'ETCS et de deux SIMI T13, équipés du système TBL1+ et prochainement aussi de l'ETCS.

L'organisation du travail des conducteurs, en ce qui concerne la connaissance de la ligne à laquelle ils sont affectés, revêt aussi une importance primordiale. Les horaires ne peuvent être adaptés que deux fois par an au maximum. Les préoccupations spécifiques sont les suivantes: le temps de récupération entre deux prestations, l'équilibre des charges de travail, une durée plus courte des prestations "tôt matin", et l'allongement des réutilisations.

Les franchissements de signaux sont analysés de manière systématique et continue. Ils ont d'ailleurs diminué, de 110 en 2010 à 64 en 2014. Cette diminution est plus prononcée que chez d'autres opérateurs ferroviaires.

Les certificats de sécurité ont été renouvelés, partie A en 2014, partie B en 2015.

Dans le domaine de la culture de sécurité, à laquelle a trait le troisième avenant au contrat de gestion, des études internes et un *benchmarking* sont réalisés.

### c. Exposé de M. Bovy

Les tranches d'âge du personnel de la SNCB revêtent plutôt la forme d'un champignon que celle d'une pyramide. Un peu plus de la moitié des 33 800 ETP, plus précisément 17 177 ETP, auront quitté le groupe ferroviaire d'ici 2025. 68 % des membres du personnel jouent toutefois un rôle dans le domaine de la sécurité. Il faudrait donc engager en moyenne 1100 à 1200 ETP au cours des 2 à 4 ans à venir afin de pouvoir compenser à temps les départs. 1 700 engagements sont prévus cette année, tandis que l'on en avait encore prévu 2 400 l'année dernière. Tant les conducteurs que les accompagnateurs de train sont soumis à des tests linguistiques (des connaissances linguistiques lacunaires furent lourdes de conséquences lors de l'accident de Pécrot). La procédure de sélection est très stricte: seulement 10 % des candidats sont sélectionnés. HR-Rail s'efforce de décrire le profil de manière optimale de manière à réduire au maximum le taux d'échec. Les tests médicaux prévoient des critères stricts d'acuité visuelle et auditive. L'examen psychologique se concentre sur des tests relatifs au risque, à la vigilance et à la mémoire. Des tests supplémentaires concernant

scharniersmomenten – bij de aanwerving, de basisopleiding en bevorderingsexamens – wordt het betrokken personeel geëvalueerd.

## II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

*Mevrouw Inez De Coninck (N-VA)* herinnert de commissie aan de impact van de ramp te Buizingen op de publieke opinie en al wie er enigszins bij betrokken is geweest. Zal de procedure bij en het arrest van de Raad van State de verdere uitrol van ETCS verhinderen? TBL1+ is een specifiek Belgisch product. Gebruiken buitenlandse spooroperatoren op het Belgische net deze technologie? Veel aandacht is gegaan naar de vele opleidingsmomenten. Is er ook voldoende aandacht voor de kwaliteit ervan? Wordt dit opgevolgd? Worden moeilijke lijnen bediend door meer ervaren treinbestuurders. Het rapport van de bijzondere commissie Buizingen wees immers op het belang van de rijervaring en de informatiedoostroming. Zijn er acties om alle treinstellen op het Belgische net compatibel te maken met de ETCS-technologie. Is het zogenaamde formulier E360 al in voege. De betrokken treinpersoneel wordt driejaarlijks geëvalueerd. Zijn er ook mogelijkheden om mogelijke problemen, zoals chronische vermoeidheid, sneller op te sporen en te verhelpen?

*De heer Laurent Devin (PS)* wil weten wat de gevolgen gaan zijn van het besparingsbeleid van de regering-Michel op het veiligheidsbeleid van Infrabel en NMBS. De menselijke factor blijft immers cruciaal. De financiële situatie van de spoorwegen wordt bepaald door het feit dat de gebruiksvergoedingen voor de Belgische spoorweginfrastructuur sinds 2006 amper verhoogd zijn bovenop de index. Deze vormen 80 % van de inkomsten van Infrabel. Zal de gebruiksvergoeding dalen gezien de huidige budgettaire context? Waarom zijn de seinoverschrijdingen in 2014 niet verder verbeterd? Zal Infrabel in staat blijven het veiligheidsbeleid prioriteit te geven, ook op vlak van de nodige aanwervingen? Hetzelfde geldt trouwens voor de NMBS. Waarom heeft DVIS de NMBS slechts een voorlopig certificaat gegund? Hoe gaat de NMBS deze beslissing remediëren? Klopt het trouwens dat de directeur van DVIS zijn ontslag heeft aangeboden?

l'apnée du sommeil sont réalisés pour des fonctions critiques de sécurité. En outre, le bien-être est obligatoirement évalué tous les ans. Le Code ferroviaire impose une évaluation décennale. Le personnel concerné est également évalué à des moments charnières, c'est-à-dire: à l'engagement, lors de la formation de base et des examens de promotion.

## II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

*Mme Inez De Coninck (N-VA)* rappelle à la commission l'impact de la catastrophe de Buizingen sur l'opinion publique et sur toutes les personnes qui ont été concernées dans une certaine mesure. La procédure auprès du Conseil d'État et l'arrêt du Conseil d'État empêcheront-ils la poursuite du déploiement de l'ETCS? Le système TBL1+ est un produit spécifiquement belge. Les opérateurs ferroviaires étrangers utilisent-ils cette technologie sur le réseau belge? Une grande attention a été accordée aux nombreuses formations. Leur qualité fait-elle aussi l'objet d'une attention suffisante? Fait-elle l'objet d'un suivi? Des conducteurs de train plus expérimentés sont-ils affectés sur les lignes difficiles? Le rapport de la commission spéciale Buizingen soulignait en effet l'importance de l'expérience de conduite et de la transmission des informations. Des actions ont-elles été entreprises afin de rendre toutes les motrices circulant sur le réseau belge compatibles avec la technologie ETCS? Le formulaire E360 est-il déjà en vigueur? Le personnel de train concerné est évalué tous les trois ans. Existe-t-il aussi des possibilités de dépister plus rapidement d'éventuels problèmes, tels que la fatigue chronique, et d'y remédier?

*M. Laurent Devin (PS)* demande quels seront les effets de la politique d'économies menée par le gouvernement sur la politique de sécurité d'Infrabel et de la SNCB. Le facteur humain reste en effet crucial. La situation financière des chemins de fer s'explique par le fait que les taxes d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge ont à peine été augmentées depuis 2006, en sus de l'indexation. Ces taxes représentent 80 % des revenus d'Infrabel. Vont-elles être réduites eu égard au contexte budgétaire actuel? Pourquoi n'y a-t-il plus eu en 2014 aucune amélioration concernant les franchissements de signaux? Infrabel sera-t-elle encore en mesure de donner la priorité à la politique de sécurité, en procédant notamment aux recrutements nécessaires? La même question se pose du reste en ce qui concerne la SNCB. Pourquoi le SSICF n'a-t-il délivré qu'un certificat provisoire à la SNCB? Comment la SNCB remédiera-t-elle à cette situation? Est-il exact que le directeur du SSICF a présenté sa démission?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* waarschuwt voor een euvel van vroegere decennia, dat opeenvolgende goede plannen werden uitgewerkt, maar dat de realisatie vervolgens telkens mank liep. De huidige inspanningen moeten worden volgehouden, ook inzake de nodige aanwervingen. Veiligheidscultuur is bovenindien nooit een afgerond dossier. Integendeel, een veiligheidscultuur vergt permanente bijsturing en opvolging. De spreker is verbaasd over de discrepantie tussen de infrastructuur en het rollende materieel. Tien jaar na de start van ETCS blijken relatieve nieuwe treinstellen nog niet met het nodige te zijn uitgerust. De goede trend inzake seinvoorbijrijdingen is in 2013-2014 niet doorgezet. Goederenoperatoren kunnen momenteel niet worden verplicht TBL1+ te hanteren. In de toekomst wordt een verplichting bij ETCS wel mogelijk. Is er voldoende overleg met de spoorwegoperatoren zolang de verplichting er niet is? Treinen met traxxlocomotieven kunnen kennelijk geen gebruik maken van TBL1+. ETCS zou een oplossing kunnen zijn, mits ook de betrokken lijnen er mee zijn uitgerust. Voor de lijnen richting Nederland, die bediend worden door treinen met dergelijk locomotieven, is dit echter nog niet het geval. Hoe kan men – globaal gezien – controleren en opvolgen in hoeverre de systemen van de infrastructuur en het rollende materieel met elkaar in overeenstemming te brengen zijn?

*De heer David Geerts (sp.a)* wijst op het belang van breed gedragen hervormingen, door de politieke wereld maar ook de betrokken spoorbedrijven. Hij herinnert er aan dat de conclusies en aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen geen tegenstemmen hebben gekregen. Immunité voor een ongeluk zal er nooit zijn, maar het blijft nodig om periodiek een stand van zaken op te maken van de genomen beslissingen. Infrabel en NMBS hebben steeds laten weten dat de mate van beveiliging afhangt van de beschikbare budgettaire middelen. Wat zal bijgevolg de impact hebben van de door de regering opgelegde besparingen? Is er impact op de vroeger opgestelde kalenders? Wat is het effect van de rechtszaken over de gunning van het contract bij Infrabel? De cijfers van de seinvoorbijrijdingen zijn niet onverdeeld gunstig, vooral inzake goederentransport. TBL1+ kan immers niet worden opgelegd aan de buitenlandse operatoren. Kunnen er geen andere maatregelen worden genomen? Er is het blijvende probleem van de zich opstapelende verlof- en compensatiedagen. Heeft dit gevolgen voor de nodige rustpauzes van de treinbestuurders en de veiligheid? Het samenbrengen van RDV (NMBS) en *traffic control* (Infrabel) is ongetwijfeld een goede zaak. Is er al een evaluatie hierover vorhanden?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* met en garde contre un phénomène observé au cours des décennies précédentes, à savoir que des projets de qualité se sont succédé, mais que leur réalisation a chaque fois posé problème.. Les efforts actuels doivent être poursuivis, notamment en ce qui concerne les recrutements nécessaires. La culture de la sécurité est du reste une matière en constante évolution, qui requiert des adaptations et un suivi permanents. L'intervenant s'étonne des disparités existant entre l'infrastructure et le matériel roulant. Dix ans après le début de l'ETCS, certaines rames relativement neuves ne sont toujours pas équipées des systèmes nécessaires. La tendance positive observée en ce qui concerne les franchissements de signaux ne s'est pas poursuivie en 2013-2014. À l'heure actuelle, les opérateurs de transport de marchandises ne peuvent pas être contraints d'opter pour le TBL1+. Une obligation pourrait en revanche être imposée dans l'avenir en ce qui concerne l'ETCS. L'intervenant demande si, dans l'intervalle, une concertation suffisante est menée avec les opérateurs ferroviaires. Les trains pourvus de locomotives Traxx ne peuvent manifestement pas utiliser le TBL1+. L'ETCS pourrait être une solution en la matière, à condition que les lignes concernées en soient également équipées, ce qui n'est pas encore le cas des lignes à destination des Pays-Bas, qui sont empruntées par des trains pourvus de ce type de locomotives. Comment peut-on, d'un point de vue global, contrôler dans quelle mesure les systèmes de l'infrastructure et le matériel roulant peuvent être harmonisés et assurer un suivi en la matière?

*M. David Geerts (sp.a)* souligne l'importance de réformes bénéficiant d'un large soutien, du monde politique, mais également des entreprises ferroviaires concernées. Il rappelle que les conclusions et les recommandations de la commission spéciale "Buizingen" n'ont suscité aucun vote d'opposition. L'immunité contre les accidents n'existera jamais, mais il reste nécessaire de dresser périodiquement un bilan des décisions qui ont été prises. Infrabel et la SNCB ont toujours soutenu que le degré de sécurité dépendait des moyens budgétaires disponibles. Quel sera dès lors l'incidence des économies imposées par le gouvernement? Ont-elles une incidence sur les calendriers fixés antérieurement? Quel est l'effet des procédures judiciaires sur l'adjudication du contrat chez Infrabel? Les statistiques en matière de franchissements de signaux ne sont pas unanimement favorables, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises. Le TBL1+ ne peut, en effet, être imposé aux opérateurs étrangers. N'est-il pas possible de prendre d'autres mesures? Le problème des jours de congé et de compensation qui s'accumulent persiste. Celui-ci a-t-il des conséquences sur les périodes de repos nécessaires pour les conducteurs de trains, et la sécurité? Regrouper RDV (SNCB) et *traffic control*

De DESIRO-stellen zijn een van de belangrijkste recente investeringen van de NMBS geweest. Waarom moeten er bij deze recente stellen nog migratiekosten volgen om compatibel te zijn met de juiste ETCS-versie? De spreker is verbaasd over de grote uitstroom waarvan sprake in de inleidende uiteenzetting van HR Rail. Welke vervangingsratio moet er zijn om te kunnen voorzien in de nodige veiligheidsfuncties?

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* vraagt of het mogelijk is in een zekere mate rekening te houden met de toekomstige gevolgen van de voortdurende technologische creativiteit. De spreker is zich daarbij goed bewust van de technologische complexiteit van het veiligheidsbeleid. De veiligheidsmaatregelen binnen de NMBS en Infrabel wettigen een terugkerend contact met de commissie Infrastructuur van de Kamer. Hopelijk kan er werk gemaakt worden van een jaarlijkse dergelijke hoorzitting.

*Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH)* sluit zich aan de verontruste vragen van eerdere sprekers over de impact van de besparingen op het veiligheidsbeleid. Kunnen de budgettaire gevolgen worden opgesplitst naargelang het type investering, in mensen en materieel? Riskeert dit niet dat de ramp voor Buizingen tot niets zal geleid hebben. Klopt het dat de directeur van DVIS is opgestapt uit onvrede met de opgelegde besparingen? DVIS zou naar verluidt niet in staat zijn de vele taken uit de wet van 30 augustus 2013 houdende de spoorcodex naar behoren uit te voeren. Heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer trouwens de nodige middelen en medewerkers om de relevante aanbevelingen van de bijzondere commissie Buizingen uit te voeren?

*De heer Marco Van Hees (PTB-GO!)* vraagt zich of de spoorveiligheid wel gediend wordt door de door Europa opgelegde opdeling van de vroegere NMBS in aparte bedrijven. De liberalisering met andere spooroperatoren maakt dat niet alle treinen op het Belgische net met TBL1+ zijn uitgerust. Bij ETCS is een volledige uitrusting van het Belgische spoorwegennet nog veraf. Wat zijn de feitelijke oorzaken voor de resterende seinvoorbijrijdingen? Indien de overige spooroperatoren – naast de NMBS – hiervoor verantwoordelijk zijn, dan is dit geen goede publiciteit voor de vrijmaking van de spoorwegmarkt. Het Britse voorbeeld moet toch tot nadenken stemmen. In België is de vrijmaking ook al ingezet, op de goederenmarkt. Zijn er wettelijke verplichtingen voor de buitenlandse spooroperatoren inzake remsystemen? De spreker verlangt bijkomende cijfers over de impact

(Infrabel) est, sans aucun doute, une bonne chose. Dispose-t-on déjà d'une évaluation en la matière? Les rames DESIRO ont été l'un des plus importants investissements récents de la SNCB. Pourquoi ces rames récentes donnent-elles encore lieu à des coûts de migration pour être compatibles avec la bonne version ETCS? L'intervenant est étonné par le nombre de départs dont il est fait état dans l'exposé introductif de HR Rail. Quel est le ratio de remplacement nécessaire pour pouvoir assurer les fonctions requises en termes de sécurité?

*M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* demande s'il est possible de tenir compte, dans une certaine mesure, des conséquences futures de la créativité technologique permanente. À cet égard, il se dit parfaitement conscient de la complexité technologique de la politique de sécurité. Les mesures de sécurité au sein de la SNCB et d'Infrabel justifient un contact périodique avec la commission Infrastructure, Communications et entreprises publiques de la Chambre. Il est à espérer que des auditions pourront être organisées annuellement.

*Mme Isabelle Poncelet (cdH)* fait sienne les inquiétudes de plusieurs intervenants précédents en ce qui concerne l'impact des économies sur la politique de sécurité. Les conséquences budgétaires en termes de personnel et de matériel peuvent-elles être ventilées selon le type d'investissement? Le risque n'est-il pas que la catastrophe de Buizingen n'aura finalement débouché sur rien? Est-il exact que le directeur du SSICF a démissionné car il était en désaccord avec les économies imposées? Il semblerait que le SSICF ne soit pas en mesure d'accomplir correctement les nombreuses missions qui lui sont confiées par la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. Le SPF Mobilité et Transport dispose-t-il d'ailleurs des moyens et du personnel nécessaires pour mettre en œuvre les recommandations pertinentes de la commission spéciale "Buizingen"?

*M. Marco Van Hees (PTB-GO!)* se demande si la sécurité du rail ressort bien gagnante de la scission, imposée par l'Europe, de l'ancienne SNCB en plusieurs entreprises distinctes. Suite à la libéralisation et à l'ouverture du réseau à d'autres opérateurs ferroviaires, tous les trains circulant sur le réseau belge ne sont pas nécessairement équipés du système TBL1+. Dans le cas de l'ETCS, la perspective d'un équipement complet du réseau ferroviaire belge reste très éloignée. Quelles sont les causes réelles des franchissements de signal qui subsistent encore à l'heure actuelle? Si les opérateurs ferroviaires autres que la SNCB en sont responsables, ce n'est pas une bonne publicité pour la libéralisation du marché ferroviaire. L'exemple britannique devrait quand même nous faire réfléchir. En Belgique, la libéralisation a déjà commencé dans le secteur du transport des

van de besparingen. Sinds de jaren 1980 is het aantal medewerkers bij de spoorwegen gehalveerd, terwijl er veel treinreizigers zijn bijgekomen. Zijn de vele niet opgenomen vakantiedagen geen probleem voor de veiligheid? Wat is de evolutie inzake aantal conducteurs en dergelijke? Het aantal opleidingsdagen zou door de besparingen al verlaagd zijn.

*De heer Benoît Piedboeuf (MR)* is benieuwd of de families van de slachtoffers van de ramp te Buizingen nog op bijkomende informatie kunnen rekenen alvorens de rechtszaak daarover van start zal gaan. De spreker is ervan overtuigd dat besparingen op de dotatie van de NMBS en Infrabel geen gevolgen mogen hebben voor de hier voorgestelde veiligheidsmaatregelen.

### III. — ANTWOORDEN VAN DE HEER WILLY BORSUS, MINISTER VAN MIDDENSTAND LANDBOUW, ZELFSTANDIGEN, KMO'S EN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE EN VAN DE GENODIGDEN

#### Antwoord van de minister

##### Ontslag directeur DVIS

De heer Thierry Breyne, directeur van DVIS, heeft de minister op 19 februari 2015 een brief gestuurd waarin hij drie elementen aanhaalt die zijn vertrek verantwoorden: de kloof tussen het aantal wettelijke opdrachten en de beschikbare middelen na de recentste besparingen, de aanhoudende onduidelijkheid sedert februari 2014 aangaande het statuut van de dienst en van het personeel alsook zijn nakend vertrek naar het Europees Spoorwegagentschap (ERA). De minister kan zich niet uitspreken over welk element het meest doorslaggevend is. Uiteraard moet hij rekening houden met de opzegperiode, met het voorlopig beheer van de dienst en de vervanging van diens directeur. De continuïteit van de dienst moet sowieso behouden blijven. Wat het statuut van de dienst en het personeel betreft, moet vooral de autonomie tegenover de spoorwegoperatoren worden gegarandeerd. Om die te realiseren, heeft de minister meer tijd nodig.

Marchandises. Les opérateurs ferroviaires étrangers sont-ils soumis à des obligations légales en matière de systèmes de freinage? L'intervenant aimeraient obtenir des chiffres supplémentaires sur l'impact des économies. Depuis les années 1980, le nombre de personnes travaillant pour les chemins de fer a diminué de moitié, alors que le nombre de voyageurs a sensiblement augmenté. Le nombre élevé de jours de vacances non pris ne représente-t-il pas un danger pour la sécurité? Comment évolue notamment le nombre de contrôleurs? Sous l'effet des économies, le nombre de jours de formation aurait déjà diminué.

*M. Benoît Piedboeuf (MR)* se demande si les familles des victimes de la catastrophe de Buizingen peuvent encore espérer obtenir des informations supplémentaires avant l'entame du procès. L'intervenant est convaincu que les économies portant sur la dotation de la SNCB et d'Infrabel ne peuvent en aucun cas avoir de conséquences sur les mesures de sécurité proposées.

### III. — RÉPONSES DE M. WILLY BORSUS, MINISTRE DES CLASSES MOYENNES, DES INDÉPENDANTS, DES PME, DE L'AGRICULTURE ET DE L'INTÉGRATION SOCIALE, ET DES ORATEURS

#### Réponses du ministre

##### Démission du directeur SSICF

M. Thierry Breyne, directeur du SSICF, a adressé une lettre au ministre, le 19 février 2015, dans laquelle il relève trois éléments justifiant son départ: l'écart entre le nombre de missions légales et les moyens disponibles après les dernières économies, le manque de clarté persistant depuis février 2014 quant au statut du service et du personnel, ainsi que son départ imminent à l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Le ministre ne peut pointer l'élément le plus déterminant. Il va sans dire qu'il doit tenir compte de la période de préavis, de la gestion provisoire du service et du remplacement de son directeur. La continuité du service doit de toute façon être assurée. Pour ce qui est du statut du service et du personnel, il importe essentiellement de garantir l'autonomie face aux opérateurs ferroviaires. Le ministre a besoin de davantage de temps pour réaliser cet objectif.

## **Antwoorden van de heer Luc Lallemand**

### *Ongeval Buizingen*

Een ongeval kan en moet per definitie worden vermeden. Er zijn drie onderzoeken lopende. Het is dus nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken.

### *Liberalisering*

Liberalisering – het in concurrentie brengen van meerdere operatoren – wordt vaak verward met privatisering. Het aantal operatoren verlaagt het veiligheidsniveau niet. De luchtvaartsector is daar het mooiste voorbeeld van. In het Verenigd Koninkrijk zijn een aantal operatoren in privéhanden. De infrastructuurbeheerder Network Rail was een tijdlang privé maar is opnieuw publiek gemaakt. Sedertdien legt het Verenigd Koninkrijk opnieuw goede veiligheidscijfers voor.

### *ETCS – Algemeen*

ETCS – of het signaal nu uitgezonden wordt door een antenne of via GSM-R – is de grootste gemene deler van alle veiligheidssignalen. Het is een soort esperanto van de interoperabiliteit. Hierin speelt creativiteit minder een rol dan de acceptatie van de standaard die de interoperabiliteit verruimt.

### *ETCS Raad van State*

Infrabel respecteert de wetgeving inzake de openbare aanbestedingen. Het betreft hier evenwel spits technologie die op Europees vlak nog niet gestabiliseerd is. Bij advies van 23 december 2014 constateert de Raad van State dat in het lastenboek een aantal wijzigingen zijn aangebracht. De aanbestedingsprocedure, oorspronkelijk aangevangen in april 2011, dient derhalve zo vlug mogelijk te worden heropgestart. De deadline van 31 december 2022 blijft behouden. De vertraging kan gecompenseerd worden door meevalders.

### *TBL1+/ETCS*

TBL1+ is een punctueel remssysteem op basis van twee bakens voor het stopsein. Op 300 meter voor het sein wordt nagegaan of de trein sneller rijdt dan 40 kilometer per uur, zoniet wordt hij afgeremd. Bij ETCS geschiedt een continue controle van de remcurve. België behoort qua dekking – met 898 kilometer hoofdspoor, 754 kilometer gewoon spoor en 144 kilometer hogesnelheidslijn – tot het Europese koppeloton.

## **Réponses de M. Luc Lallemand**

### *Accident de Buizingen*

Un accident peut et doit, par définition, être évité. Trois enquêtes sont en cours. Il est donc prématuré de tirer des conclusions définitives.

### *Libéralisation*

Il y a souvent confusion entre la libéralisation – la mise en concurrence de plusieurs opérateurs – et la privatisation. Le nombre d'opérateurs ne réduit pas le niveau de sécurité. Le secteur de la navigation aérienne en est le plus bel exemple. Au Royaume-Uni, un certains nombre d'opérateurs sont détenus par des privés. Le gestionnaire de l'infrastructure Network Rail a été aux mains de privés pendant un certain temps, mais il est redevenu public. Depuis, le Royaume-Uni présente à nouveau de bons résultats en matière de sécurité.

### *ETCS – généralités*

L'ETCS est le plus grand commun dénominateur de tous les signaux de sécurité, que le signal soit envoyé par une antenne ou par le réseau GSM-R. C'est une sorte d'espéranto de l'interopérabilité. Il se distingue moins par sa créativité que par l'acceptation d'une norme capable d'élargir l'interopérabilité.

### *ETCS – Conseil d'État*

Infrabel respecte la législation relative aux marchés publics. En l'occurrence, il s'agit toutefois d'une technologie de pointe qui n'est pas encore stabilisée au niveau européen. Dans son avis du 23 décembre 2014, le Conseil d'État a constaté qu'une série de modifications ont été apportées au cahier des charges. La procédure d'adjudication, initiée en avril 2011, doit donc être relancée au plus vite. La date-butoir du 31 décembre 2022 reste d'application. Le retard peut être compensé par de bonnes surprises.

### *TBL1+/ETCS*

Le TBL1+ est un système de freinage ponctuel basé sur deux balises placées avant le signal d'arrêt. À 300 mètres du signal, le système contrôle si le train roule à plus de 40 km/h, auquel cas il est freiné. Dans le cas de l'ETCS, la courbe de freinage est contrôlée en continu. En termes de couverture, avec ses 898 kilomètres de voie principale, ses 754 kilomètres de voie ordinaire et ses 144 kilomètres de ligne à haute vitesse, la Belgique fait partie du peloton de tête européen.

### TBL1+ — Algemeen

Het systeem TBL1 — met de krokodil op het spoor — dekte eind jaren tachtig begin jaren negentig amper 15 % van het netwerk. Dit systeem werd om onbekende redenen verlaten en progressief ontmanteld. TBL1+ werd op punt gesteld door de ingenieurs van de NMBS na het ongeval in Pécrot. De bakens die hiervoor werden gebruikt zijn eurocompatibel.

### TBL1+ — Goederenoperatoren

In 2005 — toen Infrabel, de NMBS en de NMBS Holding werden opgericht — was er nog altijd geen remssysteem. De Europese wetgeving verbod zelfs een en ander aan nationale spoorwegmaatschappijen om redenen van interoperabiliteit. België was het enige land in West-Europa dat TBL1+ gebruikte. ETCS was nog niet matuur.

De heer Lallemand onderhandelde destijds met het Europees Spooragentschap (ERA): deze gaf nooit toelating voor de uitrol van TBL1+ maar anderzijds waren de bakens die voor TBL1+ werden gebruikt dezelfde als die welke ooit voor ETCS zouden worden gebruikt. De uitrol van TBL1+ zou via deze bakens een eerste stap in de uitrol van ETCS worden. Het is niet mogelijk de goederenoperatoren TBL1+ op te leggen. B-Logistics heeft deze keuze wel gemaakt waardoor de risicodekking grotendeels verwezenlijkt is. De Europese Commissie volgt dit probleem aandachtig op in het belang van zowel de interoperabiliteit als de veiligheid. Men moet immers weten dat de NMBS een kwart eeuw geleden zijn eigen veiligheidsnormen produceerde. Thans worden deze normen in het oog gehouden door het Europees Spooragentschap (ERA), de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoorverkeer (DVIS) en zelfs het Parlement, zoals deze hoorzitting aantoon.

### GSM-R

Om ETCS volledig te realiseren moet het GSM-R-netwerk worden versterkt. Op deze bandbreedte wordt veel informatie uitgewisseld. Het is een Europees probleem.

### Traffic Control/RDV

De integratie van beide communicatiecentra van respectievelijk Infrabel en de NMBS maakt het mogelijk de reactietijd ingeval van incident te verbeteren. Of dit de veiligheid stroomopwaarts verhoogt, is niet in te schatten. Stroomafwaarts is wel sprake van kwalitatieve verbetering.

### TBL1+ – Généralités

À la fin des années 1980 et au début des années 1990, le système TBL1 — avec le crocodile sur la voie — couvrait à peine 15 % du réseau. Pour des raisons inconnues, ce système a été abandonné et progressivement démantelé. Le TBL1+ a été mis au point par les ingénieurs de la SNCB à la suite de l'accident de Pécrot. Les balises utilisées à cet effet sont compatibles à l'échelle européenne.

### TBL1+ – opérateurs pour le transport de marchandises

En 2005, au moment de la création d'Infrabel, de la SNCB et de la Holding SNCB, il n'existait toujours aucun système de freinage. La législation européenne interdisait même d'en imposer aux sociétés nationales de chemin de fer, pour des raisons d'interopérabilité. La Belgique était le seul pays d'Europe occidentale à utiliser le TBL1+. L'ETCS n'avait pas encore atteint un degré de maturité suffisant.

M. Lallemand a négocié à l'époque avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA): celle-ci n'a jamais autorisé le déploiement du TBL1+, mais d'autre part, les balises utilisées pour le TBL1+ étaient les mêmes que celles qui seraient utilisées un jour pour l'ETCS. Par le biais de ces balises, le déploiement du TBL1+ constituerait un premier pas en vue du déploiement de l'ETCS. Il n'est pas possible d'imposer le TBL1+ aux opérateurs de fret. B-Logistics a choisi cette option, la couverture de risques étant dès lors largement réalisée. La Commission européenne suit attentivement ce problème dans l'intérêt à la fois de l'interopérabilité et de la sécurité. Il faut en effet savoir qu'il y a un quart de siècle, la SNCB fixait ses propres normes de sécurité. Actuellement, ces normes sont surveillées par l'Agence ferroviaire européenne (ERA), le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) et même le parlement, comme en témoigne l'audition de ce jour.

### GSM-R

Pour réaliser l'intégralité de l'ETCS, il s'impose de renforcer le réseau GSM-R. Une grande quantité d'informations est échangée sur cette largeur de bande. Il s'agit d'un problème européen.

### Traffic Control/RDV

L'intégration des deux centres de communication appartenant respectivement à Infrabel et à la SNCB permet de raccourcir le temps de réaction en cas d'incident. Il est impossible de déterminer si cela améliore la sécurité en amont. En revanche, il y a un gain de qualité en aval.

### *Seinvoorbijrijdingen*

De seinvoorbijrijdingen tijdens 2014 waren onder het niveau van de periode 2010-2012 gedaald. In Nederland – waarvan het spoorwegennet korter is – ligt het aantal seinvoorbijrijdingen twee keer zo hoog als in België. Ondanks de knik van 2014 wordt de dalende tendens doorgestet. Over de precieze oorzaken zal de heer Lallemand het antwoord schriftelijk bezorgen.

### *Besparingen*

Er wordt bespaard op de investeringen noch op de exploitatie die met veiligheid te maken hebben.

### *Rijpadvergoeding*

De NMBS verzoekt om een daling van de thans 700 miljoen euro die het betaalt voor het reizigersvervoer. De reductie zal evenwel gecompenseerd moeten worden met hogere inkomsten elders of een extra besparing op de kosten.

### *Aanwervingen*

In 2015 zullen 300 knelpuntberoepen worden aangeworven. In geen geval zullen de besparingen aanleiding geven tot naakte ontslagen.

### *Timing*

Voor alle acties van Infrabel geldt het devies "safety first".

### **Antwoorden van de heer Jo Cornu**

#### *Afstemming lijn/trein*

In deze doen zich twee situaties voor: ofwel hebben de treinen geen ETCS en kiest de NMBS voor de versie die Infrabel heeft geïnstalleerd, ofwel – zoals het geval is met de Desiro's – zijn de treinen reeds uitgerust met ETCS maar dan wel met een software uit de periode waarin baseline 3 nog niet bestond. In dit laatste geval is de NMBS qua timing en prijs afhankelijk van de leverancier, in casu Siemens.

#### *Aantal treinbestuurders*

Al het operationeel – en dus bij de veiligheid betrokken – personeel wordt vervangen.

### *Franchissements de signaux*

En 2014, les franchissements de signaux étaient inférieurs au niveau enregistré au cours des années 2010-2012. Les Pays-Bas – dont le réseau ferroviaire est plus court – enregistrent deux fois plus de franchissements de signaux que la Belgique. En dépit de la cassure notée en 2014, la tendance à la baisse se poursuit. Pour ce qui est des causes précises, M. Lallemand répondra par écrit.

### *Économies*

Les économies ne touchent ni les investissements ni l'exploitation dans le domaine de la sécurité.

### *Redevance pour l'utilisation des sillons*

La SNCB demande une baisse de la redevance de 700 millions d'euros qu'elle paie actuellement pour le transport des voyageurs. La réduction devra toutefois être compensée par un accroissement des revenus ou par une économie supplémentaire sur les coûts.

### *Recrutements*

En 2015, 300 personnes seront recrutées dans des professions en pénurie. En aucun cas, les économies ne donneront lieu à des licenciements secs.

### *Calendrier*

La devise "la sécurité d'abord" s'applique à toutes les actions d'Infrabel.

### **Réponses de M. Jo Cornu**

#### *Adéquation ligne/train*

Dans ce domaine, deux situations se présentent: soit les trains ne sont pas équipés du dispositif ETCS et la SNCB opte pour la version installée par Infrabel, soit – comme dans le cas des Desiro – les trains sont déjà équipés de l'ETCS, mais avec un logiciel datant de l'époque où la version *baseline 3* n'existe pas encore. Dans ce dernier cas, la SNCB est tributaire du fournisseur, en ce qui concerne le calendrier et le prix, Siemens, en l'espèce.

#### *Nombre de conducteurs de trains*

L'ensemble du personnel opérationnel – et donc impliqué dans la sécurité – est remplacé.

### *Veiligheidscertificaat*

De veiligheidscertificaten waren in 2013 in handen van de NMBS, dat werd opgeslopt door de NMBS Holding.

Doordat de organisatie aldus wijzigde, werd het veiligheidscertificaat voorlopig toegekend. Het zal echter definitief worden na evaluatie door DVIS.

### *Traxx-locs*

De NMBS is geen eigenaar van deze locomotieven op dewelke Bombardier geen TBL1+ heeft geïnstalleerd. In september 2015 wordt ETCS baseline 2 op deze locs geïnstalleerd.

### *Opleiding personeel*

Het feit dat weinig kandidaten de selectie doorstaan, wijst erop dat de procedure met veel serieus geschiedt. Er worden veel proeven op simulatoren afgelegd. De omkadering beslist wie op welke lijn rijdt. Ingeval van probleem tussen twee evaluatiemomenten in, wordt uiteraard meteen ingespeeld op de nieuwe situatie. Een dergelijke treinbestuurder wordt medisch begeleid en indien nodig uitgerangeerd.

### *Verlof- en compensatiedagen*

Het betreft hier soms een hoog aantal dagen, waarvan een aantal door de betrokken personeelsleden worden opgespaard om vlugger op pensioen te kunnen gaan. De heer Bovy zoekt een oplossing via het sociaal overleg. Het collectief verlof bestaat bij de NMBS haast niet. Dat maakt de problematiek des te ingewikkelder.

### *Technologische creativiteit*

De spooromgeving is een rigide omgeving met drie grote leveranciers op Europees vlak. Een kleine vernieuwende maatschappij is in deze context nagenoeg onbestaand.

### *Aantal vormingsdagen*

In de Europese context werd dit aantal — 250 — gereduceerd tot 200. Toch blijken de selectietesten streng genoeg gezien het aantal kandidaten dat de selectieprocedure tot het einde doorstaat.

### *Certificat de sécurité*

En 2013, les certificats de sécurité étaient entre les mains de la SNCB, laquelle a été absorbée par la SNCB-Holding.

Du fait des changements intervenus au niveau de l'organisation, le certificat de sécurité a été octroyé provisoirement. Il deviendra toutefois définitif après une évaluation par le SSICF.

### *Locomotives Traxx*

La SNCB n'est pas propriétaire de ces locomotives sur lesquelles Bombardier n'a pas installé de TBL1+. En septembre 2015, ETCS baseline 2 sera installé sur ces locos.

### *Formation du personnel*

Le fait que peu de candidats sont sélectionnés atteste du grand sérieux de la procédure. De nombreuses épreuves se déroulent sur des simulateurs. Les instructeurs décident qui roule sur quelle ligne. Si un problème survient entre deux évaluations, ce sera bien entendu la nouvelle situation qui prévaudra. Le conducteur en question sera soumis à un examen médical et éliminé, si nécessaire.

### *Jours de congé et de compensation*

Ce nombre est parfois élevé, les membres du personnel concernés théoriquement un certain nombre de jours afin de pouvoir ainsi avancer leur départ à la retraite. M. Bovy cherche une solution par le biais de la concertation sociale. Le congé collectif est plutôt rare au sein de la SNCB, ce qui rend la question d'autant plus complexe.

### *Créativité technologique*

L'environnement ferroviaire est rigide et compte trois grands fournisseurs au niveau européen. Il n'y a pratiquement pas de petite société innovante dans ce contexte.

### *Nombre de journées de formation*

Dans le contexte européen, ce nombre a été réduit à 200 (contre 250 auparavant). Les tests de sélection s'avèrent néanmoins suffisamment sévères étant donné le nombre de candidats qui vont jusqu'au bout de la procédure de sélection.

### *Slachtofferbejegening*

De slachtoffers hebben geen toegang tot de gegevens van het onderzoek, tenzij ze zich burgerlijke partij stellen. Thans is er wel toegang tot het verslag. Er is contact met de politie en met de slachtoffers en de heer Cornu is steeds bereid deze laatsten te ontmoeten.

### **Antwoorden van de heer Michel Bovy**

#### *Sociaal overleg*

De volgende kwesties zullen moeten worden besproken: de versnelde aanwerving van een 300-tal treinbegeleiders (10 % van het personeel) onder meer omwille van het vervoersplan; een akkoord om het aantal vrije dagen te verminderen zoals door uitbetalingen; het programmeren van vrije dagen en het collectief verlof (dit is nog niet door de paritaire instanties goedgekeurd).

#### *Aantal vte's*

17 000 personeelsleden zullen de spoorgroep binnen afzienbare tijd verlaten. 68 % zijn functies die met de veiligheid te maken hebben mits een operationele marge, de reorganisatie van de seinhuizen en het vervoersplan. De verhoging van de productiviteit is voor vele personeelsleden niet evident. Zuiver mathematisch zullen er jaarlijks in de komende jaren – niet lineair, op verzoek van Infrabel of de NMBS – 1100 à 1200 aanwervingen moeten gebeuren.

#### *Leerplannen*

De leerplannen worden opgesteld door de spooroperatoren zelf, die aan wettelijke verplichtingen moeten voldoen.

#### *Medische momentopname*

Wanneer zich tussen de evaluatiemomenten van de treinbestuurders medische problemen voordoen of medicatie het functioneel gedrag kan beïnvloeden, kan de werkgever optreden.

#### *Onverenigbaarheden*

De regelgeving op bijberoepen is verstrengd. Een nevenactiviteit mag niet worden uitgeoefend wanneer deze de correcte uitoefening van de functie van betrokkenen kan verhinderen. De beoordeling van dit feit behoort toe aan de directe chef of de hiërarchische overste.

### *Assistance aux victimes*

Les victimes n'ont pas accès aux données de l'enquête, à moins de se constituer partie civile. En revanche, elles ont accès au rapport. M. Cornu précise qu'il y a des contacts avec la police et les victimes, qu'il est toujours disposé à rencontrer.

### **Réponses de M. Michel Bovy**

#### *Concertation sociale*

Les matières suivantes doivent faire l'objet d'une discussion: le recrutement accéléré de quelque 300 accompagnateurs de train (10 % du personnel) entre autres dans le cadre du plan de transport; un accord pour réduire le nombre de jours de congé à faire valoir comme par de paiements; la planification de jours de congé et le congé collectif (dont les organes paritaires ne se sont pas encore chargés).

#### *Nombre d'ETP*

17 000 membres du personnel quitteront le groupe ferroviaire d'ici peu, dont 68 % occupent des fonctions liées à la sécurité moyennant une marge opérationnelle, la réorganisation des cabines de signalisation et le plan de transport. Pour beaucoup de membres du personnel, il n'est pas évident d'augmenter la productivité. D'un point de vue purement mathématique, 1100 à 1200 recrutements devront avoir lieu au cours des prochaines années, et ce, de manière non linéaire, sur demande d'Infrabel ou de la SNCB.

#### *Plans d'enseignement*

Les plans d'enseignement sont établis par les opérateurs ferroviaires eux-mêmes, qui doivent remplir les conditions légales.

#### *Évaluation médicale*

L'employeur peut intervenir entre deux évaluations lorsque des problèmes médicaux surviennent ou lorsqu'une prise de médicaments risque d'influencer le comportement d'un conducteur de train dans l'exercice de sa fonction.

#### *Incompatibilités*

La réglementation relative aux professions accessoires a été durcie. Il est interdit d'exercer une activité accessoire susceptible de compromettre l'exécution correcte de sa mission. Il appartient au chef direct ou au supérieur hiérarchique d'apprécier les cas d'espèce.

### Achterstallige verlofdagen

Dit aantal moet geobjectieerd worden. Ieder personeelslid heeft het recht 35 vrije dagen over te dragen. Vooral oudere personeelsleden sparen die dagen op. In totaal gaat het om 700 000 opgespaarde dagen op in het totaal 1 miljoen die op verzoek van de personeelsleden zelf niet werden opgenomen.

### IV. — BIJKOMENDE VRAGEN

*Mevrouw Inez De Coninck (N-VA)* wijst erop dat in het eindrapport van de commissie-Buizingen reeds door het Rekenhof werd gewaarschuwd voor het en route wijzigen van het lastenboek, wat vervolgens tot veel betwisting aanleiding geeft. Het is een fabeltje dat de besparingen of de liberalisering een impact hebben op de veiligheid.

*De heer David Geerts (sp.a)* verbaast zich over het feit dat een aantal Europese leden – zoals Spanje en delen van Frankrijk – andere standaarden gebruiken. In het ongeval van Wetteren werd een veiligheidsbulletin niet doorgestuurd aan de onderaannemers, met alle gevolgen vandien. Voor GSM-R is een bandbreedte van 700 megahertz nodig. Nederland telt tweemaal zoveel seinvoorbijrijdingen als België. Is er een aanvaardbaar quotum? Hangt dit laatste af van de investeringen? Ieder operationeel lid wordt misschien wel vervangen maar het is alleszins niet direct inzetbaar, dus kan er wel een probleem ontstaan.

*De heer Marco Van Hees (PTB)* onderstreept dat liberalisering vaak hand in hand gaat met privatisering en personeelsreductie logischerwijs een negatieve impact heeft op de veiligheid. De luchtvaartsector telt maatschappijen als Ryanair die op veiligheid bekibbeln. Dat privégoederenvervoeroperatoren geen remssysteem hebben is onheilspellend. Ook de reductie van het aantal vormingsdagen komt de veiligheid allerminst ten goede.

*Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH)* constateert dat het ontslag van de directeur van DVIS toch in grote mate te wijten is aan het feit dat deze dienst niet genoeg middelen krijgt om al zijn wettelijke opdrachten uit te voeren.

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* pleit voor de jaarlijkse opvolging van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen.

### Arriéré en matière de jours de congé

Le nombre de jours de congé en retard doit être objectivé. Chaque membre du personnel a le droit de reporter 35 jours de congé. Ce sont principalement les membres du personnel plus âgés qui épargnent des jours de congé. Au total, ce sont 700 000 jours accumulés sur en total d'un million qui n'ont pas été utilisés à la demande des membres du personnel eux-mêmes.

### IV. — QUESTIONS SUPPLÉMENTAIRES

*Mme Inez De Coninck (N-VA)* souligne que dans le rapport final de la commission Buizingen, la Cour des comptes avait déjà mis en garde contre la modification du cahier des charges en cours de route, qui donne lieu par la suite à de nombreuses contestations. Il est faux que les économies ou la libéralisation aient un impact sur la sécurité.

*M. David Geerts (sp.a)* s'étonne qu'un certain nombre de pays européens – comme l'Espagne et certaines parties de la France – utilisent d'autres normes. Lors de l'accident de Wetteren, on a constaté qu'un bulletin de sécurité n'avait pas été transmis aux sous-traitants, avec tout ce que cela implique. Le GSM-R requiert une largeur de bande de 700 mégahertz. Il y a deux fois plus de franchissements de signaux aux Pays-Bas qu'en Belgique. Y a-t-il un quota acceptable? Celui-ci dépend-il des investissements? Tous les membres opérationnels sont certes remplacés, mais les nouvelles recrues ne peuvent pas immédiatement être mises au travail, ce qui peut poser problème.

*M. Marco Van Hees (PTB)* souligne que la libéralisation va souvent de pair avec la privatisation, et qu'il est logique qu'une compression des effectifs ait un impact négatif sur la sécurité. Le secteur aéronautique compte des compagnies, comme Ryanair, qui rognent sur la sécurité. Le fait que des opérateurs privés de fret ferroviaire ne disposent pas d'un système de freinage automatique ne présage rien de bon. De même, la réduction du nombre de jours de formation n'est assurément pas une bonne chose pour la sécurité.

*Mme Isabelle Poncelet (cdH)* constate que la démission du directeur du SSCIF est quand même due en grande partie au fait que ce service ne reçoit pas suffisamment de moyens pour accomplir toutes ses missions légales.

*M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* plaide en faveur d'un suivi annuel des recommandations de la commission Buizingen.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* herinnert eraan dat de commissie hier reeds eerder toe besliste. Hij wenst voorts te vernemen of lijnen waarover de Traxx-locomotieven ook eerlang met ETCS zullen worden uitgerust.

#### V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

*De heer Lallemand* antwoordt dat de Europese corridors – in casu Europese corridor 2 – absolute prioriteit hebben om redenen van interoperabiliteit. Een aantal landen – waaronder Spanje bijvoorbeeld – koos voor een andere standaard. Frankrijk heeft sedert 1982 een Franse ETCS ontwikkeld op de eerste hogesnelheidslijn Parijs-Lyon. Deze ETCS heeft dezelfde functionaliteiten. Hij werd echter veel om redenen van interoperabiliteit dan om veiligheidsredenen geïmplementeerd.

*De heer Cornu* stelt dat de compatibiliteit op de grote spoorlijnen eerst zal worden gerealiseerd.

*De rapporteur,*

David GEERTS

*De voorzitter,*

Karine LALIEUX

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* rappelle que la commission a déjà pris une décision en ce sens. Il souhaite savoir par ailleurs si les lignes sur lesquelles circulent les locomotives Traxx seront, elles aussi, prochainement équipées du système ETCS.

#### V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

*M. Lallemand* répond que pour des raisons d’interopérabilité, la priorité absolue est donnée aux corridors européens, et, dans le cas qui nous occupe, au corridor 2. Un certain nombre de pays – dont l’Espagne – ont opté pour une autre norme. Depuis 1982, la France a développé sa propre version de l’ETCS, qu’elle a installée sur la première ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Cet ETCS français a les mêmes fonctionnalités que le nôtre. Il a toutefois été mis en œuvre plus pour des raisons d’interopérabilité que pour des raisons de sécurité.

*M. Cornu* indique que la compatibilité sera d’abord réalisée sur les grandes lignes du réseau.

*Le rapporteur,*

*La présidente,*

David GEERTS

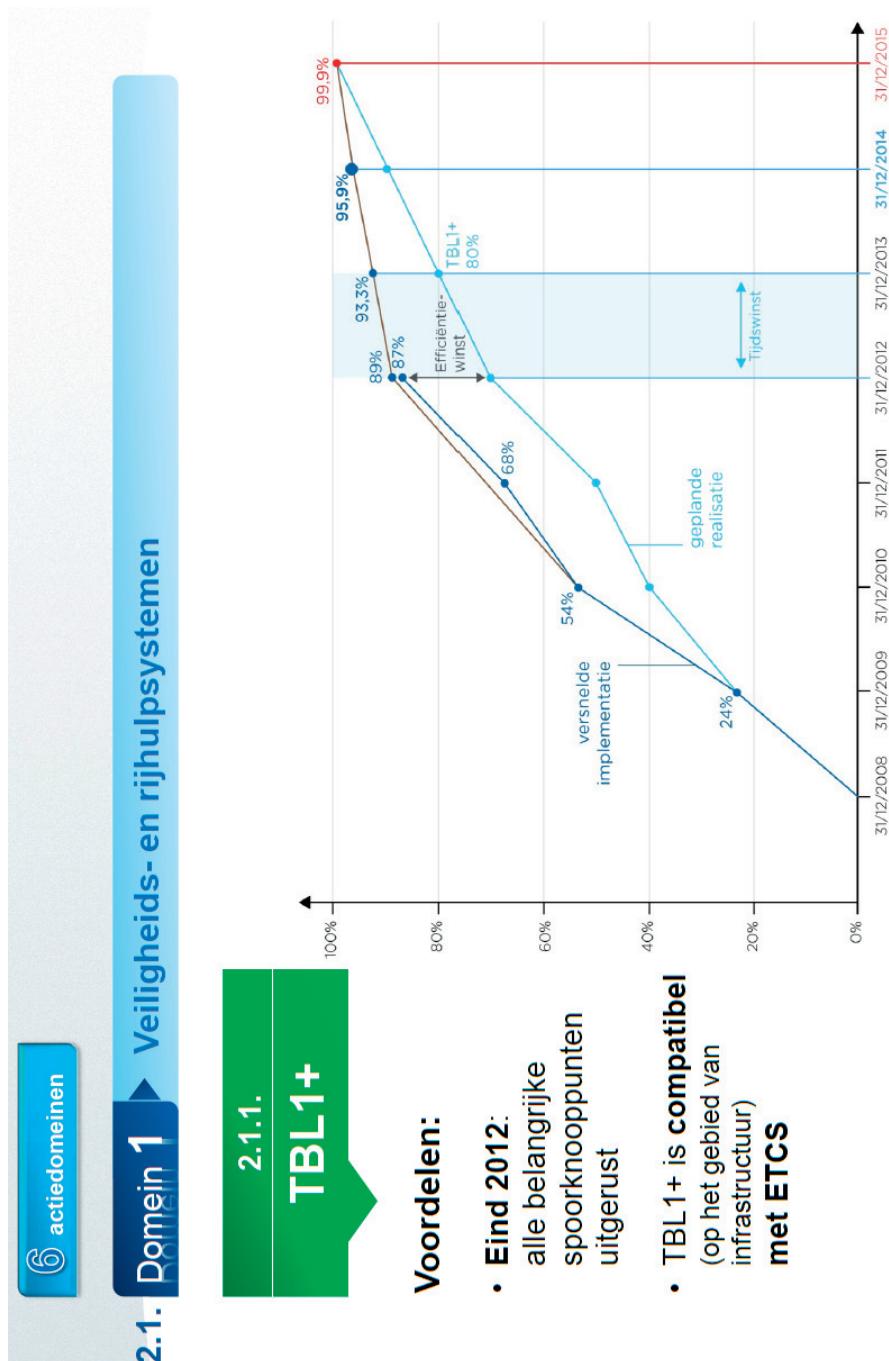
Karine LALIEUX

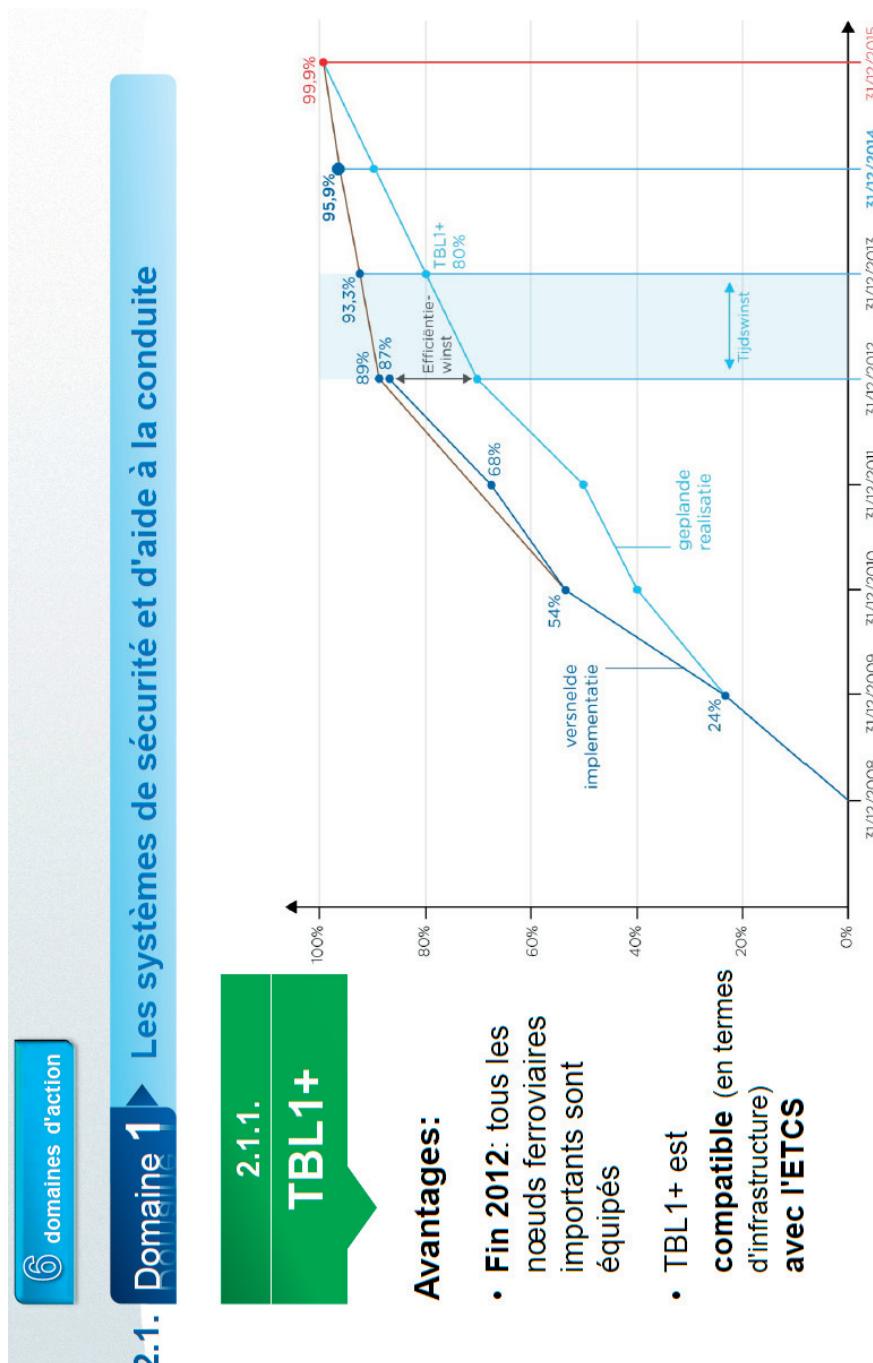
**BIJLAGEN**

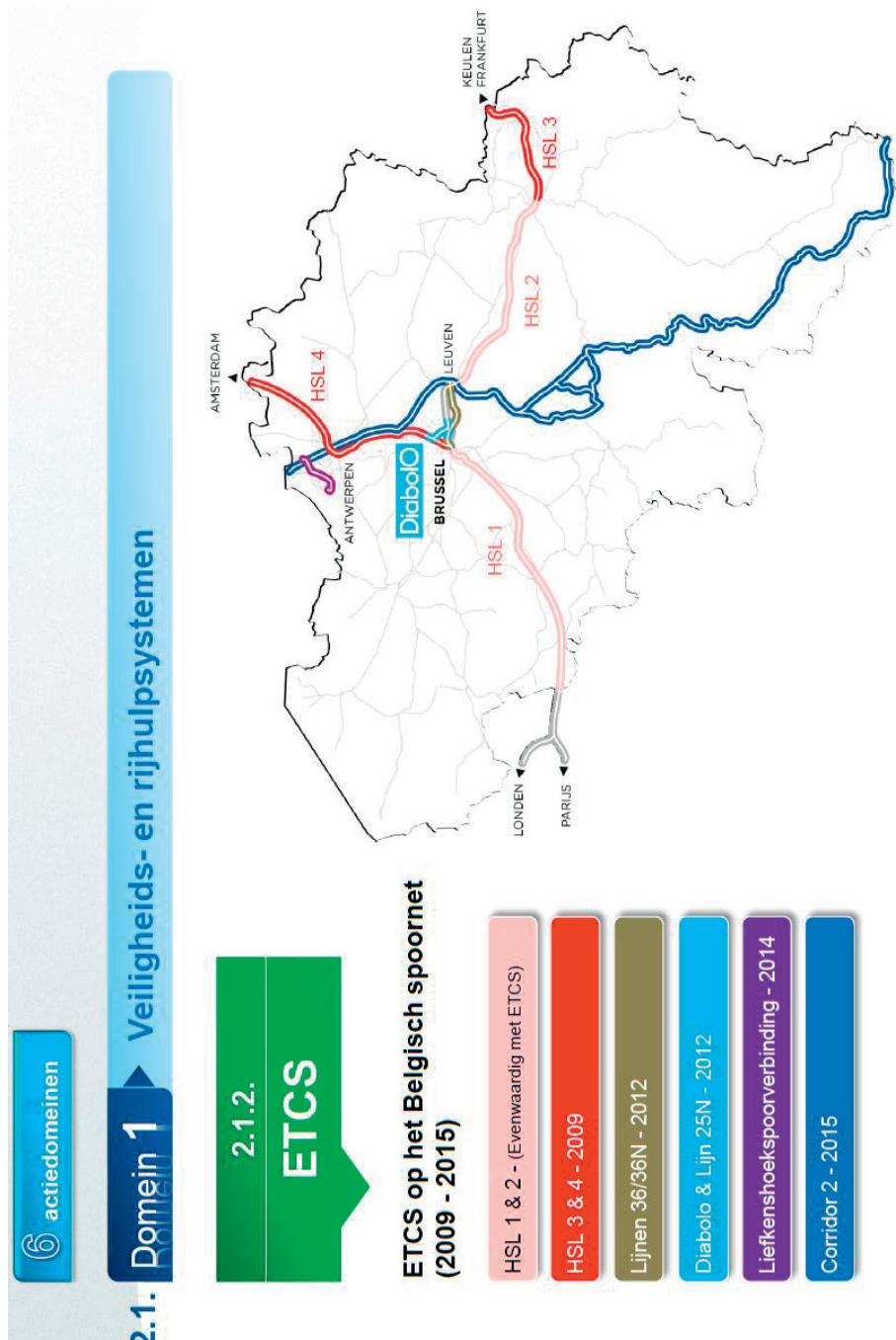
---

**ANNEXES**

---







**6 domaines d'action**

**2.1. Domaine 1 ▶ Les systèmes de sécurité et d'aide à la conduite**

**2.1.2. ETC**

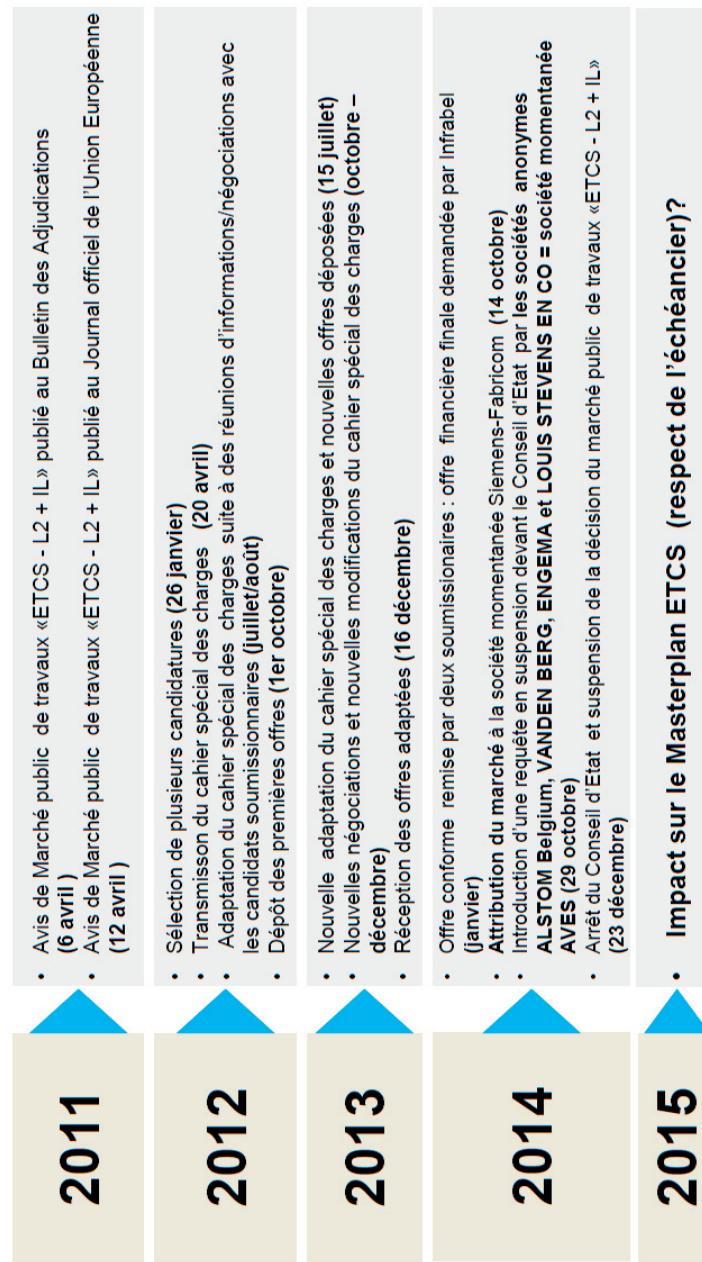
**ETCS sur le réseau belge (2009 - 2015)**

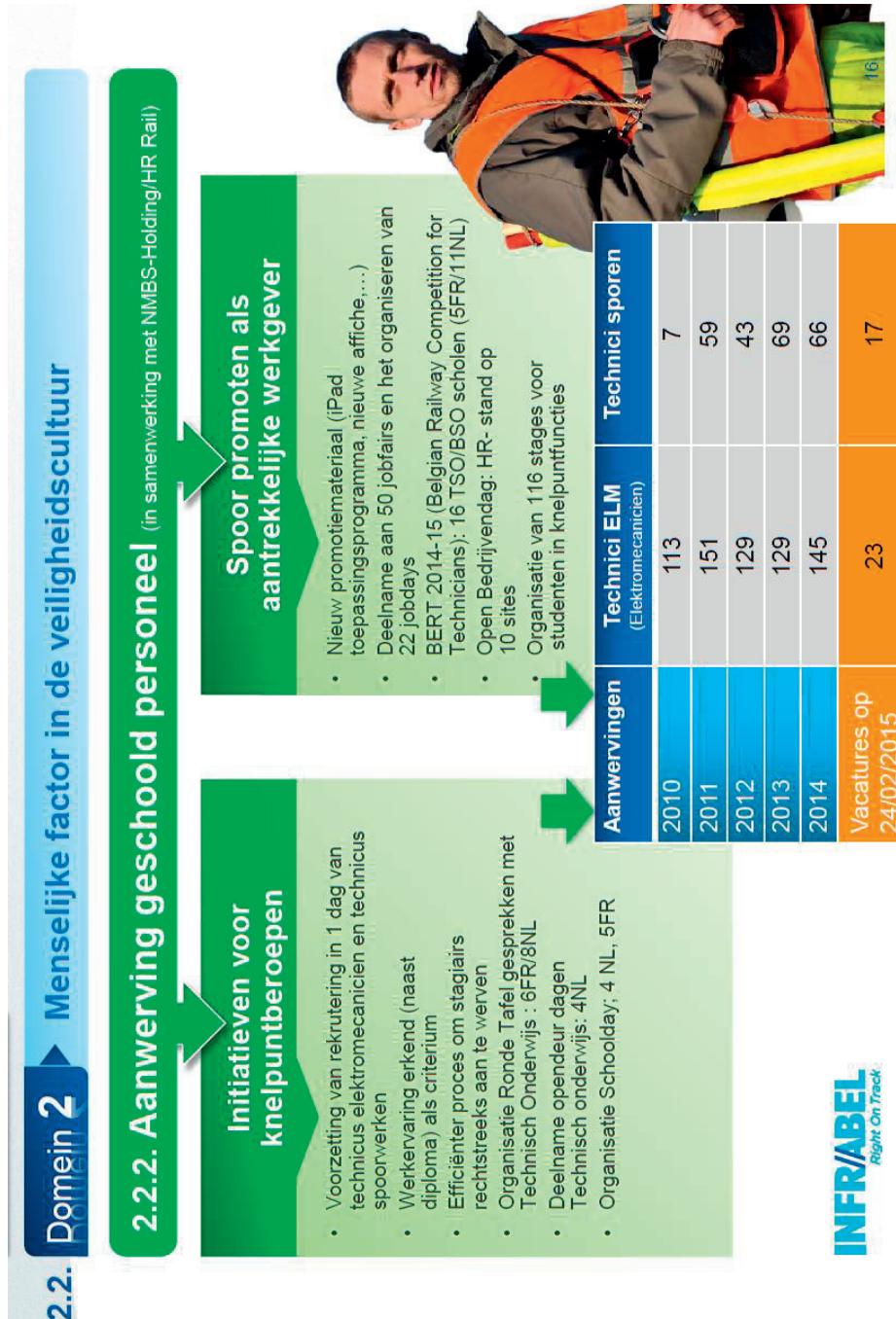
- LGV 1 & 2 - (équivalent à l'ETCS) (pink bar)
- LGV 3 & 4 - 2009 (red bar)
- Lignes 36/36N - 2012 (brown bar)
- Diabolo & Ligne 25N - 2012 (blue bar)
- Liaison ferroviaire du Liefkenshoek - 2014 (purple bar)
- Corridor 2 - 2015 (dark blue bar)

## 2.1. Domein 1 Problematiek "openbare aanbesteding ETCS – L2 + IL"

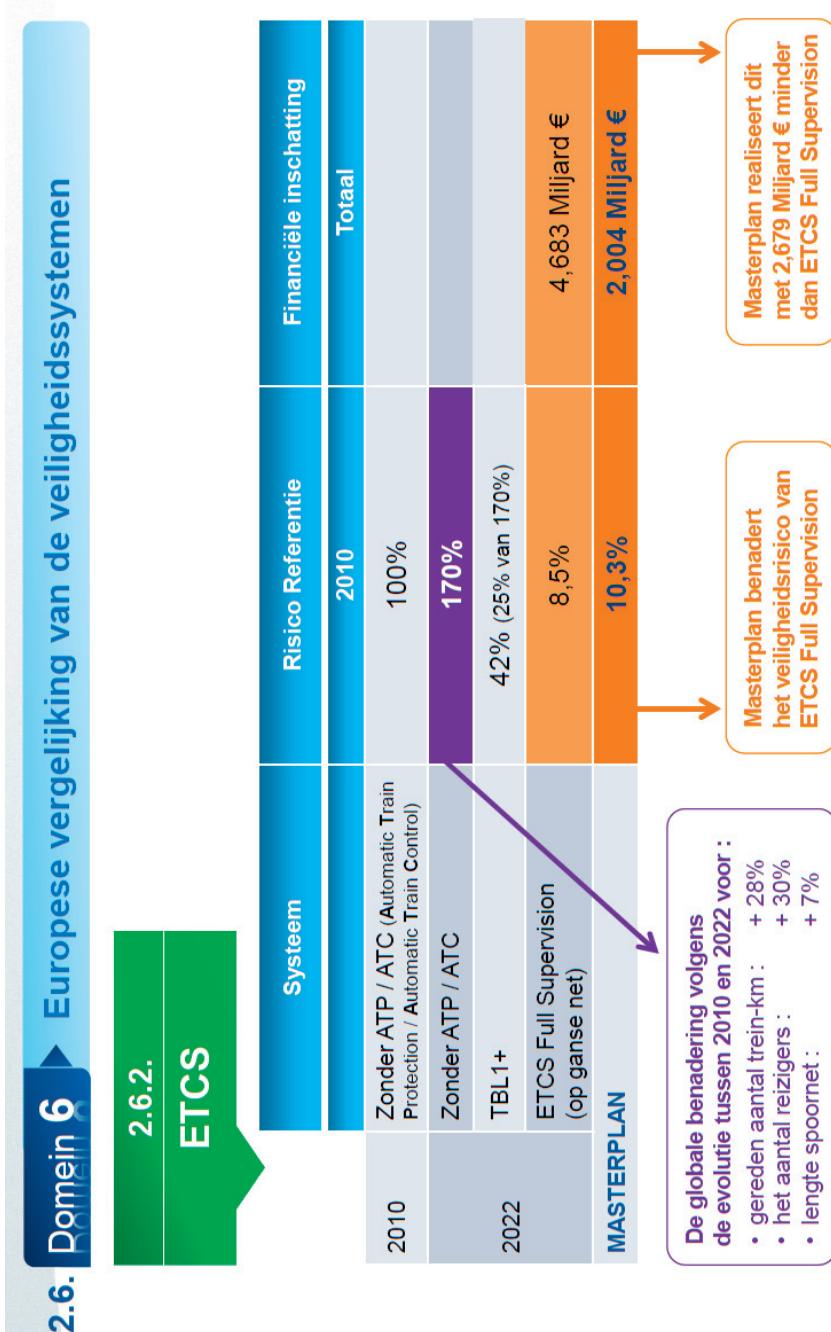
<b>2011</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bericht betreffende de overheidsopdracht voor de aanname van werken «ETCS - L2 + IL» dat werd gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen (6 april)</li> <li>Bericht betreffende de overheidsopdracht voor de aanname van werken «ETCS - L2 + IL» dat werd gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (12 april)</li> </ul>
<b>2012</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Selectie van meerdere kandidaten (26 januari)</li> <li>Overdracht van het bestek (20 april)</li> <li>Aanpassing in het bestek naar aanleiding van informatievergaderingen/onderhandelingen met de kandidaat-inschrijvers (juli/augustus)</li> <li>Indiening van de eerste offertes (1 oktober)</li> </ul>
<b>2013</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwe aanpassing in het bestek en indiening van nieuwe offertes (15 juli)</li> <li>Nieuwe onderhandelingen en nieuwe wijzigingen in het bestek (oktober - december)</li> <li>Inontvangstneming van de aangepaste offertes (16 december)</li> </ul>
<b>2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Twee inschrijvers dienen een conforme offerte in: Infabel vraagt een financiële eindofferte (januari)</li> <li>Gunning van de opdracht aan de <b>tijdelijke vennootschap Siemens-Fabricom (14 oktober)</b></li> <li>Indiening van een verzeekschrift tot opschorting bij de Raad van State, door de naamloze vennootschappen <b>ALSTOM Belgium, VAN DEN BERG, ENGEMA en LOUIS STEVENS EN CO = tijdelijke vennootschap AVES (29 oktober)</b></li> <li>Arrest van de Raad van State en schorsing (23 december)</li> <li>Aanname van werken «ETCS - L2 + IL» (23 december)</li> </ul>
<b>2015</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact op het Masterplan ETCS ( naleving van het tijdschema)?</li> </ul>

## 2.1. Domaine 1 ➤ Problématique “adjudication publique ETCS – L2 + IL”

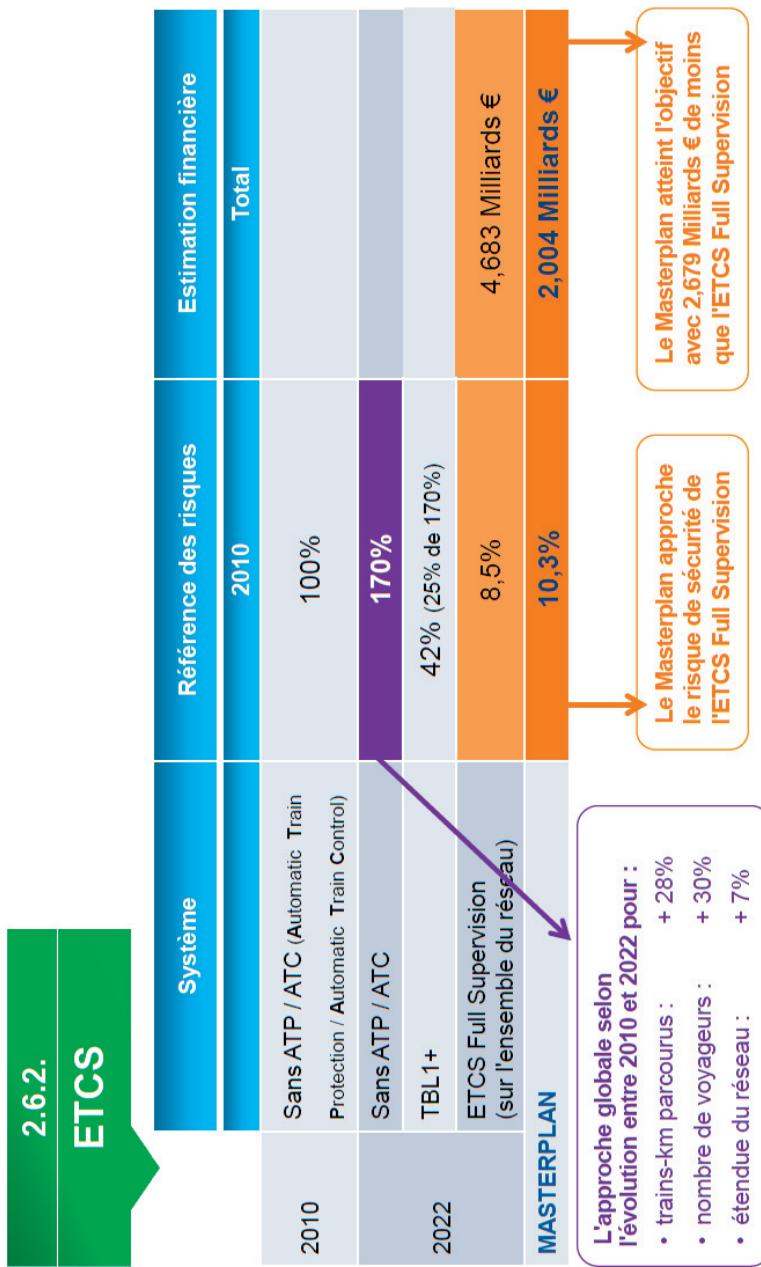








## 2.6. Domaine 6 ► La comparaison européenne des systèmes de sécurité



## 2.6. Domein 6 ► Europese vergelijking van de veiligheidssystemen

### 2.6.3.

#### Europese benchmark (ETCS Full Supervision = FS)

	Km spoorlijnen	Km ETCS FS (Km spoorlijnen)	Nog Geplande km ETCS FS	Geplande en uitgevoerde km spoorlijnen ETCS FS	% geplande en uitgevoerde km spoorlijnen ETCS FS	Situatie 2022
Denemarken	2 100	0	2100 (in 2021)	2100	100%	
België	3 595	443	1345 (in 2022)	1788	50%	
Nederland	2 960	308	69 (in 2013)	377	13%	
Zwitserland	3 601	80	642 (in 2019)	722	20%	
Frankrijk	29 684	300 (*)	3916 (in 2023)	4216	14%	
Duitsland	33 862	Test Berlijn-Halle/Leipzig	1100 (in 2020)	1100	3%	

► België in de top 3 van de meest veilige spoornetten in Europa!  
België is vandaag binnen Europa koploper qua aantal km uitgeruste lijnen.

## 2.6. Domaine 6 ► La comparaison européenne des systèmes de sécurité

### 2.6.3.

#### Benchmark européen (ETCS Full Supervision = FS)

	Km de lignes	Km ETCS FS (Km lignes)	Km planifiés ETCS FS	Km de lignes ETCS FS planifiées et exécutés	% de km de lignes ETCS FS planifiés et mis en œuvre
Danemark <sup>(*)</sup>	2 100	0	2100 (in 2021)	2100	100%
<b>Belgique</b>	<b>3 595</b>	<b>443</b>	<b>1345 (en 2022)</b>	<b>1788</b>	<b>50%</b>
Pays-Bas	2 960	308	69 (en 2013)	377	13%
Suisse	3 601	80	642 (en 2019)	722	20%
France	29 684	300 (*)	3916 (en 2023)	4216	14%
Allemagne	33 862	Test Berlin-Halle/Leipzig	1100 (en 2020)	1100	3%

Situation  
2022

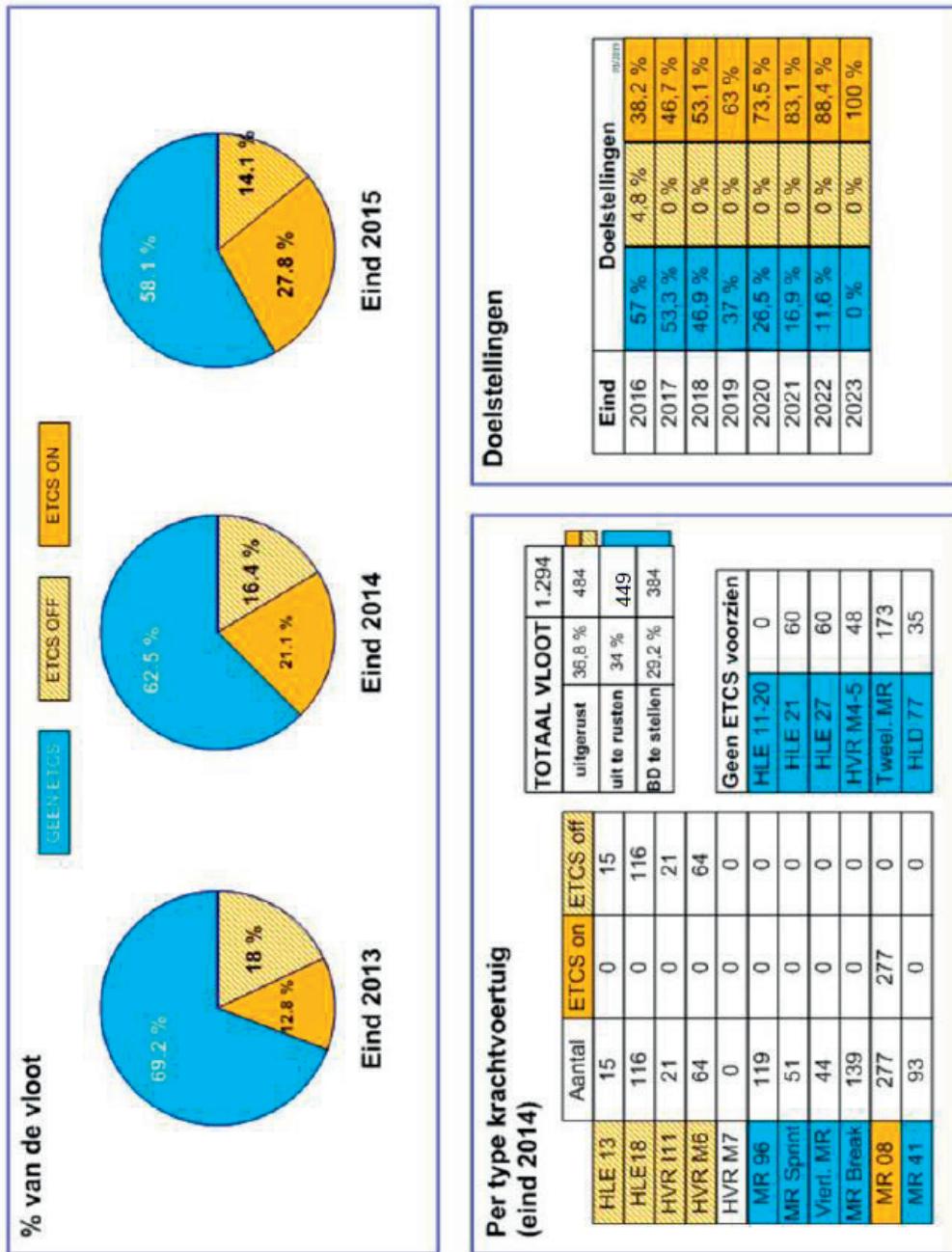
La Belgique dans le top 3 des réseaux européens les plus sûrs!  
La Belgique est aujourd’hui leader européen au niveau du nombre de km de lignes équipés

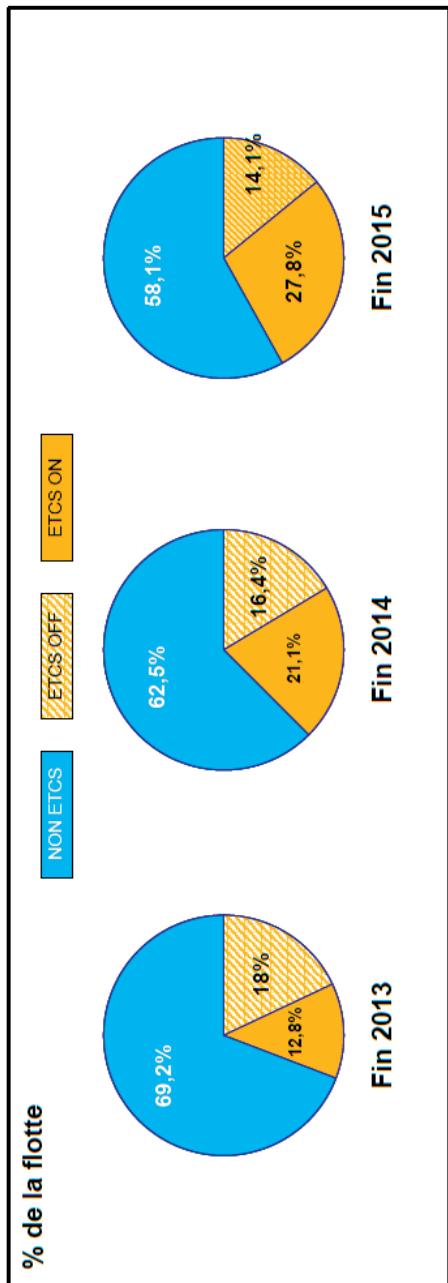




Situatie op 31/12/2014	Aantal	TBL1+	
		Autonom systeem	Via ETCS-uitrusting
HLE 21	60	X	
HLE 27	60	X	Zullen niet worden uitgerust met ETCS
Stuurrijtuig M4-M5	48	X	
MRdubbel	173	X	
HLE 18/19	116	X	
MR 08	277	X	
HLE 13	15	X	
Stuurrijtuigen M6	64	X	
Stuurrijtuigen I11	21	X	
MR96	119	X	
MRSprinter	51	X	Zullen worden uitgerust met ETCS
MRvrienvoudig	44	X	
MRBreak	139	X	
Motorwagen 41	93	X	
TOTAAL	1280	752	Zie hierna
Rangeerlocomotieven T77	35	X	

<b>Situation au 31/12/2014</b>	<b>Nombre</b>	<b>TBL1+</b>	
		<b>Système autonome</b>	<b>Via équipement ETCS</b>
Hle 21	60	X	
Hle 27	60	X	
Voiture pilote M4-M5	48	X	Ne seront pas équipées ETCS
AM double	173	X	
Hle 18/19	116		X
AM 08	277		X
Hle 13	15		X
Voitures pilotes M6	64		X
Voitures pilotes I11	21		X
AM 96	119	X	
AM sprinter	51	X	
AM quadruples	44	X	Seront équipées ETCS
AM break	139	X	
Autorail 41	93	X	
<b>TOTAL</b>	<b>1280</b>	<b>752</b>	<b>Voir ci-après</b>
Locomotives de manœuvre	35	X	
<b>T77</b>			





**Par type d'engins (fin 2014)**

TOTAL FLOTTE			1.294
Nbre	ETCS on	ETCS off	
HLE13	15	0	15
HLE18	116	0	116
HVR11	21	0	21
HVRM6	64	0	64
HVRM7	0	0	0
AM96	119	0	0
AM Spri	51	0	0
Am Qua	44	0	0
AM Break	139	0	0
AM08	277	0	277
AR41	93	0	93

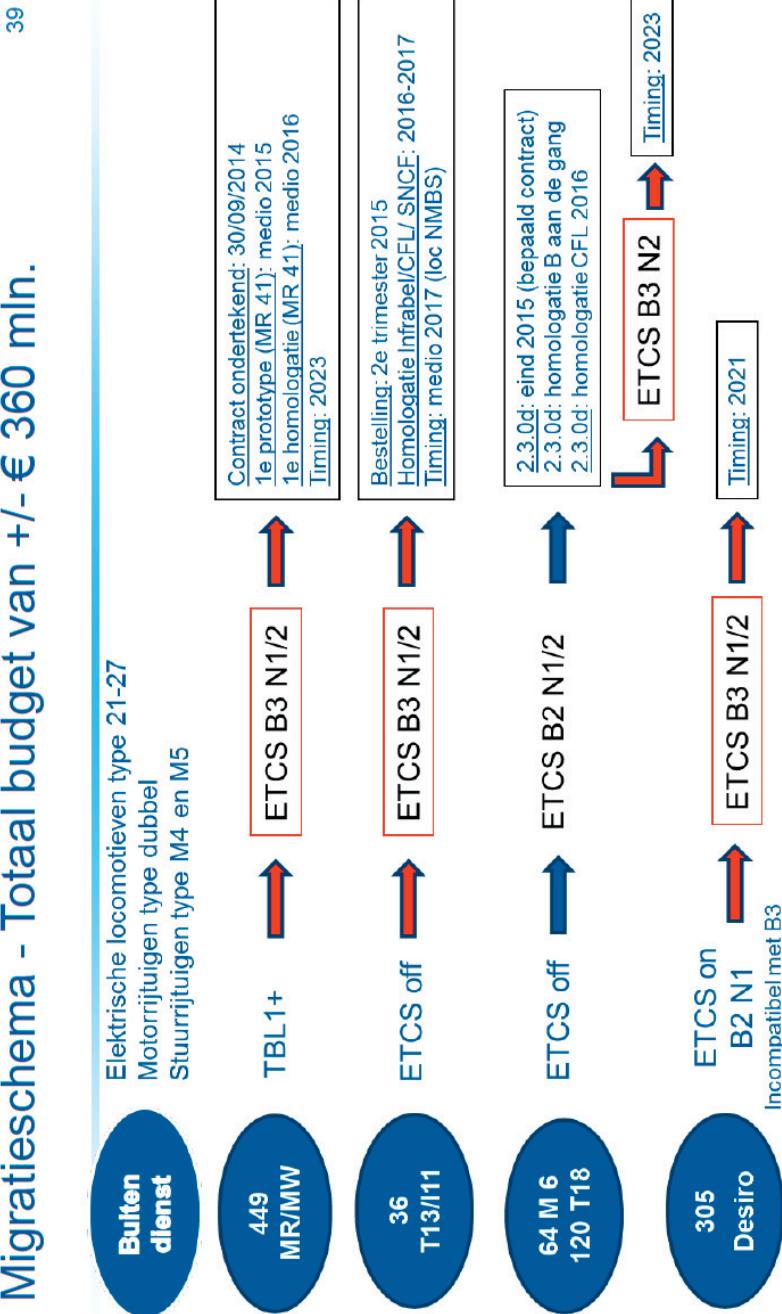
**Objectifs**

Fin	Objectifs
2016	57 %
2017	53,3 %
2018	46,9 %
2019	37 %
2020	26,5 %
2021	16,9 %
2022	11,6 %
2023	0 %

**Pas prévu ETCS**

HLE11-20	0
HLE21	60
HLE27	60
HVRM4-5	48
AM doubl	173
HLD77	35

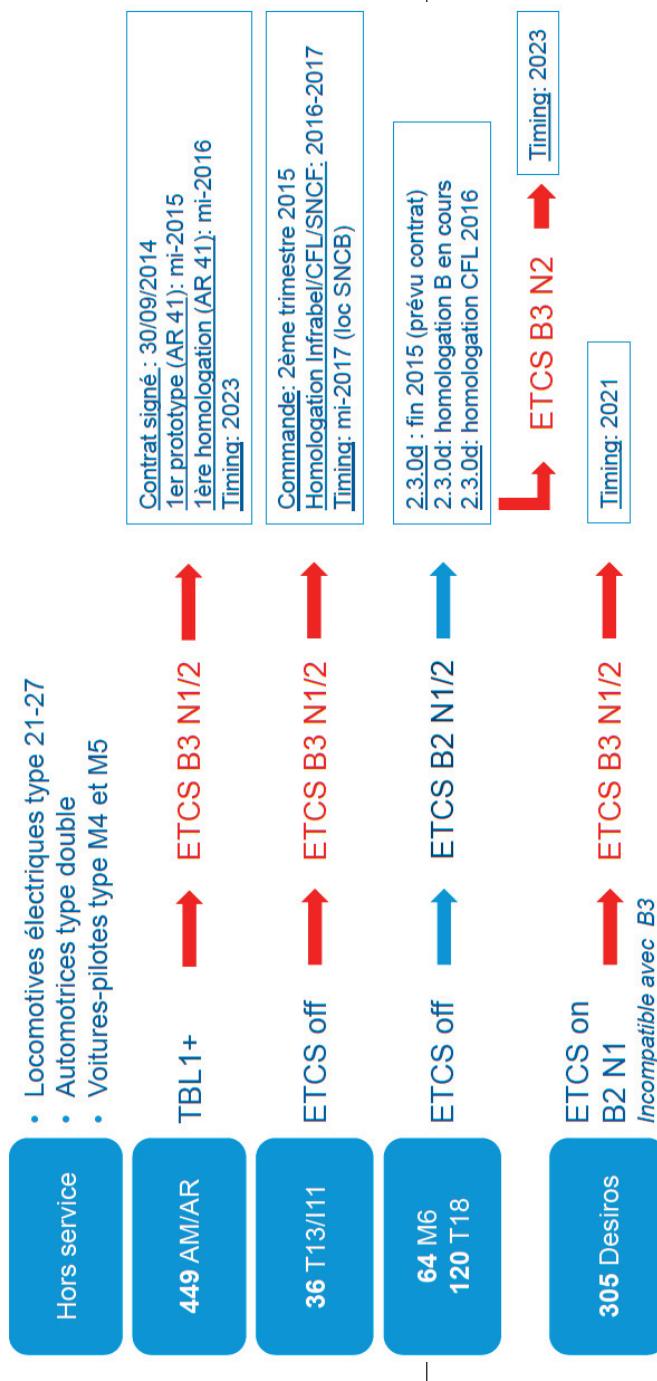
## Migratieschema - Totaal budget van +/- € 360 mln.



De migratietermine hangt telkens af van de capaciteit van de leveranciers om de bestelde uitrusting te ontwikkelen en te leveren, en van de homologatieprocessen.

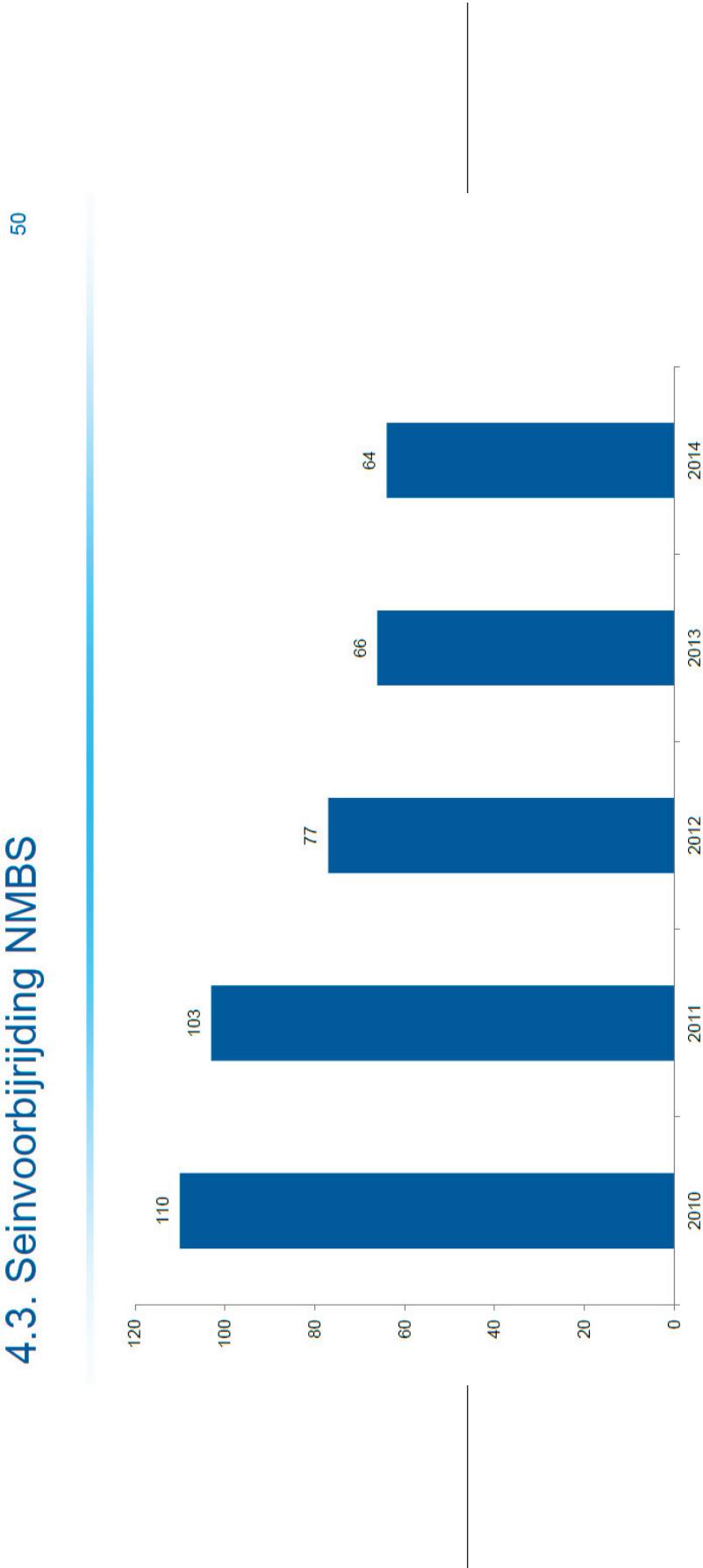
## Schéma de migration - Budget global de +/- 360 Mio €

39



- Les timings de migration dépendent des capacités des fournisseurs à développer et livrer les équipements commandés et des processus d'homologation.

### 4.3. Seinvoorbijrijding NMBS



### 4.3. Dépassement de signaux SNCB

50

