

BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK
NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNENET IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET
DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

van

MAANDAG 29 MAART 2010

Avond

COMMISSION SPECIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SECURITE DU
RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 29 MARS 2010

Soir

La séance est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Plan de sécurisation de la SNCB

Audition de:

- Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques
- M. Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB
- M. LucALLEmand, administrateur délégué d'Infrabel
- M. Jannie Haek, administrateur délégué du SNCB Holding
- représentants de la CGSP-Cheminots et de CSC-Transcom

Veiligheidsplan van de NMBS

Hoorzitting met:

- mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- de heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder bij de NMBS
- de heer LucALLEmand, gedelegeerd bestuurder bij Infrabel
- de heer Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder NMBS-Holding
- vertegenwoordigers van ACOD-Spoor en ACV-Transcom

Le **président**: Madame la ministre, messieurs les administrateurs délégués, nous avons souhaité vous recevoir afin que vous puissiez nous faire un exposé des intentions du groupe SNCB en matière de sécurité.

Quelles sont vos priorités? Quelles décisions allez-vous prendre afin d'accélérer l'équipement

des différentes infrastructures et du matériel roulant? Y aura-t-il des dispositions internes relatives au personnel?

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, bedankt dat wij een toelichting mogen geven met betrekking tot de afspraken die samen zijn gemaakt.

Het was belangrijk om vanaf dag één te beseffen dat, wanneer wij zoiets meemaken, wij zoiets samen meemaken. Daarmee bedoel ik dat het personeel er wordt bij betrokken. Veiligheid is voor hen niet alleen een thema wanneer dat in de publieke aandacht komt, het is een thema waarmee zij dagelijks worden geconfronteerd zowel in werk, als in gedachte als in initiatief. Tegelijkertijd beseffen wij ook dat wij, wanneer wij het publieke debat daaromtrent voeren, de plicht hebben om al het mogelijke te doen om de veiligheidsrisico's zoveel als mogelijk in te perken, maar dat wij nooit de illusie mogen creëren dat wij een absolute veiligheid kunnen garanderen.

Wij hebben beslist om opnieuw rond de tafel te zitten om te kijken naar de inspanningen die de NMBS met al zijn betrokken partners vandaag al doet en hoe we die kunnen verdiepen en versnellen. Dat hebben wij gedaan. Het resulteerde in een visietekst, zoals ik de tekst het liefst omschrijf.

Er zijn natuurlijk een aantal keuzes gemaakt. Welke thema's vonden wij het belangrijkste, gelet op het lopende debat? Het veiligheidsdebat kon volgens ons niet enkel of enkel en alleen tot de versnelling van TBL1+ of de versnelling van ETCS worden verengd. TBL1+ stond altijd al in het

perspectief van ETCS. Het debat was rijk genoeg om er alle belangrijke en betrokken aspecten in op te nemen: personeel, werkdruk, opleiding, rekruteringsbeleid, enzovoort.

Ik wil u persoonlijk nog meedelen dat ik getuige was van een heel sociaal verantwoord overleg. Ik wil de mensen die mee rond de tafel zaten daar uitdrukkelijk voor bedanken. Een aantal mensen heeft wel degelijk zijn nek uitgestoken. Wat hierin staat is de richting die wij samen hebben genomen. Die koers is samen uitgezet.

Sommige mensen vragen: bestaat er over alle punten en komma's een akkoord?

Neen, dat wil ik hier formeel bevestigen. Er is geen akkoord over alle punten en komma's maar dat is ook niet realistisch of noodzakelijk. Het is een houvast, een leidraad, een koers die wij samen hebben afgesproken. Aangezien veiligheid de inzet is, zal iedereen bereid zijn om de verdere inspanningen via het sociaal overleg te leveren en om ervoor te zorgen dat die samen uitgezette koers tot een succesvol resultaat leidt.

Mijnheer de voorzitter, ik zal de tekst niet in detail behandelen. Hij is uitgedeeld. Iedereen kan hem lezen. Ik wil wel de context overlopen.

Daar zal straks een specifieke presentatie aan gewijd worden.

Er is heel wat aandacht besteed aan het aanwervingbeleid en ook daarvoor zijn aanbevelingen gedaan. Er is ook gesproken over de opleidingen en over de werkdruk, uiteraard.

Ik wil ook uw aandacht vestigen op de seinvoorbijrijdingen. Hier in het Parlement werd soms gezegd dat wij niet transparant zouden zijn over de seinvoorbijrijdingen. In de tekst kunt u echter een heel gedocumenteerde uitleg vinden over de seinvoorbijrijdingen en de omstandigheden ervan, en welk beleid ter zake gevoerd wordt.

Ik meen dat dit de belangrijkste zaken zijn die ik in eerste instantie wilde zeggen. Ik geef het woord aan de gedelegeerde bestuurders voor hun uiteenzetting over de versnelling van TBL1+. Daarna sta ik uiteraard te beschikking van het Parlement voor verdere uitleg.

Luc Lallemand: Monsieur le président, nous avons préparé une présentation quasiment identique à celle réalisée lors de l'annonce de ces mesures. Elle est subdivisée en deux parties:

premier point, le facteur technique, avec comme mesure phare, l'accélération de l'implémentation du freinage automatique dit TBL1+, et le deuxième point, le traitement du facteur humain.

(Présentation d'un film)

Dit was ter herinnering voor een goed begrip van iedereen van wat het systeem TBL1+ kan en niet kan. Samengevat, het systeem TBL1+ is een hulpmiddel bij het rijden. Het voert een automatische remming uit wanneer een trein een rood sein voorbijrijdt of als een trein bij het naderen van een rood sein op 300 m harder dan 40 km/u rijdt. Wat is de geprojecteerde verbetering van de implementatie?

Vous voyez sur l'écran, mentionné en vert, quelle est l'accélération, le changement de programme que nous ambitionnons de réaliser.

Tout d'abord, nous souhaitons gagner une année dans l'implémentation: au lieu de la finaliser pour fin 2013, nous tenterons de le faire pour le 31 décembre 2012. Outre la composante temps, nous espérons aussi gagner annuellement en rythme de déploiement: son accélération permettrait une augmentation plus rapide du taux de couverture d'efficacité afin d'atteindre un niveau d'environ 87 % à la fin de l'année 2011. En résumé, une année sur la droite de temps et 7 % à fin 2012 en taux de couverture d'efficacité.

Dat wordt op deze slide samengevat.

Ter herinnering, in de eerste hoorzitting waarvoor wij uitgenodigd waren, werd gevraagd hoe het risico berekend wordt. Welnu, wij hebben de 800 gevaarlijkste knooppunten en stopplaatsen van het netwerk bekeken. Welke zijn die punten? Dat zijn vertakkingen, stations. Al die punten hebben een risicocoefficiënt gekregen op basis van vier parameters: het aantal treinen per knooppunt, het aantal reizigers op die treinen, de snelheid van de treinen die het knooppunt passeren en het aantal signalen dat bij het knooppunt hoort.

Ces quatre éléments nous permettent de calculer un coefficient de risque et de déterminer les endroits offrant le plus grand gain en sécurité et les signaux à équiper en premier lieu sur le réseau.

Comme cela a déjà été expliqué lors de l'audition précédente, souvenons-nous que, du point de vue de l'infrastructure, les balises TBL1+ qui ont été déployées sont les mêmes balises qui, ultérieurement, enverront le signal ETCS aux

engins de traction. Évidemment, on peut considérer le déploiement du système TBL1+ comme étant la première étape de l'ETCS.

(Film)

ETCS 2: het belangrijkste verschil met ETCS 1 ligt in het transmissiekanaal voor de seininformatie. In ETCS 1 werd die informatie overgebracht door bakens op de grond via elektromagnetische signalen. In ETCS 2 wordt de informatie overgebracht via GSM-R-radioantennes langs de sporen. Hierdoor kan men het aantal bakens op de grond drastisch terugschroeven.

Vandaag zijn de hogesnelheidslijnen uitgerust met ETCS. De implementatie gaat verder door om het volledige netwerk hiermee uit te rusten tegen 2030.

Naast deze veiligheidssystemen of hulpmiddelen bij het rijden, spelen er nog andere onderdelen een rol in het beheer van de spoorveiligheid in België, zoals bijvoorbeeld het GSM-R.

C'était simplement pour mémoire. Le but était de rappeler que l'ETCS n'est plus un système d'aide à la conduite, mais un système de signalisation qui a la particularité de renvoyer toutes les informations de signalisation dans le poste de conduite. Cette première fonctionnalité très importante est en supplément par rapport à la TBL1+. Deuxièmement, le système reprend les commandes lorsqu'il détecte un problème.

Cela permet de faire freiner automatiquement le train, et pas de manière ponctuelle ou discrète, comme on dit en mathématiques, mais de manière continue pour deux types de situation: un train qui dépasse un signal au rouge ou un train qui ne respecte pas la vitesse autorisée n'importe où sur le réseau.

Le *slide* suivant vous montre quelle est la planification actuelle dans le pays pour le déploiement du système ETCS. Il y a deux grandes dates à retenir. Nous voulons complètement équiper les grandes lignes du réseau pour 2020 et l'entièreté des lignes pour 2030.

Sur la droite de temps, vous constaterez que les nouvelles infrastructures qui sont mises en service sont automatiquement équipées de l'ETCS. Bien entendu, je ne reparle plus des lignes 3 et 4 TGV, respectivement entre Liège et la frontière allemande et entre Anvers et la frontière hollandaise. Vous vous souviendrez qu'elles sont

équipées exclusivement en ETCS 2, 3 et 0. Nous avons en 2010 la ligne 36-36N entre Schaerbeek et Herent. Fin 2012, nous avons l'équipement du Diabolo, la fameuse infrastructure qui permet de donner un accès en continu à l'aéroport et qui sera équipée en ETCS. Conformément aux engagements que nous avons pris vis-à-vis de la Commission européenne dans le cadre de la politique des corridors, nous aurons la route principale du corridor C qui sera équipée en ETCS: Antwerpen-Leuven, Leuven-Ottignies, Ottignies-Namur et Namur jusqu'à Athus.

Tegen 2014 is de Liefkenshoektunnel gerealiseerd. Daar is men nu goed bezig. Die Liefkenshoekinfrastructuur zal onmiddellijk worden uitgerust met ECTS.

Tegen 2015 zal corridor C volledig uitgerust zijn, dus niet alleen de mainroute.

Tegen 2020 wordt er nog bijkomende infrastructuur van corridor C gerealiseerd. Men werkt dan op het deel Namen-Aarlen, op het traject Zeebrugge-Haven van Gent en op het traject haven van Duinkerke tot Charleroi.

Quelles sont les conditions de travail pour parvenir à réaliser ce programme?

À mesures et demandes exceptionnelles, moyens exceptionnels! En collaboration avec la SNCB Holding, nous avons dressé l'inventaire de ce qui nous manque au point de vue des ressources humaines pour réaliser le programme.

Au 1^{er} janvier 2010, le processus normal de recrutement prévoyait encore 93 postes d'ingénieurs et 139 postes de techniciens. Leur engagement est en cours actuellement au sein du groupe. Nous avons défini aussi 47 recrutements supplémentaires afin d'accélérer l'implémentation de la TBL1+; ces recrutements sont planifiés pour le 1^{er} mai 2010. Les premiers résultats sont encourageants.

Diverses mesures portent sur le dialogue social. Comme Mme la ministre vous l'a déjà exposé, nous avons eu quelques réunions de concertation avec l'autorité de tutelle ainsi qu'avec les organisations reconnues. Nous avons fixé des intentions générales. Entre autres mesures à soumettre encore à concertation sociale, après étude commune des actions de sécurité à mener et en bonne concertation intra-groupes, nous avons pensé à une série non limitative d'éléments, comme le recrutement accéléré de personnels spécialisés (je vous en ai parlé), le paiement des heures supplémentaires sur base volontaire, etc.

Bref, il s'agit de diverses mesures capables d'augmenter le nombre d'heures de travail disponibles de la part de ces spécialistes.

Le *slide* suivant vous montre un aperçu d'un deuxième moyen exceptionnel visant à mettre en œuvre ce programme. Comme expliqué lors de l'audition précédente, vous savez que l'utilisation intensive du réseau laisse malheureusement trop peu de temps aux ouvriers chargés de l'infrastructure pour réaliser leurs travaux. Trop souvent, ils ne peuvent travailler que 4 h ou 4 h 30 la nuit et une plage légèrement plus importante durant les week-ends. Contrairement à d'autres gestionnaires d'infrastructure tels que les gestionnaires routiers, nous ne fermons pas d'infrastructures: nous travaillons donc essentiellement lorsque les trains ne roulent pas.

En première analyse, nous avons donc tâché d'estimer le nombre de trains à supprimer pour permettre des "blancs travaux" – en jargon ferroviaire, des périodes réservées aux travaux sans trafic – plus importants que prévu à l'origine.

Le tableau indique en rouge le nombre de trains supplémentaires par année, amenés à être supprimés; en bleu, c'est le nombre de trains supprimés comme prévu originellement. Sur la période 2010-2012, le nombre oscille entre 25 et 79 % de trains supprimés en plus, mais ce chiffre est à relativiser: en effet, le nombre de trains supprimés, au total sur trois ans, est de 16 000 trains environ sur les 1 600 000 trains en circulation par an.

Ce nombre de 16 000 trains est donc à rapporter à 4 800 000 trains sur la période concernée de trois ans.

Wij zijn de menselijke aspecten niet vergeten. Wat is er op menselijk vlak voorzien qua ondersteuning van het personeel dat verantwoordelijk is voor het treinverkeer? Het eerste initiatief is de raadpleging van de treinbestuurders via het safety platform.

On s'est rendu compte qu'il faut intensifier le dialogue à l'intérieur du groupe entre différentes catégories professionnelles.

Suite aux émotions très fortes dues à l'accident de Buizingen, nous avons beaucoup entendu parler des propositions et des recommandations d'un groupe professionnel en particulier, à savoir les conducteurs. Mais d'autres groupes professionnels doivent être également – ou plus intensivement – consultés: les catégories de personnel travaillant notamment dans les cabines

de signalisation ainsi que les ingénieurs et techniciens qui doivent réaliser les travaux de signalisation sur la période concernée.

Nous nous proposons de les réunir dans une organisation, qui existe déjà depuis la libéralisation du rail, la Safety Platform.

Dat safety platform is tot op heden een platform geweest waar wij op zeer regelmatige basis de verscheidene operatoren, maar laten wij eerlijk zijn, vooral de NMBS, uitnodigden om een stand van zaken te maken over alle aspecten met betrekking tot de veiligheid: statistieken, seinvoorbijrijdingen, nieuwe wetgeving, aanbevelingen allerhande, enzovoort. Wij willen dat verder een uitgebreide rol geven, in de zin van een ontmoetings- en informatieplatform tussen Infrabel, haar klanten en de DVIS over de veiligheid op het spoor. Dat platform wil open gesprekken over reglementering en de exploitatieveiligheid aanmoedigen. Net als in het verleden zijn er vier bijeenkomsten per jaar gepland.

Bovendien werd er zonet een forum in het leven geroepen, binnen dat safety platform, waar de treinbestuurders op een constructieve en gestructureerde manier hun mening kunnen geven over de voorstellen met betrekking tot de veiligheidsreglementering en seinvoorbijrijdingen.

Last but not least is er het tweede voorstel, met name het organiseren van een bewustmakings- en motivatiecampagne voor het personeel dat verantwoordelijk is voor het treinverkeer. Dat principe werd eigenlijk reeds voorgesteld door Infrabel op 17 december 2009. Ik mag dus niet zeggen dat het een nieuwigheid is. Het was aanvaard door de spooroperator maar gezien de dramatische omstandigheden zijn wij van plan dat te versterken. De doelstellingen van de bewustmakings- en motivatiecampagne zijn de problematiek van de spoorexploitatieveiligheid, meer bepaald het naleven van de seinen langs de sporen enerzijds en het teamwork nog verbeteren tussen die verscheidene categorieën anderzijds.

Voilà, monsieur le président, la partie que je souhaitais présenter à votre commission en ce qui concerne le plan d'action sécurité, dont l'initiative a été prise par Mme la ministre.

Avant de céder la parole à mon collègue, Marc Descheemaecker, je voudrais, dans une très courte présentation séparée (trois ou quatre *slides*), répondre à un certain nombre de questions que vous ou les membres de votre

commission vous êtes posées, de manière fort légitime, après votre voyage de la semaine dernière en Suisse, où une présentation fort bien faite par les SBB/CFF, vous a été remise dans ce petit livret.

Le premier transparent a pour objectif d'établir une comparaison entre les différents systèmes utilisés pour l'instant en Suisse, d'une part, et en Belgique, d'autre part. Du point de vue du nombre de signaux, la Suisse est relativement comparable à la Belgique. En effet, la Suisse compte environ 11 000 signaux et la Belgique, 10 705.

En Suisse, vous avez appris qu'il existe deux systèmes de protection. Deux systèmes de signalisation et de sécurité fonctionnent pour l'instant, systèmes que l'Europe qualifierait de classe B, parce qu'il s'agit de systèmes nationaux. C'est donc le système "SIGNUM", datant de 1933, qui assure la fonction "STOP" au dépassement d'un signal. C'est un système, dont la fonctionnalité pourrait être comparée au système TBL1, qui a commencé à être développé sur la période 1982-1987 dans les chemins de fer belges. Si vous établissez la comparaison entre ces deux systèmes, vous constaterez que le système TBL1 (qui date du milieu des années 1980) équipe, à l'heure actuelle, 949 signaux.

La Belgique a, bien entendu, repris le système que l'on vous a expliqué lors de l'audition précédente, à savoir le système MEMOR.

Het systeem geeft een waarschuwing en laat een memorisatie toe bij overschrijding van een dubbel geel sein. In Zwitserland is er inderdaad een tweede systeem, systeem ZUP, dat dateert van begin de jaren '90. Het verzekert de stopfunctie met controle van de noodstop remcurve. De brochure van de SBB-CFF die jullie gekregen hebben zegt dat er 2 700 seinen zijn die daarmee uitgerust zijn op een totaal van 11 000.

Le système ZUB qui assure le contrôle de la courbe de freinage au signal rouge a une fonctionnalité qui est tout à fait comparable au système TBL1+ que nous déployons actuellement en Belgique, c'est-à-dire une fonctionnalité qui assure la fonction "STOP" lors du dépassement d'un signal avec contrôle de la vitesse à 40 km/h, 300 mètres avant le signal. Pour mémoire, le 28 février dernier, nous avions en Belgique, sur 10 705 signaux au total, 773 signaux équipés.

Passons à la deuxième partie du tableau qui me semble importante à analyser. Pour la Suisse, nous parlons d'un système ETCS 1, et puis nous

ajoutons "*limited supervision*". Ces mots sont parlants: ce n'est pas un système de supervision complet, tel que l'ETCS dans sa version 2.3.0 *debugged*, la seule dernière version ETCS qui soit aujourd'hui approuvée par le fameux Comité RISC, qui est le successeur du comité "article 21" au niveau de la Commission européenne, et qui est le comité habilité à approuver une nouvelle norme européenne.

Finalement, cet ETCS 1 *limited supervision* se base sur la norme ETCS 3.1.0, qui est une norme qui n'existe pas aujourd'hui, qui est en cours d'étude par le fameux Comité RISC, et sera prête pour 2012, selon les dernières prévisions de la Commission européenne. J'insiste sur ces données.

Nous avons prévu, comme ce petit fascicule l'indique, le ETCS niveau 2, avec une stratégie de migration, qui est d'ailleurs fort bien expliquée, qui correspond en Belgique à l'ETCS niveau 1 norme 2006, et l'ETCS 2. La Belgique a décidé d'utiliser les normes déjà approuvées aujourd'hui, c'est-à-dire pour l'instant la version ETCS 2.3.0 *debugged*.

Nous avons ajouté, à droite du tableau, une analyse des volets interopérabilité et sécurité. Lorsqu'une flèche bleue descend vers le bas, il s'agit chaque fois d'une amélioration du système au niveau du critère sécurité. Tant en Suisse qu'en Belgique, pour toutes les étapes des nouveaux systèmes, nous observons une flèche bleue vers le bas, c'est-à-dire que le niveau de sécurité s'améliore, sauf pour l'étape ETCS 1 *limited supervision*.

En note de bas de page du *slide* 13 qui vous a été distribué lors de votre visite figure ceci: *Swiss ETCS 1 limited supervision has basically the same safety and capacity of the network*. Cela signifie très clairement que nos collègues suisses veulent implémenter l'ETCS 1 *limited supervision*. Bien que ne faisant pas partie d'un pays de l'Union européenne, ils souhaitent que le réseau soit interopérable et que les systèmes nationaux, c'est-à-dire les systèmes de classe B qui figurent dans le cadre supérieur gauche de la présentation, deviennent interopérables. Eux-mêmes disent dans leur présentation que l'implémentation de l'ETCS 1 *limited supervision* *has basically the same safety and capacity of the network*. Il était très important de le préciser pour notre compréhension de la manière dont les deux pays évoluent au niveau de leur système de sécurité.

Je passe maintenant au *slide* 3 qui, lui aussi, est une reprojektion intégrale, sans modification, du *slide* 17 qui vous a été présenté en Suisse. C'est l'un des derniers *slides* de la présentation que vous avez reçue en Suisse. Ce *slide* nous apprend que le système ETCS 3.1.0 est la norme sur laquelle repose la *limited supervision*. La *limited supervision* ne repose pas sur la norme 2.3.0 *debugged* qui est disponible pour l'instant. La *limited supervision* repose sur une norme qui n'est pas encore approuvée. Si le système ETCS 3.1.0, norme sur laquelle repose la *limited supervision*, est approuvé par le fameux Comité RISC (*Railway Interoperability and Safety Committee*) qui est le successeur du Comité article 21, ce qui n'est attendu qu'en 2012 selon les dernières prévisions de la Commission, la Suisse ne pourra débiter l'installation de l'ETCS 1 *limited supervision* qu'à partir de ce moment.

Vous avez devant les yeux la *roadmap* de migration vers ledit système ETCS présentée par les chemins de fer suisses. La partie supérieure de ce schéma vous montre la stratégie de migration du réseau conventionnel vers l'ETCS 1 *limited supervision*. Cette migration doit s'opérer à partir de l'approbation de ce standard ETCS 3.1.0 par les autorités européennes qui est annoncée en 2010. Si et seulement si cette échéance est respectée, le réseau conventionnel sera alors interopérable dès 2017.

Quant à la migration vers une version supérieure de l'ETCS, c'est-à-dire un ETCS *full supervision*, la Suisse, dans son rapport de mise en œuvre, prévoit d'en débiter l'étude dans les prochaines années.

La partie inférieure du schéma, donc la deuxième partie en vert, vous montre les nouvelles lignes qui ont été développées en Suisse avec ce système: le "Gothard Base Tunnel", etc. Le *slide* suivant vous fait la synthèse dans un tableau.

Het is de synthese in één tabel van de roll out van de ETCS Full Supervision in België. Het verschil met EXTS Limited Supervision is het volgende.

The *full supervision* à la signalisation à bord est la fameuse fonctionnalité de la reprise de la signalisation à bord, ce qui n'est pas le cas de la *limited supervision*. Elle assure toutes les fonctionnalités historiques, qui sont reprises en son sein.

D'un point de vue de l'équipement de l'infrastructure, la TBL1+ est la première phase de développement de l'ETCS. Cela figure dans notre

programme de migration. Au-dessus du tableau, en vert, vous remarquerez que l'*efficiëntiedekking* s'élève à 87 %.

Dat is de efficiëntiedekking die eind 2012 bereikt is, dus aangepast aan de nieuwe ambities waarover we gecommuniceerd hebben. De 100 % dekking bereiken we eind 2014.

Il faut aussi rappeler que les lignes 3 et 4 sont déjà équipées en ETCS de niveau 2.3.0. Il y a aussi toutes les phases d'implémentation qui ont déjà été communiquées dans le cadre de l'ETCS. Si on compare l'évolution de ce tableau avec la Suisse – qui figure sur le *slide* 5 –, la situation actuelle reflète évidemment les choix historiques des systèmes nationaux. Nous sommes tous héritiers en Europe d'un outil industriel qui a, en général, plus d'un siècle d'existence. Donc, nous sommes bien obligés d'en tenir compte. Cependant, dès 2012, le taux de couverture du risque en Europe sera supérieur à celui de la Suisse tandis que, parallèlement, nous aurons déjà entamé notre processus de mise en œuvre de l'ETCS.

Vous avez vu dans les deux schémas précédents la planification envisagée dans la mise en œuvre des systèmes de sécurité. Ce tableau-ci permet d'établir différents éléments: d'une part, que la situation actuelle relève des choix historiques nationaux; de l'autre, que, dès 2012, la couverture du risque sera de 87 % en Belgique, tandis que nous aurons déjà entamé ce fameux processus de migration vers l'ETCS – non pas *limited supervision*, mais *full supervision*. Le processus de *limited supervision* en Suisse doit, en principe, s'achever en 2017, pour autant que la norme d'interopérabilité sur laquelle il repose – c'est-à-dire la norme 3.1.0 – soit bien approuvée en 2012, année durant laquelle nous serons déjà très avancés dans la mise en place de l'ETCS *full supervision* sur les principales lignes du réseau belge. En effet, la plupart des grandes lignes devront en être équipées pour 2020.

En conclusion de cette courte explication, l'ETCS *limited supervision*, qui a été choisi par nos amis suisses pour équiper l'ensemble de leur réseau conventionnel, vise – comme ils l'indiquent eux-mêmes – à réaliser l'interopérabilité. Nous pouvons tout de même souligner le courage de cette option stratégique pour un pays qui n'appartient pas à l'Union européenne. Mais, selon nos amis suisses, il n'offre en revanche aucune plus-value en matière de sécurité par rapport aux systèmes classiquement utilisés en Suisse que sont SIGNUM et ZUB. À cet égard, je vous donne

une autre source qui est l'extrait du rapport suisse 2008 de mise en œuvre de l'ETCS. Je cite sa page 3: "ETCS *level 1 limited supervision* équivaut aux dispositifs actuels SIGNUM et ZUB 121."

La deuxième conclusion est que la Suisse a pris le pari de l'approbation de ce système. Mais, en cas de retard de celle-ci, qui porte sur la fameuse norme 3.1.0, l'équipement du réseau conventionnel prévu pour 2017 sera postposé. Je cite le rapport suisse 2008 de mise en œuvre de l'ETCS en sa page 30: "Le non-respect de ce délai, c'est-à-dire de la spécification ETCS SRS 3.1.0, qui comprend l'ETCS *level 1 limited supervision*, est un risque sur lequel la Suisse n'a aucune prise directe."

Monsieur le président, suite à vos demandes d'explication, nous vous avons fourni ces quelques *slides* supplémentaires par rapport à la situation suisse. Ils n'ont évidemment pas de lien direct avec le plan d'action sécurité que l'on vous présente aujourd'hui.

Marc Descheemaeker: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik hoop dat de techniek ons hier niet in de steek laat.

Op mijn beurt kan ik u ook kond geven van de versnelling in de uitrusting TBL1+ op het rollend materieel. Ik stel voor dat wij in deze presentatie een drietal thema's behandelen. Dit is eigenlijk een basispresentatie die enige details geeft over de uitrusting van het volledige park rollend materieel van de NMBS, met name de uitrusting TBL1+. Verder is er een bijkomende maatregel die we genomen hebben onder druk van de omstandigheden naar het materieel toe dat op relatief korte termijn uit het park zal verdwijnen. In opvolging van wat Luc Lallemand heeft gezegd is er verder ook de implementatie van de planning ECTS, het Europese systeem level 2.

Wat betreft TBL1+ voorzien we volgende gedetailleerde planning voor de volledige vloot die per 2013 zal bestaan. U ziet hier de verschillende types rollend materieel die in 2013 deel zullen uitmaken van de vloot, met uitzondering van het nieuw verworven materieel dat in uitlevering is en dat uiteraard zal voorzien zijn. Op deze totale vloot van 1 021 gemotoriseerde voertuigen voorzien we dat in deze versnelde planning ongeveer 92% einde 2012 bereiken qua uitrusting. Dat zal reeds een hoge mate van risicodekking geven. We zullen 100% van de vloot gerealiseerd hebben in de loop van 2013. Het eindpunt is nog altijd 2013, maar we hebben een belangrijke inspanning gedaan door een deel van de uitrusting naar voor

te trekken, met name in de eerste drie jaar – 2010, 2011, 2012 – om de uitrusting te versnellen binnen de werkplaatsen van de NMBS.

Wat betreft het nieuwe materiaal, dat uiteraard geleidelijk in uitlevering komt. U weet dat wij enerzijds de type 18 locomotieven in uitlevering hopen te krijgen. De eerste twee worden momenteel voor tests ingezet op het netwerk. Er zijn er al enkele tientallen vervaardigd door de fabrikant. Wij eisen uiteraard een volledig respect van het lastenboek, wat op dit moment nog niet gegeven is. Wij zullen uiteraard ook aandringen op een volledige uitlevering volgens de normen en waarden die in de marktraadpleging voorhanden waren.

AM08 die u op de slides ziet, is de nieuwe generatie treinen die onder meer bestemd zijn voor het Gewestelijk Expressnet rond Brussel, maar uiteraard ook op de andere verbindingen rond onze grootsteden. De uitlevering begint daar in 2011. Ook daar wordt uiteraard voorzien dat zij zullen uitgerust zijn met alle veiligheidssystemen die in het lastenboek voorzien werden.

Wat de type 13 locomotieven, de I11 en de M6 rijkstroken betreft, is de certificatie komende voor de M6 rijkstroken. Uiteraard zal ook hun veiligheidsuitrusting, het voorziene ECTS-systeem, de functionaliteit TBL1+, geactiveerd worden. De I11'en en vooral de types 13 zullen worden ingezet op de ETCS, op de corridor C als ik mij niet vergis, die nu als prioriteit wordt aangegaan, omdat ook zij volgens ECTS-normen en uiteraard ook met de TBL1+ functionaliteit die er in geïntegreerd is, zullen uitgerust zijn.

Dat betekent heel concreet, als u de volledige vloot van de NMBS per 2013 zult bekijken, dat de rijkstroken die op dat moment rijden, de volledige vloot, zal uitgerust zijn met TBL1+ of de functionaliteit TBL1+ en ongeveer een 30 % van de vloot zal uitgerust zijn met ECTS. Gewoon ter herinnering, onze Zwitserse collega's halen nu tussen de 25 en de 30 % ECTS, maar ik zal straks nog even op dit feit terugkomen, zoals ook Luc Lallemand dat heeft gedaan.

Dit betekent dat we onze planning ambitieuzer hebben gemaakt. Eindpunt is nog altijd 2013. Op de donkergekleurde balk ziet u de versnelling ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene planning, die minder ambitieus was. Wat mij betreft betrof het daar reeds een zeer ambitieuze planning. Tussen beslissing van de raad van bestuur en volledige implementatie zouden er 92 maanden verlopen zijn geweest. Ik denk dat we nu een

heksentoer uithalen door nog sneller uit te rusten. Twee op drie rijdende voertuigen van de NMBS zullen eind 2011 voorzien zijn van het TBL1+ systeem, 92 % zal voorzien zijn eind 2012 en de volledige vloot zal volledig voorzien zijn 2013.

In deze zeer ambitieuze planning zijn er een aantal basisvoorwaarden waar wij in onze planning rekening mee houden. De realisatie ervan is voor ons zeer belangrijk. Uiteraard moeten deze systemen gehomologeerd zijn, er zullen geen niet-gehomologeerde systemen aangebracht worden in onze treinen. Groot probleem is natuurlijk dat die ook in het buitenland moeten gehomologeerd zijn. Ik zal er dadelijk op terugkomen. Nogal wat van onze treinen rijden grensoverschrijdend, bijvoorbeeld Luxemburg, Rijsel, Roosendaal, Maastricht en Aken. Het is uiteraard heel belangrijk dat de veiligheidssystemen ook in de buurlanden aanvaard en toegelaten zijn. Ook daar hebben wij alle stappen reeds gezet om tot een vrij snelle homologatie te komen in die buurlanden.

Wij hebben duidelijke afspraken gemaakt met onze leveranciers van het rollend materieel. Het is heel belangrijk dat de planning die in het lastenboek en in de marktraadpleging is afgesproken ook wordt gerespecteerd. De NMBS voorziet weliswaar in heel veel miljoenen euro potentiële boeteclausules maar dat zijn juist het soort boeteclausules die we niet wensen te innen. Wij houden eraan dat de leveringsplanning door onze industriële partners wordt gerespecteerd, wat jammer genoeg vaak niet gebeurt.

Wij proberen ook onze vloot op een aanvaardbare immobilisatiegraad te houden. In de voorbije winterperiode zijn we het slachtoffer geweest van een heel hoge immobilisatiegraad die maakte dat de dienstverlening niet aanvaardbaar was. Uiteraard proberen we toch, zelfs in de realisatie van dit industrieel schema, de treinen nog altijd te doen rijden op een manier die qua servicegraad aanvaardbaar is voor onze klanten. We gaan een aantal treinen afschaffen en we zullen in een aantal samenstellingen moeten snoeien. Zonder dat de trein wordt afgeschaft zal de samenstelling misschien worden aangepast. Het zijn zaken die we willen doorzetten – dat is een uitdaging op zich – op een zo klantvriendelijk mogelijke wijze.

We hebben onze syndicale partners de eerste vraag gesteld tijdens het overleg dat mevrouw de minister heeft georganiseerd om eventueel in onze werkplaatsen tijdens de zomerperiode, waar het relatief treinaanbod iets minder is dan in de piekperiode van het normale werkjaar, te komen

tot vaste afspraken waarbij enkele collega's in een drietal werkplaatsen verder de installatie zouden doen. We hebben de vaste intentie om heel snel tot concrete gesprekken te komen. Er moeten gedetailleerde gesprekken gevoerd worden in het sociaal overleg.

En ce qui concerne les recrutements nécessaires, il va sans dire qu'ils doivent être réalisés: je sais que les collègues du Holding feront l'impossible pour ce faire. Toutefois, les profils recherchés sont plutôt techniques; c'est pourquoi il n'est pas toujours facile de les trouver. Nous aiderons là où cela s'avérera possible afin que tout ce programme industriel puisse être concrétisé.

En matière d'homologation des différents types de matériel, toute une procédure doit être suivie. Le système TBL1+ existant n'est pas le seul concerné. Il faut d'abord obtenir l'homologation du système avant d'obtenir une homologation spécifique pour chaque type de matériel roulant. Ces procédures ont été lancées. Les premières homologations ont été reçues, mais cela prend des mois voire des années. Il en va de même, par exemple, pour l'installation de l'ETCS dans les locomotives de type 13 et les locomotives que l'on prévoit d'équiper de l'ETCS afin de leur permettre de rouler sur le couloir C de la Commission européenne. De plus, un certain nombre d'homologations sont nécessaires en ce qui concerne les différents types de voltage. Toutes les évaluations sont en cours. Tout cela est prévu dans le planning de l'installation de TBL1+.

En ce qui concerne l'homologation sur les autres réseaux dans les pays limitrophes, il faut demander des homologations pour les différents types de trains et de locomotives aux Pays-Bas, au Luxembourg, en France et en Allemagne. Des homologations sont requises pour les locomotives de type 11 et 13 roulant vers les Pays-Bas et pour les locomotives diesel type 77 roulant vers l'Allemagne, il nous faut l'homologation en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique. Ce n'est pas aussi facile! Aujourd'hui, si notre locomotive de type 13 était équipée de l'ETCS, elle serait refusée au Luxembourg et en France! Même si on avance très vite et plus vite que ce que l'on prévoit, ces locomotives ne pourraient pas rouler automatiquement en France. Il serait possible que notre locomotive de type 13 équipée en ETCS soit refusée à la frontière et que l'on doive désactiver le système et continuer avec les systèmes existants. Cette situation est fort complexe. On va continuer à desservir Luxembourg, Lille, Rosendaal, Aachen et Maastricht.

Vous avez pu lire dans la presse que 45 exemplaires de locomotives de type 18 nous attendent dans les usines allemandes où elles sont montées sur un total de 120 commandées. Il va sans dire que nous demandons que ces locomotives soient livrées avec les systèmes à bord, comme le prévoit le cahier des charges, avec la puissance que le moteur doit donner. Je ne crois pas qu'il faille accepter des locomotives qui ne répondent pas parfaitement au cahier des charges.

Même chose pour les Desiro, c'est-à-dire les trains qui rouleront entre autres autour de Bruxelles; il s'agit du même fabricant et nous demandons que le contrat soit respecté, y compris l'équipement de tous les systèmes de sécurité.

D'ailleurs, je vous signale qu'en ce qui concerne les locomotives de type 18 fabriquées par la société allemande Siemens, cette société a passé un contrat en sous-traitance avec une autre société internationale, Alstom, basée à Charleroi. Comme elle a participé à l'installation en Suisse de divers systèmes de sécurité, elle a été sollicitée pour sous-traiter ces systèmes. Cependant, apparemment, il reste quelques problèmes techniques à résoudre.

Tout cela démontre que, même en prenant les grands spécialistes internationaux en la matière, il n'est pas toujours évident d'équiper nos locomotives de ces systèmes.

Même chose pour les M6: leur concept prévoit déjà le ETCS en passif, c'est-à-dire en *hardware* non actif; on mettra à bord la fonctionnalité TBL1+ de manière à dire que l'homologation est en cours de réalisation.

Wat betreft de budgettaire impact, uiteraard hadden wij de volledige budgetten voorzien. Dat betekent concreet dat de budgetten voorzien zijn. Wij hebben de middelen ingepland. Er zullen geen significante bijkomende middelen nodig zijn om deze versnelling te realiseren. Wij zullen wel binnen de timing van de bestaande investeringsbudgetten moeten arbitreren. Dat houdt in dat wij schuiven met voorschotbetalingen en dergelijke, zonder dat de absolute budgettaire dimensie wordt gewijzigd.

Ter informatie, maar ik dacht dat u deze informatie al in een vorige presentatie heeft gekregen, het TBL1+-budget voor het bestaand materieel heeft een dimensie van 38 miljoen euro. Voor de uitrusting van de bestaande treinen met ETCS en

functionaliteit TBL1+ binnen de passieve installatie van ETCS is 28 miljoen euro voorzien. Daarmee voorzien wij de realisatie van de planning in detail die ik u heb getoond. De kost van de veiligheidssystemen in de nieuwe treinen is natuurlijk deel van de eindprijs na marktraadpleging en na de lopende procedures. Die is uiteraard in de totaalprijs van het nieuw materieel voorzien.

Uiteraard zijn wij bijzonder fier dat wij deze inbouw in onze eigen werkplaatsen van Mechelen, Salzannes en Stokkem kunnen laten gebeuren. Wij hebben de knowhow om dat te doen. Wij hebben al een deel van de mensen die dat zullen doen. Aangezien wij met een vrij speciale leeftijdspiramide zitten, hopen wij er ook heel snel nieuwe collega's bij te krijgen die momenteel worden gerekruteerd teneinde deze planning volledig te kunnen realiseren. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat er alles aan wordt gedaan om dat mogelijk te maken.

Ik zei al dat de modaliteiten voor het eventueel voortzetten van de installatie tijdens de zomermaanden nog moeten worden vastgelegd. Dat gesprek moet worden opgestart. Ik heb de vaste hoop en de overtuiging dat wij daar binnen de Groep allemaal in dezelfde richting kijken.

Er is ook vaak gesproken over enkele oudere treinen die niet met de Memorfunctie zijn uitgerust.

On parle là du système gongsifflet, het gongfluitsysteem.

In principe verlaten die oude treinen, die zich nu nog in het park bevinden, onze vloot. In de loop van de jaren 2011 tot en met 2013 zullen die treinen de vloot verlaten. Ondanks het feit dat die treinen op korte termijn obsoleet zullen worden, hebben wij ook afgesproken dat wij op heel korte termijn een beperkte memorisatiefunctie in die motorstellen zullen toevoegen. Dat is niet het Memorsysteem, maar het systeem zal wel een visuele herinnering geven in deze oudere treinen, die nog beperkt worden ingezet. Het prototype zal al in de loop van deze maand klaar zijn. Wij denken dat de installatie, a rato van twee à drie treinen per week, vanaf september zal kunnen gebeuren. Concreet betekent dit dat de laatste treinen die geen visuele memorisatiefunctie hebben eind maart uitgerust zullen zijn. Dat zal een beperkte investering vragen, die toch zal moeten gebeuren, ook al weten wij dat die treinen over een, twee of drie jaar mogelijk afgeschreven zullen worden.

Het budget daarvoor bedraagt 350 000 à 500 000 euro. Wij zullen ook dat via de arbitrages in het investeringsplan, waarover ik het had, proberen te realiseren. Op die manier denken wij dat de veiligheidsproblematiek, die wel heel duidelijk actueel is, te kunnen aangaan. De volledige vloot zal op een versnelde wijze uitgerust worden tegen seinoverschrijdingen, met een controle van de snelheid in de laatste 300 meter voor een rood sein, en er zal, ten minste, tot 2013 een installatie in alle treinen komen, zij het met een beperkte memorisatiefunctie.

Votre voyage d'études sur les systèmes de sécurité en Suisse a été très intéressant, étant donné que le réseau suisse est comparable au nôtre et que les chemins de fer suisses pourraient être considérés comme exemplaires dans le monde ferroviaire européen. J'ai demandé à nos ingénieurs de comparer les données que vous avez reçues avec celles en notre possession. Certains de nos collaborateurs ont participé à ce voyage d'études. Si je compare le nombre de kilomètres équipés de l'ETCS *full version level 2*, cela tourne autour de 70 à 80 kilomètres sur les deux réseaux. En 2013, on en sera au même niveau de contrôle que nos amis suisses. La Belgique va même dépasser en flotte ETCS la flotte suisse équipée d'ETCS *full version level 2*.

Je suis totalement d'accord avec Luc Lallemand. Là où ils avancent – ils appellent cela ETCS mais c'est à confirmer –, c'est au niveau de leur ZUB qui va évoluer; cela reste un ZUB mais il est considéré comme européen. Quant à notre TBL1+, c'est un premier pas pour un full ETCS, étant donné que les eurobalises seront utilisées, tout comme une partie de notre *hardware*. En termes de TBL1+ et d'ETCS, d'ici deux à trois ans, nous ne rougirons pas de la comparaison avec la Suisse.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, ik heb geen presentatie voorbereid. Ik denk ook niet dat dit de bedoeling was. Wij hebben de problematiek specifiek inzake de aanwervingen die moeten gebeuren, opgenomen in de visienota, in een specifiek hoofdstuk. Dat document van onze raad van bestuur zal ter beschikking van de commissie worden gesteld zodat zij het deel aanwerving kan volgen met betrekking tot onder andere de versnelling van TBL1+.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, en tant que représentant de la CGSP, je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit par Mme la ministre et par les administrateurs délégués dès lors que c'est tout à fait conforme aux accords que nous avons passés

lors des multiples réunions organisées à l'initiative de Mme la ministre.

En tant que représentant d'une organisation syndicale responsable, si des efforts doivent être faits par les travailleurs, nous en discuterons. Comme convenu, nous attendrons les demandes du management de l'entreprise et nous en discuterons au moment opportun.

Nous sommes à la disposition des membres de la commission pour répondre à leurs éventuelles questions.

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, eigenlijk kan ik herhalen wat de heer Gelmini heeft gezegd. Wij hebben vijf hoofdthema's aangesneden in de vijf vergaderingen met de minister. Ik wil haar nog eens bedanken voor de wil en de manier waarop zij deze problematiek heeft aangepakt, ook tenover de sociale partners.

Er zijn 32 aanbevelingen gegeven waarover een consensus was gevonden. Wij moeten ons werk op sociaal vlak nu voortzetten. Met betrekking tot de plannen die de NMBS, Infrabel en de holding zullen presenteren, zullen wij onze verantwoordelijkheid in het sociaal debat opnemen, enerzijds om tot een versnelling van de installaties te kunnen komen en anderzijds om te kijken hoe wij in de toekomst op het vlak van veiligheid onze rol op een verantwoorde manier kunnen blijven spelen.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, het eerste concrete resultaat, waarvoor dank aan de regering en de NMBS, is de versnelde installatie van het Memor-systeem of een memor-systeem op veel stuurposten. Deze commissie heeft al geleerd dat memorisatieproblemen een van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen zijn.

Mijnheer Descheemaeker, als ik u goed heb begrepen zouden die systemen tegen eind maart 2011 moeten zijn geplaatst. Dat is een zeer concreet resultaat. Het zou veel seinvoorbijrijdingen moeten vermijden.

Mijn vraag is wat het verschil is tussen het Memor-systeem en een memor-systeem dat nu zou worden geplaatst.

Mevrouw de minister, dat is in elk geval al een belangrijke verwezenlijking, waarvoor dank.

Vandaag wordt hier – wij zijn inderdaad op een belangrijke missie gegaan, mijnheer Lallemand –

een benchmark met Zwitserland gemaakt.. Dat was niet de bedoeling van de commissie, maar dat lijkt mij wel een goed idee. Als u zich in de toekomst met Zwitserland wilt aligneren, dan is dat interessant voor deze commissie.

Wij hebben al benchmarks gekregen over ETCS, niveau 2, over het aantal ongevallen per miljoen kilometer, over het aantal werknemers per miljard kilometer. Ik denk dat deze commissie geen enkel probleem heeft om zich in de toekomst te aligneren met Zwitserland, ook in een opvolgingscommissie die er ongetwijfeld zal komen. Dat lijkt me een zeer goed voorstel.

Nog een vraag, wat is de timing van ETCS? Dat is de meest ambitieuze vorm, als wij budgettaire verschuivingen zouden doen.

Dan een vraag aan de heer Descheemaecker. Men heeft ons gezegd dat ETCS niet alleen een veiligheidssysteem is, maar omdat ETCS via GSM-R de snelheid reguleert, het ook de capaciteit, de congruentie van het net verhoogt. Klopt dat? Wat is uw visie ter zake?

Ik denk dat de minister een punt heeft: versnellen van ETCS en TBL1+ betekent treinen uit roulatie nemen. Als ik de treinen zie die men verwacht de volgende jaren af te schaffen, zie ik in 2009 als ik mij niet vergis 21 000 afgeschafte treinen. Eigenlijk is het probleem dus minder groot dan in het verleden, als ik de projecties zie. Maar dat is een open vraag.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voudrais quelques précisions à propos du document tel qu'il a été distribué à la presse au sujet du Groupe SNCB en matière de sécurité. Une série de recommandations ont été faites. En dehors du reste du texte, j'aurais souhaité connaître le statut de ces recommandations. Faut-il comprendre "des recommandations de la ministre à la SNCB" ou "de la ministre, de la SNCB et des organisations représentatives à l'ensemble du Groupe SNCB"? Quelle est la chance de voir ces recommandations mises en œuvre? J'ajoute qu'en dehors des aspects techniques, une série de recommandations rejoignent tout à fait nos préoccupations, notamment en matière de conditions de travail, de recrutement et de sélection. Je pense ainsi aux partenariats beaucoup plus renforcés avec les acteurs de la formation et de l'enseignement pour ce qui est des métiers en pénurie.

Eu égard aux chiffres qui nous ont été communiqués aujourd'hui lors de la présentation,

je ne suis pas certain qu'ils soient, notamment pour ce qui concerne la mise en œuvre du système TBL1+ au niveau du réseau, toujours en parfaite concordance. Le document remis à la presse la semaine dernière évoque la mise en œuvre, à concurrence de 100 %, du système TBL1+ sur le réseau pour fin 2015. Dans un des *slides* de M. Lallemand, ce pourcentage est fixé à fin 2014. Par ailleurs, il subsisterait quelques éléments qui nécessiteraient différents délais. Je souhaiterais que l'on puisse revoir ce point de manière plus précise, car il importe de disposer de chiffres incontestables, d'autant qu'il s'agira d'évaluer si l'accélération a bien été appliquée.

Monsieur Lallemand, vous avez évoqué la *safety platform*. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas entendu parler de cet élément lors de votre première audition, une semaine après la catastrophe de Buizingen.

Par contre, vous aviez parlé d'un système de gestion de la sécurité, en réponse à une de mes questions. Je voudrais savoir en quoi cette *safety platform* était intégrée dans le système de gestion de la sécurité. Lors de votre audition, j'avais posé une série de questions plutôt concrètes sur le système de gestion de la sécurité. Vous m'aviez promis d'envoyer des documents et une réponse écrite à ces questions. Or, sauf erreur de ma part, je n'ai pas reçu ces réponses. Je voudrais donc en savoir un peu plus sur ce système, si possible.

Vous avez évoqué une comparaison avec la Suisse suite à la mission parlementaire qui a eu lieu la semaine dernière. À quelques éléments près sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir, nous arrivons – certains d'entre nous en tous cas – aux mêmes conclusions que vous: des efforts sont effectivement consentis par la SNCB en termes de mise en œuvre de la sécurité, des efforts notamment en termes de mise en œuvre progressive de l'ETCS. On nous a dit qu'une série de briques étaient déjà installées aujourd'hui pour pouvoir mettre en fonction plus facilement demain l'ETCS de niveau 2.

Notre interrogation principale était la suivante: comment se fait-il qu'il faille attendre 2030, date que vous aviez présentée lors de votre audition, et qui à mon avis est inchangée aujourd'hui, pour la mise en œuvre de l'ETCS de niveau 2 sur l'ensemble du réseau? Pourquoi faut-il attendre si longtemps alors que des efforts sont consentis sur le réseau comme pour l'équipement des nouveaux engins de traction, pourquoi un si long délai pour la mise en œuvre d'une version finale et complète de l'ETCS de niveau 2?

En conclusion, après vous avoir entendu et avoir lu le document que vous-même, Mme la ministre et les organisations syndicales avez transmis à la presse, on constate en effet une accélération de la mise en œuvre de TBL1+, une accélération à l'intérieur d'un calendrier qui lui, ne change pas. *Grosso modo*, le TBL1+ sera mis en œuvre à cent pour cent fin 2014 ou fin 2013. C'était le délai avant Buizingen.

Pour l'ETCS, on en reste à une mise en œuvre en 2030, qui était aussi la date prévue avant la catastrophe de Buizingen.

Gerolf Annemans (VB): Mijn vraag is van lapidaire aard. Er is de dramatische context waarin wij vergaderen. Mijn vraag is minder aan de minister gericht, die niet al te lang verantwoordelijk is geweest, dan aan de drie anderen.

In de mate dat dit afwijkt van wat u had voorzien of gepland, hebt u een les getrokken uit dit ongeluk? Is er een verband tussen de noodzaak door het ongeval in Buizingen en hetgeen u vandaag presenteert? Voelt u zich verantwoordelijk voor het feit dat het tot dan toe en zonder dat ongeluk niet was voorzien? Is de ietwat eigenaardige constructie rond eenzelfde tijdspad, maar dan versneld binnen dat tijdspad, om te vermijden dat u hier openlijk zou moeten erkennen dat u op een totaal verkeerd spoor zat?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie les orateurs pour leurs exposés.

En ce qui concerne la comparaison que nous avons pu faire avec la Suisse, je partage le questionnement de mon collègue Balcaen au niveau du délai.

M. Lallemand a comparé les systèmes ZUB et TBL1+. Le ZUB est un système d'aide à la conduite qui permet de freiner avant le signal. Or, le TBL1+, nous l'avons vu à Salzinnes, peut franchir le signal et peut aller jusqu'au point dangereux. Il est donc difficile de comparer ces deux systèmes.

Au niveau du délai, la Suisse sera prête en 2017 en cas de reconnaissance européenne.

On nous a également expliqué que le système ETCS, *limited supervision* ou pas, était intéressant puisqu'il permet non seulement d'améliorer la sécurité mais aussi de régler la ponctualité et d'agir sur la capacité du réseau. Cela permettrait

donc également de répondre à d'autres défis qui se présentent à la SNCB. On sait que la ponctualité est un gros problème pour les chemins de fer belges. Le délai de 2030 me paraît aussi trop éloigné.

En ce qui concerne le recrutement et les moyens humains à mettre en place pour accélérer ce plan de sécurité, M. Lallemand a fait appel aux vocations. Ici, il faut encore procéder à une accélération des recrutements. Vous risquez d'être confronté au même problème, c'est-à-dire au manque de main-d'œuvre disponible. Faut-il vraiment tout organiser en interne? Ne pourrait-on recourir de manière accélérée à la sous-traitance?

Quant à l'accord qui nous a été présenté, les responsables syndicaux se sont dits satisfaits, nous nous en réjouissons. Ils se sont quand même exprimés dans la presse en émettant quelques réserves quant au rappel de volontaires ou de prépensionnés. Il est important de savoir si on pourra mobiliser toute la main d'œuvre nécessaire. Les modalités sont intimement liées à la faisabilité de l'accord. Est-on finalement arrivé à un accord concernant les prépensionnés? Qu'en est-il du paiement des heures supplémentaires?

En effet, cela avait déjà été signalé lors de votre première audition: des budgets étaient déjà planifiés de 2004 à 2005 ou de 2005 à 2010, qui n'étaient pas tous épuisés. Il est donc important, si les budgets existent, de les mettre à profit et d'investir pour améliorer la sécurité.

J'aimerais donc obtenir plus d'informations sur les modalités en termes de mobilisation des moyens humains.

J'ai encore une dernière question technique à propos du TBL1+ sur les TGV: en seront-ils équipés sur les lignes classiques, hors lignes à grande vitesse, notamment sur la jonction Nord-Midi?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank mevrouw de minister en de heren ceo's voor hun toelichting bij het veiligheidsplan. Ook de vakbonden dank ik uiteraard voor de bijkomende informatie.

Inzake het veiligheidsplan mis ik enige toelichting bij de personeelsaspecten. We hebben toelichting gekregen over de versnelling van het TBL-systeem en dergelijke meer, de veiligheidssystemen, maar ik dacht dat een belangrijk onderdeel van het veiligheidsplan toch ook de actieplannen betreft inzake

seinvoorbijrijdingen. Inzake werkdruk en arbeidsomstandigheden zijn er toch ook een aantal elementen opgenomen. Ook de opleiding van de treinbestuurders en dergelijke, vormen een belangrijk onderdeel van het veiligheidsplan. Daarover heb ik hier vandaag nog niet te veel toelichting gehoord. Ik denk dat het goed is om ook bij die punten even stil te staan.

In de voorbije weken hebben wij in de hoorzittingen heel wat getuigenissen gehoord over de werkomstandigheden en over de opleiding. Ik denk dat het plan daar voor een stuk al een antwoord op biedt, en ik denk dat dit even benadrukt zou mogen worden.

Ik heb enkele concrete vragen. We kunnen nog veel vragen stellen, maar ik heb er enkele uitgepikt inzake de veiligheidssystemen.

Ik denk dat het niet zo'n slechte piste is die de NMBS momenteel volgt met de uitbouw van TBL-1+. Over de uitbouw van het GSM-R-netwerk is er nog niets gezegd. Misschien kunnen we daarover ook een stand van zaken krijgen. Met de uitbouw van TBL-1+ en de plaatsing van eurobakens enerzijds en met de uitbouw van het GSM-R netwerk en de antennes langs de lijn anderzijds, worden er heel belangrijke stappen gezet om tot een volledige uitrol te komen van het ETCS-systeem level 2. Als we op dat punt komen, dan denk ik dat we inderdaad voorsprong nemen, zelfs op Zwitserland, hoewel dat land momenteel iets voor staat op ons. Op termijn denk ik dat het een goede piste is en dat we tot een beter resultaat komen, met name ETCS level 2, zowel op de hoofdlijnen als op de andere lijnen. Dat heeft niet alleen voordelen voor de veiligheid, maar ook voor de capaciteit en de stiptheid. Ik vind dat dus een goede piste. In de komende weken en maanden denk ik dat wij in deze commissie moeten bekijken of het niet haalbaar is, na hoorzittingen en dergelijke meer, om die piste nog te versnellen.

Ik heb een specifieke vraag. In de toelichting van de heer Van Lieferinge, vorige week in Zwitserland, hebben wij vernomen dat ETCS level 2.2 reeds stabiel is sinds 2002. Ik moet zeggen dat die datum mij enorm verrast heeft. Er werd namelijk altijd gesteld dat het heel lang heeft geduurd vooraleer een bepaald ETCS-systeem stabiel genoeg was om geïmplementeerd te worden op bepaalde spoorwegnetten. Dat was ook een beetje de reactie die werd gegeven na het ongeval in Buizingen.

Na het ongeval in Buizingen heeft men een aantal keer verwezen naar de Europese onduidelijkheid

over de stabiliteit van de systemen. Die stabiliteit zou er in 2002 zijn geweest. Men is ook ETCS level 2 op bepaalde spoorlijnen in Europa vanaf 2005 beginnen te installeren. In België was zowel in 1999 als in 2001 de optie genomen om ETCS te installeren. In 2005, dus kort na de aanstelling van de drie ceo's, is de beslissing genomen om toch voor TBL1+ te kiezen. Qua stap richting ETCS level 2 is dat niet onverstandig. Dat heb ik al gezegd, maar waarom heeft men toen vastgesteld dat ETCS level 2 onvoldoende beschikbaar was om daarmee op dat moment verder te gaan, nadat men geconfronteerd was met de datum van 2002 dat het systeem stabiel zou zijn?

Ik wil geenszins van het Zwitsers voorbeeld een heilige koe maken, maar ik denk dat het zinvol is om naar goede voorbeelden te kijken. Welnu, in Zwitserland hebben we vastgesteld dat men met de uitrusting van het rollend materiaal veel verder staat dan met de uitrusting van de spoorlijnen. Ook al heeft men nog maar een beperkt aantal spoorlijnen, met name de hoofdlijnen, met bepaalde veiligheidsuitrustingen uitgerust, toch stellen wij vast dat daar een veel hoger percentage van het rollend materieel met de bijhorende veiligheidssystemen is uitgerust.

Hier lijkt het veeleer de omgekeerde wereld. Hier lijkt de uitrusting van het rollend materieel achter te lopen op de uitrusting van het net. Men zou dan kunnen opwerpen dat het aantal passagiers voor een enorme druk zorgt: al het rollend materieel moet voortdurend worden ingezet, waardoor men te weinig tijd heeft om de treinen binnen te halen en die systemen te installeren.

Bij ons zou er echter ongeveer 20 % geïmmobiliseerd treinmateriaal zijn, back-up van het dagdagelijks rollend materieel, terwijl dat in Zwitserland maar 10 % is. Hoe kan dat worden verklaard? Ik begrijp dat het moeilijk is om met het rollend materieel een voorsprong te nemen. Uiteraard heeft men het rollend materieel dat zowel over niet-uitgeruste als over wel uitgeruste lijnen komt met het veiligheidssysteem en heeft men in verhouding vanaf het begin meer rollend materieel met het TBL1+-systeem dan aantal lijnen.

Camille Dieu (PS): Monsieur le président, mon groupe et moi-même sommes satisfaits de la décision prise par le conseil d'administration et la ministre en vue d'implémenter les systèmes de sécurité le plus rapidement possible et d'aller aujourd'hui aussi loin que possible sur le plan technique.

Ma première question va à M. Descheemaeker. Depuis le début des travaux de cette commission, il est question d'homologation. Vous avez dit à cet égard que l'homologation est une procédure qui prend des mois, voire des années. Sans doute devrais-je adresser la question au SPF Mobilité et à son ministre de tutelle mais pourriez-vous nous éclairer davantage sur cette procédure d'homologation? Comment se fait-il qu'elle dure aussi longtemps?

En ce qui concerne la sous-traitance, nous savons qu'aujourd'hui la SNCB sous-traite déjà, notamment lorsqu'elle n'a pas les compétences requises ou lorsque cela coûte plus cher de le faire soi-même plutôt que de faire appel à une société extérieure spécialisée. Pour ma part, j'y suis favorable lorsque l'on ne dispose pas des compétences nécessaires pour le faire. Néanmoins, a-t-on songé à B-Cargo dont le personnel perdra une partie de son affectation et auquel une mobilité vers la SNCB ou Infrabel serait offerte sur base volontaire? Les travailleurs concernés sont-ils dans l'axe du recrutement? Enfin, à partir du moment où l'installation des systèmes nécessite un temps d'arrêt ou de circulation réduite, comme vous l'avez vous-mêmes annoncé, peut-on réellement aller plus vite en ne faisant que sous-traiter?

J'en viens ensuite à l'exemple de la Suisse qui nous a été présenté comme étant une avancée extraordinaire par rapport à ce qui se fait en Belgique. En vous écoutant ainsi que M. Van den Bergh et au vu des tableaux qui nous ont été remis, il me semble que cette avancée n'est pas claire. De fait, en termes de sécurité, l'ETCS /level 1 équivaut au dispositif actuel SIGNUM et ZUB 121 et, en termes de délais, il est question de 2017 et de 2020. Des incertitudes subsistent!

Je me dis que nous pourrions en savoir plus! Pourriez-vous nous donner des éclaircissements à ce sujet? Mais j'entends déjà des sons discordants! De plus, étant donné que nous allons auditionner l'European Railway Agency mercredi, pourriez-vous également nous fournir des renseignements par rapport à la Suisse et à d'autres pays européens et ce, afin de nous permettre de comparer l'ensemble des informations.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heren ceo's en vertegenwoordigers van de vakbonden, wat de opwaardering van het gong-fluistsysteem betreft, wordt in de presentatie uitgelegd dat het niet betekent dat het gong-fluistsysteem kan worden

gelijkgesteld aan de memor, omdat het niet over alle eigenschappen beschikt. Wat zijn dus de verschillen tussen het opgewaardeerde gong-fluistsysteem en het memorsysteem?

Ten tweede, zullen alle krachtvoertuigen die vanaf nu uit de werkplaatsen rollen, uitgerust zijn met TBL1+? We weten ook, omdat we het de afgelopen weken hebben geleerd, dat de rekrutering van personeel allesbehalve een gemakkelijke zaak is. Ik stel vast dat de rekrutering opgenomen is in de huidige planning. Indien echter het met de rekrutering niet loopt zoals het hoort, loopt dan het programma op dat vlak geen gevaar? Welke maatregelen zullen er desgevallend worden genomen om er toch voor te zorgen dat het programma dat u wenst op te zetten, kan gerealiseerd worden?

Ik heb ook een vraag over de niet-bestede gelden in de veiligheidssystemen. We weten waarom de budgetten in veiligheid niet volledig werden gebruikt de afgelopen jaren, maar wat is er dan wel met die niet-geïnvesteerde bedragen gebeurd? Zijn die alsnog ergens binnen de budgetten van de NMBS gebruikt? Wat is daarmee gebeurd?

Tot slot kan ik in de nota van de NBMS lezen dat in 2013 100 % van de krachtvoertuigen uitgerust zal zijn met TBL1+. In de nota van de minister staat dat men slechts 7 505 van de 10 705 seinen zal beveiligen met TBL1+, dus geen 100 % van de seinen. Die 7 505 seinen zullen pas in 2015 volledig beveiligd zijn met TBL1+. Kloppen de gegevens? Betekent het dus dat er een gat is van twee jaar waarin de beveiliging van die krachtvoertuigen niet overeenstemt met de beveiliging van de seinen en het spoorwegnet dus pas in 2015 voor 100 % zal beveiligd zijn met TBL1+ in plaats van in 2013?

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je voudrais saluer Mme la ministre et le volontarisme dont elle a fait preuve en sortant une première note, avec les entreprises du groupe SNCB et dans le respect de la concertation sociale. Cette note, même si elle n'entre pas dans tous les détails est la preuve de la volonté d'avancer de l'ensemble du groupe, dans toutes ses composantes. Elle reprend deux axes principaux: l'aspect sécurité dans son côté technique, mais elle n'oublie pas le personnel et ses conditions de travail car le bien-être au travail est très important en matière de sécurité.

Plus le travail avance en commission, plus on se rend compte que tout est dans tout! Certains

systèmes ont l'avantage, non seulement d'améliorer les conditions techniques de sécurité, d'améliorer le confort du personnel et de diminuer son stress mais aussi d'augmenter les cadences, d'améliorer le service à la clientèle. Bref! C'est tout un ensemble qui peut être amélioré, parfois à partir d'une simple innovation technique.

Toutefois, j'ai quelques craintes par rapport à cette note. La première concerne sa mise en œuvre et nos capacités à faire face à ce programme. Je parle d'abord au niveau du personnel. Suite à nos visites des ateliers de Malines et de Salzinnes, nous avons vu à quel point il y a du personnel de qualité et des installations capables de faire face. Mais on se rend compte aussi que l'on se retrouve avec un personnel âgé et qu'il existe un gros problème au niveau de la pyramide des âges.

Dans la note que vous nous proposez aujourd'hui, on lit l'intention de recruter à court terme afin de démarrer la phase. Mais comme on situe les choses à terme de dix ou vingt ans, il me paraît important d'anticiper tous les départs à venir et d'avoir un plan à long terme au niveau de l'âge du personnel. Il ne faut pas se contenter des chiffres cités pour les quelques mois ou années à venir.

Au niveau des efforts qui seront demandés au personnel, les syndicats déclarent y être favorables mais on sent qu'il n'y a pas d'accord sur quelque chose de précis. C'est un accord de principe. La question se pose aux syndicats: quel est votre seuil d'acceptation, par exemple vis-à-vis de la sous-traitance? Peut-on voir les choses autrement en termes d'augmentation de la productivité? Pourriez-vous accepter - comme on l'a vu dans d'autres pays -, à Salzinnes ou à Malines de passer au travail en pauses (deux fois 8 heures ou trois fois 8 heures) durant une période et à des conditions déterminées? Qu'êtes-vous prêts à accepter?

Toujours concernant ces ateliers, notre collègue, M. Van den Bergh a cité quelques chiffres au niveau de l'immobilisation de notre matériel. Nous avons été étonnés d'apprendre que 20 % du matériel était immobilisé, alors que d'autres pays connaissent des taux de 10 % grâce à des systèmes de travail par module sur les différentes machines.

Dans la comparaison que nous avons pu faire avec la Suisse, nous avons comparé notre système de sécurité et ce, pas forcément à notre désavantage. En effet, la Belgique est avancée en matière de GSM-R, brique essentielle de l'ETCS

2, ainsi qu'au niveau des cabines de signalisation. Ce sont des éléments qu'il faut mettre en avant au niveau de la sécurité. Mais lorsque nous établissons des comparaisons avec la Suisse, il faut savoir que 300 sociétés ferroviaires sont impliquées et que la coordination sur l'ensemble du territoire se fait avec une précision incroyable, parce qu'on a mis l'utilisateur au centre de la réflexion.

Dans votre note, madame la ministre, et dans vos notes, messieurs, l'utilisateur, le client est le grand absent. Voilà plusieurs années que l'on augmente l'offre, que l'on essaie de rendre des services, de faire face à l'augmentation des utilisateurs. Nous avons l'impression que la situation est figée. Nous allons augmenter la sécurité sur une situation figée. D'ici 20 ans, n'y aura-t-il plus d'augmentation d'offres? N'essaiera-t-on pas d'améliorer l'offre de transport en Belgique? Tous ces plans, toutes ces prévisions de l'amélioration de la sécurité semblent se décider sur une situation que nous figerions aujourd'hui en termes d'augmentation de l'offre de transport et de sa qualité.

J'aimerais vous entendre à ce sujet, restant persuadé que si nous améliorons le système ferroviaire, nous améliorons également l'offre.

Patrick De Groote (N-VA): Het is goed, mevrouw de minister, dat er een visietekst is, zoals u het stelt. We hebben hier een aantal hoorzittingen gehad waarin we de treinbestuurders, de operatoren, de mensen van op het terrein en de syndicale organisaties hebben gehoord. Wanneer ik voorliggende visietekst snel doorloop, stel ik vast dat er in feite heel wat problemen waren. Problemen is misschien wat te zwaar uitgedrukt, laat ik het tekortkomingen noemen. Die tekortkomingen bij de NMBS waren verspreid over diverse facetten. Er waren tekortkomingen in de opleiding, uiteraard ook bij de implementatie van de veiligheidssystemen, problemen omtrent het welzijn, de seinhuizen, de werkomstandigheden en de aanwerving. Het ging om een heel pakket tekortkomingen. Er zijn heel wat mogelijke oplossingen aangeboden in voorliggende visietekst.

Zoals enkele collega's hebben aangehaald, hebben we inderdaad een zeer interessant werkbezoek gehad. Ik wil de voorzitter van de commissie daarvoor nogmaals bedanken. De afwezigen hadden ongelijk. Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat absolute veiligheid niet bestaat. Naar mijn mening hebt u daar gelijk in. Mijns inziens is het echter onze taak om de sporen en

de toestellen uit te rusten met materieel dat de risico's tot een minimum gaat beperken.

Over de vergelijking met Zwitserland, die hier aangehaald wordt, heb ik met mensen die mee waren op werkbezoek gesproken. Die hebben een vergelijking gemaakt over Signum, de krokodil, het zope-systeem, TBL1+, enzovoort. Mij is daar echter ook het volgende ter ore gekomen met betrekking tot GSM-R. De masten zouden tegen 2010 overal geplaatst zijn. Die persoon in kwestie zei dat het daarna een kleine stap was om het RBC, namelijk Radio Box Control, te realiseren. Het zei dat dat het enige was dat in België nog ontbreekt om met het systeem, zoals door de collega's reeds is aangehaald, eigenlijk verder te gaan dan in Zwitserland. Ik had graag geweten wat men met Radio Box Control bedoelt, en of die uitspraak ook klopt.

Verder heb ik nog een aantal korte vragen. Men heeft het hier vaak over hulpmiddelen en veiligheidssystemen. Zal de TBL1+ beschouwd worden als een veiligheidssysteem, of blijft het een hulpbesturingssysteem? Waarom vraag ik dat? Indien het antwoord op mijn vraag positief is, heb ik een volgende vraag. Zal de reglementering van de treinbestuurders dan aangepast worden, zodat er dan bijvoorbeeld bij defecten bijkomende maatregelen moeten genomen worden, zoals dat bij de automatische waakinrichting het geval is? Ik denk daarbij aan verder rijden aan een verminderde snelheid of een tweede man aan boord.

Als het neen is, zou ik mij toch de vraag stellen of het zin heeft een systeem te installeren waarbij, wanneer er afzondering wordt gemaakt – dus het buiten dienst stellen –, de treinbestuurder dan gewoon mag doorrijden.

Wat mij tussen de lijntjes ook is opgevallen in de visietekst, is het volgende. Waarom worden de lijnen voor het goederenverkeer niet uitgerust met TBL1+? Ik dacht dat dit erin stond of misschien is dit niet dé prioriteit en zal men dit later nog eens bekijken.

Er wordt ook vermeld dat de concentratie van de seinhuizen een rechtstreekse impact heeft op de veiligheid. Mijn vraag is of u daarover een woordje uitleg kunt geven. Is dit eigenlijk al bewezen? Ik denk dat het werkgebied van een operator of een onderstationchef wordt uitgebreid terwijl er geen extra personeel is. Vroeger kenden de meesten hun gebied. Blijkbaar is die kennis nu onvoldoende. Het blijkt ook dat de nieuw opgeleide mensen iets te weinig opleiding krijgen

om die specifieke plaatselijke toestanden te beheersen. Heeft de concentratie van de seinhuizen een positieve invloed op de veiligheid? Ik heb deze vraag in vorige vergaderingen ook al gesteld en ik heb toen twee tegengestelde antwoorden gekregen.

Ik kom dan bij de opleiding. Ik stel vast dat bij alle mogelijke problemen maatregelen worden voorgesteld. Ik zie hier een extra dag opleiding staan voor alle treinbestuurders met als titel "Voorkomingsbeleid aan seinvoorbijrijdingen". Ik vraag mij af of zo'n extra dag wel zin heeft. Zou het niet beter zijn om iedere seinvoorbijrijding grondig te analyseren en er dan voor te zorgen dat het niet meer kan gebeuren?

Ik heb ook vernomen dat er in het verleden heel wat onderzoeken zijn uitgevoerd door de CPS en dat hierop nooit reacties zijn gekomen. De aanbevelingen werden nooit opgevolgd. Is men nu van plan om rekening te houden met wat er in het verleden is gebeurd zodat dit in de toekomst niet meer zal gebeuren?

Wij houden, net als de heer Van den Bergh, een pleidooi om het ETCS level 2 versneld door te voeren. Ik vraag u of dit haalbaar is.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil alle sprekers bedanken dat ze nogmaals naar deze commissie zijn gekomen. Ik heb een aantal vragen.

Mevrouw de minister, de vraag blijft wat het statuut is van deze nota. Ik heb u dat in de plenaire vergadering ook al gevraagd. In de nota worden een aantal pistes gelanceerd en ballonnetjes opgelaten. Er staat ook duidelijk in dat er een eerste evaluatie zal komen in 2010. Als ik de vertegenwoordiger van de vakbond hoor zeggen dat men nog steeds aan het onderhandelen is, wil ik graag weten wat het statuut van deze nota is. De uitvoering van deze nota is immers essentieel verbonden met de onderhandelingen en het voortzetten van de onderhandelingen als dusdanig. Als er dan gezegd wordt dat er een evaluatie komt in juni 2010, vraag ik mij af wanneer er effectief een akkoord zal zijn van de syndicale organisaties en de anderen rond de tafel om tot de uitvoering van de nota te komen. Dat is de eerste vraag.

Ik heb ook vragen betreffende een aantal aspecten die we vandaag gezien hebben en ook over aspecten die we tijdens de presentatie van 22 februari gezien hebben, volgend op de andere inlichtingen die we gekregen hebben. Mijnheer

Descheemaeker, het betreft de homologatie. Er wordt hier gezegd dat een van de belangrijkste redenen voor de trage installatie van het TBL1+-systeem is dat de homologatieprocedure zeer lang is. Mijn vraag aan u – ik ben mij er echter volledig van bewust dat ik die vraag ook zal moeten stellen aan de andere mensen die nog naar de commissie zullen komen – is om mij uit te leggen wie er dan effectief verantwoordelijk is voor deze lange procedure. U hebt bijvoorbeeld slides laten zien van de uitrusting 72 en 24 volt. Op 28 mei 2004 heeft de raad van bestuur van de NMBS een bestelling goedgekeurd van bestellingen van types van 72 volt voor TBL1+-systemen. De bestelling van het prototype bij Alstom werd dan in juni 2004 gedaan en het prototype werd in oktober 2005 geleverd. De effectieve bestelling kwam er in 2007. Ik ga de andere data niet herhalen maar Belgorail kwam erbij te pas. De systemen werden afgeleverd voor homologatie in 2009. In september 2009 kon men van start gaan met de installatie van de TBL1+-systemen voor 72 volt. Als ik dat bijvoorbeeld vergelijk met 110 volt zie ik dat er daar op 28 juli 2008 een bestelling van het materieel gedaan werd. In het contract met de constructeur zei men dat de constructeur ook verantwoordelijk was voor de effectieve homologatie.

Dan blijkt toch een en ander uit die periode van testing en de goedkeuring. Want in een van de slides die ik gekregen heb, staat dat de toelating van de uitrusting 110 volt in de loop van komende week wordt verwacht.

Mijn vraag is dan: hoe komt het enerzijds dat voor die 72 en 24 volt er eigenlijk een periode loopt van 2004 tot 2009 terwijl wij hier zien dat het voor 110 volt loopt van 2008 tot nu 2010, wat opmerkelijk sneller is. Wat is daar de oorzaak van, wat is de reden, wat is de argumentatie dat het in het ene geval wel sneller kan, en in het andere niet?

Wat betreft Belgorail is er op 21 mei 2008 een offerte bezorgd, maar wordt er effectief maar een gelijkvormigheidattest aangevraagd in augustus 2008. Voor de homologatieperiode hetzelfde: overal zien wij een aantal weken, maanden, soms meer dan maanden, van de opeenvolging van de verschillende etappes. Welke wellicht objectieve verklaring is er daarvoor en kan u ons dat concreet bezorgen?

Ten tweede, wat betreft de procedure van de TBL1+ systemen, werd gesteld dat wij de TBL1+ systemen enkel gaan installeren op moment van groot onderhoud, bijvoorbeeld, als ik mij niet vergis, werden er in 2009 in Mechelen 11 stellingen

uitgerust. Dat is dan ook de verklaring waarom wij gezegd hebben dat wij dit alleen in groot onderhoud kunnen doen. Vandaar dat er in 2009 effectief maar 25 toestellen werden uitgerust. Bestond er dan geen schema zodat het voor de treinen die in groot onderhoud moeten gaan, toch systematisch kon gebeuren en dit aan een hogere cadans.

Om eerlijk te zijn, en ik weet dat dit gelinkt wordt aan die homologatieprocedure, de output van hetgeen geïnstalleerd werd met TBL1+ vind ik zeer laag. Als u daar spreekt over objectieve redenen, ben ik bereid om die te aanvaarden, maar in eerste instantie lijkt mij dit zeer laag. In het nieuwe plan wordt gezegd dat wij naar een versnelde uitrusting gaan. Hebt u daar dan een effectieve tijdslijn zodanig dat wij die dan kunnen volgen? Wat is die tijdslijn dan? Welke garantie hebben wij dan dat die tijdslijn effectief gevolgd wordt?

Wat betreft TBL1+ op het nieuwe materiaal, werd de eerste keer dat wij mekaar hier spraken over de verschillende systemen, gesteld dat de T18 locomotieven standaard zouden uitgerust zijn met TBL1+ in 2010. Als ik nu deze documenten bekijk, zie ik een verschuiving waar er gezegd wordt dat er 60 treinstellen zullen uitgerust worden in 2011 en 60 in 2012. Op een tijdspanne van enkele weken wordt er reeds een vertraging vastgesteld in de uitrusting van die locomotieven T18, die nu blijkbaar staan te wachten in de ateliers van Siemens of elders.

Wat is daar de verklaring voor? Als we een vertraging op enkele maanden zien, in welke mate kunt u ons dan garanderen dat nu effectief de versnelde uitrol gebeurt?

Wat de stock betreft, zal ik hier zeggen wat ik in de pers heb gezegd. Ik was een aantal weken geleden zeer verrast toen ik vaststelde dat er 320 stuks in Mechelen lagen. Hier werd gezegd dat de systemen niet in het magazijn lagen. Dat klopt: ze liggen niet op het schap in het magazijn, maar blijkbaar liggen ze daar wel. Ik kom hier op terug, mevrouw de minister, omdat ik dit wel van essentieel belang vind.

Dan is er gezegd dat we die toestellen niet zomaar kunnen installeren. We hebben de homologatieprocedure nodig om te installeren. Mijn vraag hier: als die toestellen daar lagen en ze konden in 2008 niet ingegeven worden omdat het SAP-systeem niet toeliet dat er bijvoorbeeld een stock was die veel te groot was, klopt dat dan? Ik zie u schuddebollen: het is goed dat u nu al

schudt, dan kunt u dat in deze commissie onmiddellijk ontkrachten. Hoe komt het dan dat er in deze commissie werd gezegd, maar ook in de reactie van uw collega Schouppe in de regering die verklaarde dat het hem zeer onwaarschijnlijk leek dat dit kon. Toch was het zo. Ik wil weten hoe dat komt. Men zegt mij dat men dit niet kon inbrengen in het SAP-systeem omdat het stockpercentage in de ateliers een bepaald percentage niet mag overschrijden. Klopt dit of klopt dit niet?

Een ander element betreft de uitrusting bijvoorbeeld van het GSM-R. Na het ongeval in Pécrot nu op enkele dagen na negen jaar geleden, werd beslist om GSM-R te installeren. Een terechte beslissing. Als ik dan kijk naar de tabel die ons hier werd bezorgd inzake de budgetten die werden begroot voor de implementatie van het GSM-R-systeem en de effectieve besteding van de begrote budgetten, zie ik een zeer laag bestedingsbedrag, vooral op de treinen, het rollend materieel. In die ganse periode werd bijvoorbeeld 54 miljoen euro voorzien. 27 miljoen euro werd effectief gerealiseerd. Negen jaar na datum is 72 % van de treinen uitgerust met GSM-R. Men zegt ons dan dat bij de huidige stand van zaken einde 2010 alles daarmee uitgerust zal zijn.

Als de uitrusting met GSM-R de voorgaande jaren dergelijke vertraging heeft opgelopen, wat volgens mij gemakkelijker is om te installeren dan bijvoorbeeld nu het TBL1+ systeem – we kunnen als leken getuigen wat we hebben gezien: het is niet evident om dat te installeren – dus als we daar die vertraging hebben en de niet benutting van het materiaal, in welke mate hebben we dan de garantie dat dit TBL1+ systeem effectief kan worden gerealiseerd binnen de afgesproken periode?

Ik kom thans, in dit luik van mijn betoog, tot de besteding van het budget. Ander collega's hebben al gezegd dat in de periode 2005-2009 in 84,1 miljoen euro werd voorzien om TBL1+ te installeren in de treinen, terwijl slechts 34,3 % van het geld gebruikt werd en maar 40 % werd gerealiseerd. Waar is die andere 60 % van het geld dan naartoe? Staat dat op een wachtrekening zodat het nu kan worden gebruikt voor een versnelde uitrol? Wat is er met die middelen gebeurd? Er is maar 2 % van de uitrusting gerealiseerd. En toch is 34 % van het budget gebruikt? Waaraan is dat dan besteed?

Ik merk ook het hoge percentage aan geïmmobiliseerd materieel op. Er werd gezegd in

voorgaande commissievergaderingen, toen van deze zeer ongelukkige ramp nog geen sprake was, dat het winterweer gezorgd had voor een zeer grote achterstand wat het onderhoud betreft. 20 % of meer van het materieel zou geïmmobiliseerd zijn. Tijdens die discussie over het winterweer werd gezegd dat alles nu wat vertraging opliep wegens het weer, maar dat men dat wel zou inhalen. Die argumentatie leek ons toen logisch.

Alleen zie ik nu dat er een cumulatie is van enerzijds, een vertraging, en anderzijds, de noodzaak het materiaal versneld in de treinen te installeren. Vandaar mijn vraag in welke mate de timing realistisch is.

Ik kom opnieuw op het voorraadbeheer. Klopt het dat men maar een bepaald percentage aan voorraad mag hebben? Indien men bijvoorbeeld met 20 % geïmmobiliseerd materieel zit — waarvoor een grotere voorraad moet worden aangehouden — en men gaat dan de installaties versneld uitvoeren, in welke mate kan die voorraad dan op de balansrekening geplaatst worden?

Ik heb het nog over een laatste element inzake de veiligheid. Wij hebben hier de vier boeken van het spoorwegpakket goedgekeurd in januari. Er was een overdracht — die trouwens door Europa werd opgelegd — inzake de coördinatie van de veiligheidsinvesteringen, van NMBS Holding naar DVIS. Natuurlijk ga ik dit ook aan staatssecretaris Schouppe vragen, maar hebt u er vandaag al zicht op in welke mate men daar operationeel is? De commissievoorzitter, de heer Bellot, heeft daar trouwens begin februari een vraag over gesteld. Ons lijkt het in het verhaal van de homologaties en dergelijke enorm belangrijk in welke mate men daar operationeel is.

Ik kom tot het personeel. Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat er nog niet over alle punten en komma's een akkoord is. Voor ons is het natuurlijk relevant over welke punten en komma's er wel of geen akkoord is.

Om bij die terminologie van punten en komma's te blijven, mijnheer Lallemand, de aankondiging op uw slide over de terugroeping van bruggepensioneerden deed zowel uitroeptekens als vraagtekens rijzen. In welke mate hebt u immers een akkoord om bruggepensioneerden terug te roepen?

Ik meen dat als u dit in een nota vermeldt, naast de drie andere punten die nog moeten worden

ingevuld, dat u toch enige zekerheid moet hebben over de realisatie ervan. Graag daarover enige verduidelijking.

Ik kom dan bij een aantal vragen over elementen die hier vandaag niet aan bod zijn gekomen, maar mij wel relevant lijken. Wat betreft de opleiding, in de uiteenzetting hebben wij gehoord dat er eigenlijk 260 ervaren instructeurs zijn. Anderzijds horen wij andere mensen die een andere invulling aan die materie geven. Zij zeggen dat die ervaren instructeurs soms zeer jonge mensen zijn met zeer weinig rijervaring. In andere landen moet men blijkbaar een aantal nuttige jaren rijervaring hebben vooraleer men instructeur kan worden. Wat is uw visie hierop? De mensen die ons dit hebben gezegd in deze commissie waren immers een andere mening toegedaan.

Ook wat de kennis van de lijnen betreft. Blijkbaar moet men zelf pro-actief zeggen dat men gedurende zes maanden niet meer op een bepaalde lijn heeft gereden en daarom bijkomende assistentie of een lijnverkenning zou willen zodat men op die lijn kan worden ingezet. Ook over de manier waarop men een lijn toegewezen krijgt, werden in deze commissie vragen gesteld.

Een laatste element, mijnheer de voorzitter, betreft vragen en opmerkingen van personeelsleden op het moment dat er problemen zijn met seinen. Wij hebben hier voorbeelden gehoord van meldingen die binnen de verschillende overlegcomités worden gedaan. Ik denk dat de heer Gelmini ter zake een zeer concreet voorbeeld heeft gegeven. Hij zei ook dat er met die opmerkingen eigenlijk geen rekening wordt gehouden, of pas na twee of drie maanden. Anderzijds heeft een van de sprekers gezegd dat bij een anomalie een telegram wordt verstuurd aan de seininrichtingen, een TC460. Op dat document staat eigenlijk heel veel vermeld. Ik denk dat dit een zeer waardevol element is. Wat gebeurt er met de opvolging van die waardevolle meldingen? In welke mate wordt men actief, effectief en ook daadwerkelijk betrokken bij de uitvoering en verbetering?

Een allerlaatste element, mijnheer de voorzitter, betreft de arbeidsomstandigheden. Bepaalde bestuurders hebben hier gezegd dat een rustpauze tussen de verschillende shifts wel nuttig zou zijn. Blijkbaar is dit momenteel niet opgenomen in het arbeidsreglement. Zijn daarvoor met de vakbonden al concrete oplossingen gevonden?

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, er zijn

hier al veel vragen gesteld die ook bij mij opgekomen zijn. Ik zal het zeer kort houden. Ik vond het een zeer interessante voorstelling maar papier en schermen zijn geduldig. Ik heb mijn twijfels bij de haalbaarheid van dit alles qua timing.

Mijnheer Descheemaeker, als ik de cijfers bekijk zie ik voor 2010 297, voor 2011 334 enzovoort voor de voltooiing van het veiligheidssysteem. Toen wij op studiereis waren, stelden we vast dat er ongeveer een dag nodig is om een veiligheidssysteem in een locomotief of een trein te plaatsen. Hoe zult u dat op het werkterrein organiseren? Er zullen meer mensen naar die werkplaatsen moeten gaan. Zal er een verhuis daarheen zijn? Ik zou de realisering op het werkterrein willen kennen.

Ik heb nog een pertinente vraag waarop ik graag een antwoord zou krijgen. Het is een algemene vraag. Waarom kan nu wat blijkbaar in het verleden niet kon?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

François Bellot (MR): Monsieur le président, je clôture, semble-t-il, la série de questions.

Je dispose des rapports annuels de l'Autorité nationale de sécurité qui se trouvent d'ailleurs sur internet. Dans le rapport 2007, l'Autorité nationale dit qu'elle n'a pas suffisamment de moyens humains pour pouvoir mener des enquêtes en détail mais souligne en page 8/40 que le nombre d'éléments précurseurs a diminué dans tous les secteurs, c'est-à-dire le nombre de ruptures de rail, de gauchissement de rail, de pannes de signalisation, mais que le nombre de signaux passés en situation de danger a augmenté.

Dans son rapport 2008, édité en 2009, l'Autorité dit: "la faiblesse des effectifs de l'Autorité nationale de sécurité belge a limité le nombre d'audits et d'inspections réalisés au cours de l'année 2008. Il n'y a pas eu d'augmentation de l'effectif en 2008." L'Autorité nationale qui, en principe, doit descendre sur les lieux de chacun des incidents, déclare ne pas avoir suffisamment de moyens que pour pouvoir évaluer la nature des incidents et formuler des recommandations.

Je formule cette remarque plus particulièrement à l'attention du gouvernement, sachant que ce n'est pas Mme Vervotte qui est en charge du département.

Elle constate que la moyenne du nombre total

d'accidents par million de kilomètres/train est en hausse et souligne à nouveau que "le nombre de signaux passés en situation de danger a fortement augmenté au cours de l'année 2008, la tendance montrant une moyenne annuelle en forte hausse."

Parmi les recommandations de sécurité, il y a notamment celle de la séparation des fonctions et des tâches de sécurité. Il n'est pas expliqué dans le détail si c'est structurel ou si c'est à l'intérieur de chacune des entreprises. Toutefois, le rapport est clair; il y a un souci en termes de franchissement de signaux. À ce titre, j'aurais voulu savoir à quelle date et sous quelle forme la *Safety Platform* a été mise en place. S'agit-il d'une structure informelle entre les trois sociétés, entre deux sociétés ou au sein d'une société? Quels en sont les acteurs?

Je dois bien avouer qu'après avoir observé plus de dix fois l'organigramme des trois entreprises et en avoir affiché une partie dans mon bureau parlementaire, j'ai encore des difficultés à connaître tous les chemins de toutes les cellules, tant la pyramide est complexe et le nombre de couches élevé. Je comprends que l'information descendante mette du temps à arriver ou qu'elle n'arrive pas bien. De même, l'information montante est aussi problématique.

Quel est le statut de cette *Safety Platform*? Qui rassemble-t-elle? Dans le cadre de concertations, seriez-vous prêt à examiner l'aplatissement de la pyramide? Cette question s'adresse également aux organisations représentatives des travailleurs. En effet, dans toute structure, on tend aujourd'hui à un aplatissement significatif de la pyramide de gestion de l'entreprise. Or, j'ai observé, entre un conducteur et vous-même, M. Descheemaeker, un certain nombre de niveaux et je m'interroge sur l'efficacité de la transmission des informations dans un sens comme dans l'autre.

Monsieur Lallemand, nous avons bien compris que TBL1 est une étape, mais elle ne satisfait pas un certain nombre de députés membres de la commission et moi-même. Même si elle permet d'arrêter des trains par un signal à 300 mètres du feu rouge, si le train roule à 120 km/h, nous avons vu dans le simulateur à Salzinnes, que le véhicule s'arrêtait 150 ou 200 mètres plus loin. Pourtant, nous avons compris que c'est une étape indispensable car c'est une balise qui est compatible avec l'ETCS 2. Pour pouvoir passer de TBL1+ à ETCS 2, il semble qu'il faille mettre une armoire appelée un *switch* dans les 43 ou 45 *traffic control*, les centres où sont concentrés les signaux. Entre le TBL1+ qui sera terminé fin 2013 et l'ETCS 2 prévu pour fin 2030, on ne comprend

pas pourquoi il faille tant de temps pour ajouter cet élément fondamental dans le *traffic control*, seul élément qui manquerait entre l'installation sur les machines et les eurobalises, et l'utilisation de l'ETCS 2.

En ce qui concerne le matériel roulant, nous sommes surpris qu'il y ait une différence de 15 ou 20 % entre le matériel roulant utilisé et en réserve. À ce titre, les organisations représentatives des travailleurs et la hiérarchie de la SNCB sont-elles prêtes à examiner la possibilité de travailler en pause pour non pas équiper trois locomotives par gros dépôt par semaine, mais passer à cinq ou six? Est-ce faisable? Cela a-t-il été examiné? Je m'adresse autant aux responsables de la direction de l'entreprise qu'aux organisations syndicales, et qu'à Mme la ministre.

En examinant les compagnies étrangères, nous avons compris que le problème de la sécurité est indissociable de celui de la ponctualité et de celui de la capacité des lignes. Le fait d'utiliser des technologies modernes, telles que l'ETCS 1 ou 2, permet de suivre en temps réel le positionnement des trains. Plutôt que d'observer des trains qui démarrent avec 5 minutes d'écart, du moment que nous garantissons l'espace de freinage, nous pouvons faire suivre des trains. Par conséquent, la capacité augmente. Ce sont des éléments également liés à la ponctualité. Toutes ces données sont essentielles.

Le plan élaboré pour le programme GSM-R a été suivi. Il date du 25 août 2006. Par contre, en ce qui concerne l'ETCS 2, par rapport aux prévisions de 2006, l'équipement d'un certain nombre de lignes a pris deux à trois ans de retard. Vous me rétorquerez peut-être que les équipements se feront tout d'abord en TBL1 avant de procéder plus rapidement par la suite.

Ma question s'adresse à Mme la ministre et aux trois administrateurs délégués. Une somme de 200 millions d'euros est consacrée à ce contrat de gestion. Cela représente une moyenne de 45 à 50 millions d'euros par an. Êtes-vous prêts techniquement si, demain, on vous dit que l'on double ou augmente de 50 % le montant nécessaire aux équipements de sécurité? Cela permettrait de ramener les délais de 2030 à 2020 ou 2025 ou 2019. Êtes-vous prêts à soutenir, dans le prochain contrat de gestion, 2013-2019, une demande visant à accroître la capacité, le montant consacré aux dépenses en matière de sécurité? À deux ou trois reprises vous avez mentionné que la sécurité est l'élément essentiel cité dans notre document de base. À partir du moment où cet

élément est essentiel, il faut y consacrer les moyens.

En ce qui concerne les homologations - j'ai entendu qu'un dossier aurait dormi pendant sept mois sur un bureau pour l'homologation d'un dispositif -, on a compris que chacun des pays doit faire homologuer son propre système, alors que, pour les poids lourds, par exemple, l'homologation, dès qu'elle est accordée dans un pays, se fait pour l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Madame la ministre, ne conviendrait-il pas, dans le cadre de la présidence belge que nous allons exercer pour six mois à partir de juillet, de charger l'ERA du contrôle de la reconnaissance mutuelle des homologations des systèmes? Il semblerait que l'ERA soit tout à fait réceptive à cela et qu'il y ait des résistances nationales. Autant que notre pays fasse des avancées en la matière!

En ce qui concerne le personnel, en notre qualité de commission de l'Infrastructure, lorsque nous recevons les responsables de Belgacom, ils nous disent que le départ à la retraite de nombreux techniciens âgés de 50-55 ans posera problème tout comme ce le sera au département de la Défense nationale. Si nous ne prenons pas des mesures en interne - une forme d'écologie, de *coaching*, accepter des stagiaires ou des intérimaires -, ce n'est pas dans les écoles d'aujourd'hui que vous pourrez recruter tout le personnel dont vous aurez besoin.

En votre qualité de grande entreprise publique, n'auriez-vous pas intérêt à recruter des personnes, sur la base d'un diplôme généraliste (humanités ou autre) et à les former en interne, en prévoyant un système pour éviter qu'elles ne partent après leur formation? Toutes les grandes entreprises et services publics nous tiennent le même discours. N'allez-vous pas droit dans le mur?

Enfin, mesdames et messieurs, je souhaiterais émettre une petite suggestion. Nous avons été surpris par nos homologues suisses qui nous ont dit que la première chose qu'ils donnent à un cheminot avant toute autre chose, c'est une montre! Une montre tout simplement parce que la ponctualité est importante! Je termine par une boutade pour vous dire que le jour où l'on aura résolu le problème de la sécurité, on aura résolu sans doute aussi tous les autres! Il y a une forte attente de la population par rapport à ces questions.

De **voorzitter**: Daarmee hebben we de eerste vragenronde afgesloten. Ik geef graag het woord aan mevrouw de minister of een van de drie ceo's. U kunt misschien onder elkaar afspreken wie eerst het woord neemt.

Minister **Inge Vervotte** : Mijnheer de voorzitter, ik zal mij eerst richten op de vragen die specifiek aan mij gesteld zijn. De vragen die van meer technische aard zijn of rechtstreeks aan de gedelegeerd bestuurders werden gesteld zullen verder toegelicht worden. Als er nog onduidelijkheden zijn kunnen er achteraf uiteraard nog bijkomende vragen aan mij gesteld worden.

Een van de belangrijke zaken die reeds in verschillende debatten gesteld werden is hoe het staat met ETCS en of het al dan niet mogelijk is dat te versnellen. Wanneer u de documenten leest merkt u ook dat daarin staat vermeld dat wij ons vandaag slechts kunnen engageren voor datgene wat onderzocht, onderbouwd en besproken is en waarvan wij denken dat het uitvoerbaar en haalbaar is. Ik denk dat er van onzentwege nergens gezegd is dat dit nooit zal kunnen. Wij zijn er nog niet aan toe om het zo te formuleren omdat wij ons vandaag alleen kunnen engageren op basis van de beheersovereenkomsten die wij hebben afgesloten en van de investeringsprogramma's. Het zou voor mij als minister, normaal gezien tot 2011, ook moeilijk zijn om al engagementen te nemen die te maken hebben met de investeringsprogramma's voor 2013 en verder. Dat is niet evident. Vandaar dat ook in alle documenten is geschreven dat TBL1+ nu de prioriteit is en dat dit in het perspectief van ETCS gebeurt. Hoe wij verder gaan met de implementatie van ETCS zal uiteraard ook verder onderzocht worden. Daaromtrent vandaag al formeel engagementen aangaan zou echter ressorteren onder het luik aankondigingspolitiek. Ik kan dat niet hard maken. Ik meen dat dit niet de bedoeling is van het werk dat wij hier trachten te leveren.

Er werd een vraag gesteld met betrekking tot de afgeschafte treinen. Het zijn er namelijk precies minder dan voorheen. Daar kan verdere uitleg rond gegeven worden maar er is een verschil tussen enerzijds de geplande — voor de infrastructuurwerken die men gaat doen voorziet men in de planning een bepaald aantal afgeschafte treinen — en anderzijds die treinen die afgeschafte worden omwille van het operationele. Die zitten niet van tevoren in de planning, maar daarover wordt nog verdere uitleg gegeven.

Er zijn heel wat vragen gesteld over de status van het document. U ziet dat er bij de titel van het document staat: "Veiligheidsinspanningen NMBS Groep, minister van Overheidsbedrijven, NMBS Groep en erkende organisaties". Wat is dit? Dit is een document met aanbevelingen waartoe alle partijen die rond de tafel hebben gezeten, zich engageren om eraan mee te werken. Dit zijn dus niet de aanbevelingen van de minister, van de erkende vakorganisaties noch van de drie ceo's, maar het is wel het engagement dat wij samen nemen. Laat het mij als volgt formuleren: dit is eigenlijk de agenda die het sociaal overleg rond deze thema's zal bepalen in de komende dagen en weken. Deze thema's zijn volgens mij niet zonder meer ballonnetjes die worden opgelaten, zoals sommigen ze noemen. Deze thema's zijn wel degelijk doorgesproken en er is een richting die duidelijk aangeeft wat wanneer wordt aangepakt. Dat is dus wat verder in het sociaal overleg zal bekeken worden.

*Voorzitter: François Bellot.
Président: François Bellot.*

Ik wil nog iets zeggen over die periode. Alles moet natuurlijk bekeken en gelezen worden zoals het er staat. Ik neem bijvoorbeeld het punt over de versnelling TBL-1+. Daarin staat het engagement, een globale inspanning van heel de spoorgroep, management en personeel, om de realisatie van die doelstellingen op de kortst mogelijke termijn mogelijk te maken.

Dan volgde de presentatie zoals we die hebben gehad. Ik ben ervan overtuigd dat het sociaal overleg zal kunnen komen tot akkoorden omdat ik vertrouwen heb in het sociaal overleg in de NMBS-groep. Maar dat heeft niets te maken met de datum waar daarna verwezen wordt.

Er wordt een stand van zaken opgemaakt begin juni 2010. Wat moet daar nu onder verstaan worden? De datum juni 2010 heeft natuurlijk te maken met al die elementen die hier instaan, en die soms van verregaande aard zijn en die heel wat werk vergen, bijvoorbeeld, over de terechte aanbevelingen die moeten gebeuren inzake de 50-plussers en de leeftijdspiramide van de groep. Het is evident dat dit overleg niet op een maand rond zal zijn. Maar in juni 2010 zullen wij een stand van zaken maken. Hoeveel staan we? Welke elementen staan nog open?

Nergens wil echter iemand de illusie wekken dat al die punten afgerond zouden moeten zijn tegen juni 2010 of dat bepaalde punten niet een verschillende snelheid zouden kunnen hebben.

Dat is toch de evidentie, ook van het sociaal overleg, dat bepaalde zaken prioriteit krijgen. De prioriteit wordt bijvoorbeeld gelegd op een TBL-1+, omdat we daar nog veel werk willen doen, dit jaar en volgend jaar. Daarnaast zijn er nog andere zaken die daarin zijn opgenomen, bijvoorbeeld inzake werkdruk. Het is evident dat al die zaken, volgens de dynamiek van het sociaal overleg, hun eigen snelheden hebben.

Bepaalde zaken zullen heel snel gaan, en andere zullen tijd nodig hebben, bijvoorbeeld omdat er bijkomend onderzoek wordt gevraagd, als we het hebben over werkdrukbeleving. Daarom vragen wij om op een gegeven moment transparant te maken wat de voorziene timing en de stand van zaken is van al die acties, die volgens mij redelijk ambitieus zijn. We willen nagaan hoever het sociaal overleg daarin dan staat. Dus, dat bepaalt de agenda van het sociaal overleg.

Met alle betrokken partijen hebben wij rond de tafel gezeten. Dat betekent dat wij ons daartoe engageren. Wij zetten ons daarvoor in. Daarom ben ik ook rond de tafel gaan zitten. Als op een gegeven moment zou blijken dat het overleg bijvoorbeeld stilvalt omdat er een initiatief van de regering of van de minister verwacht wordt, dan ben ik mee geëngageerd in deze visietekst, en ik zal dan ook mijn steentje bijdragen waar het noodzakelijk is. Het is echter niet de bedoeling om het sociaal overleg uit te hollen. Het moet kunnen plaatsvinden, daar waar het hoort. Het sociaal overleg dient intensief te gebeuren. Vandaar dus het verschil tussen uitgewerkte protocolteksten, waarover gesproken wordt in het sociaal overleg in de NMBS-groep, en de richting en de bakens die uitgezet zijn in de visietekst, maar die volgens mij niet zomaar ballonnetjes zijn die opgelaten zijn. Ze bepalen wel heel degelijk de richting en de koers, dus de agenda, van het sociaal overleg in de komende dagen, weken en maanden, inzake de veiligheid.

Op de vraag die gesteld werd waarom het nu allemaal wel kan, kunnen wij misschien later in de techniciteit op doorgaan, maar ik denk uiteraard dat uitzonderlijke omstandigheden maken dat uitzonderlijke maatregelen kunnen getroffen worden. Als ik kijk naar alle tussenkomsten die ik hier heb gehad in het Parlement gedurende het voorbije jaar, is 90 % gegaan over de dienstverlening. Er moest meer dienstverlening zijn. Er moest meer stiptheid zijn. Er moest meer enzovoort, enzovoort. Het grootste percentage ging daarover. Dat is normaal. Dat is de realiteit. Maar ik denk dat wij nu een draagvlak hebben dat het mogelijk maakt om beslissingen te nemen

waarvoor er misschien drie maanden geleden geen draagvlak was.

Moesten wij beslissingen genomen hebben om te zeggen dat wij zoveel treinen gingen afschaffen om bijvoorbeeld deze infrastructuurwerken te doen, - misschien ben ik verkeerd met mijn inschatting – denk ik dat het kot hier te klein zou geweest zijn. Het is vandaag nog steeds moeilijk. Wanneer wij effectief naar de implementatie op het terrein gaan, gaan wij samen opnieuw moeilijke momenten hebben. Maar wij kunnen hiermee een context hebben die zegt dat wij het moeten doen, dat het verantwoord is en dat wij hier moeten doorbijten, waar dit vroeger misschien niet mogelijk was.

Wij moeten hier misschien op een ander moment in het Parlement eens van gedachten wisselen of een debat over houden. Wij zijn natuurlijk een publieke onderneming en wij hebben heel wat uitdagingen. De stiptheid is er een, de veiligheid is er een, bijkomende infrastructuurwerken die nodig zullen zijn in de toekomst om onze strategische partner te blijven inzake mobiliteitsproblemen van mensen, om economische welvaart te blijven creëren en ga zo maar door. Het is natuurlijk opvallend dat voor een onderneming die een publieke dienstverlener is, de laatste optie die wij altijd bekijken, is om die dienstverlening te raken. Dat doen wij niet. Als wij moeten remediëren, proberen wij al het mogelijke en andere pistes te bewandelen, dan de dienstverlening zelf. Dat heeft soms zijn consequenties. Wanneer wij die keuze maken, die uiteraard een terechte keuze is omdat wij een openbare dienstverlener zijn, heeft dit gevolgen naar doorlooptermijnen, naar welke mogelijkheden en regelmogelijkheden die wij hebben om problemen waarmee we gesteld zijn, om daaraan te remediëren.

Er zijn vragen gesteld, ik heb er daarjuist al naar verwezen, dat er geen bijkomende groei meer zal zijn, zodat er geen bijkomende investeringen meer zouden zijn. Zijn deze acties allemaal gericht op een soort status-quo? Deze acties zijn gericht op basis van de afspraken die wij gemaakt hebben in de lopende beheersovereenkomsten met de lopende investeringsprogramma's. Het is evident dat wanneer later opnieuw zal onderhandeld worden met de nieuwe beheersovereenkomst en dus ook de nieuwe investeringsprogramma's, er opnieuw zal moeten gekeken worden. Dit dekt ons voor deze periode op dit moment op basis van de groei zoals de ondernemingen zich hebben geëngageerd in de lopende beheersovereenkomst en de daar tegenover staande goedgekeurde investeringsprogramma's.

Er wordt beweerd dat de opleiding niet bleek te voldoen. Ik zou toch willen opletten met zo'n interpretatie. Het is niet omdat we extra maatregelen nemen en bijkomend investeren, dat daaruit de conclusie mag worden getrokken dat de huidige situatie niet zou voldoen. Ik vind het belangrijk om dat te onderstrepen. Vandaag hebben we een versnelling en verdieping voorgesteld, maar ik zou het jammer vinden als daaraan de verkeerde interpretatie wordt gegeven dat alle bijkomende maatregelen die we hebben genomen, betekenen dat het daarvoor niet in orde was. Op de eerste pagina van de tekst kunt u onze visie daaromtrent heel duidelijk lezen. Die conclusie mag niet worden getrokken, want dat zou een immense verantwoordelijkheid bij ons leggen, die onterecht is, als men kijkt welke inspanningen al zijn gebeurd.

Ik wil nog even reageren op de uitspraak "in de kast liggen". Ik ga proberen het debat op een eerlijke manier te voeren. Gelet op de ernst van het dossier, is dat ook het minste wat men zou kunnen verwachten van leden van een bijzondere commissie. Ik heb voor de hele tijdslijn die ik heb gegeven, een uitspraak gebruikt om uit te leggen waarom een bepaalde tijd nodig is om iets te doen. Men moet namelijk een lastenboek maken, aan productontwikkeling doen, prototypes controleren en uittesten, homologeren enzovoort. De uitspraak sloeg voor ETCS op de periode 1999-2001-2005 en voor TBL1+ op de periode 2005-2008, om te duiden wat er allemaal diende te gebeuren. Na heel dat proces doet men een aankoop van de producten, die trouwens via openbare aanbestedingsformules dient te gebeuren. Als men die uitspraak gaat transponeren of verkeerd gebruiken, is dat cafépraat. Mijn excuses dat ik mij zo uitdruk, maar ik kan niet anders; na al het werk dat hier is geleverd, mogen we de puntjes op de i zetten. Ik vind het niet eerlijk om zulke zaken in een parlementair debat naar voren te brengen.

In verband met de uitspraken over de vijftigplussers, staan in de aanbevelingen van de tekst verschillende elementen die daarop zeker wijzen. Ik deel de analyse van de voorzitter. Iedereen kijkt natuurlijk naar dezelfde arbeidsmarkt. Daarom stelt de tekst heel duidelijk voor om te gaan werken met trajecten voor elders verworven competenties. We moeten daarmee nu beginnen. We moeten nagaan of we mensen met een lager diploma of een diploma met andere kwalificaties dan degene die we vandaag eisen, al dan niet kunnen laten instromen om hen een traject te laten afleggen in de NMBS-Groep zelf.

Daarnaast kunnen we ook een campagne beginnen bij onze mensen zelf, om te kijken of het mogelijk is om hen op te leiden. Op die manier kunnen we mensen aanwerven uit functies die geen knelpuntberoepen zijn. Zo kunnen we een bepaalde dynamiek creëren. Dat heeft het voorwerp uitgemaakt van de gesprekken die we met de vakorganisaties hebben gevoerd. Zij hebben daarop ook heel erg gehamerd. Zoals u ziet in de aanbevelingen, houden verschillende pistes daarmee rekening, want het is een terechte bekommernis, die verder in het sociaal overleg zal worden opgenomen.

Dat is mijn eerste reactie, maar ik blijf uiteraard beschikbaar, mocht ik nog zaken vergeten zijn.

Jannie Haek: Mijnheer de voorzitter, beste leden, er zijn een paar elementen waarop ik graag was ingegaan.

Ten eerste, er zijn veel vragen over het sociaal overleg. Waar zit dat? Wat betekent het? Hoe gaat het verder?

Ik sluit mij aan bij wat de minister zei. Woensdag is er een eerste centrale vergadering waarop normaal gezien al deze punten worden uitgediept. Daar kan voor het eerst over de meer diepgaande oriëntaties worden gesproken. Ik denk niet dat we sowieso op alle punten snel vooruit moeten gaan. Het moet de bedoeling zijn om een aantal maatregelen te nemen en deze over de weken heen uit te diepen, te evalueren, bij te sturen en dergelijke meer.

Er zijn nogal wat vragen gesteld aangaande de bijkomende opleiding, de samenwerking met VDAB, Forem en Actiris, competenties inzake opleidingen en bijscholingen geven en dergelijke. Ik ben het er perfect mee eens dat als bedrijven competenties nodig hebben, zij ook zelf moeten opleiden. Het hebben van een bepaald diploma moet niet altijd de eerste vereiste zijn.

Wij doen redelijk veel inspanningen. Wij besteden nogal wat aan opleiding en vorming en continue opleiding, veel meer dan de doorsnee bedrijven in dit land. Het is waar dat wij anderzijds over het algemeen nog altijd een diplomavereiste stellen, zeker voor beroepen als de technici. Het tekort aan technici is geen probleem dat zich specifiek stelt bij Belgacom, het Belgisch leger, de spoorwegen of wat ook: het probleem stelt zich in het hele bedrijfsleven, in elk bedrijf.

Ik wil hier niks ontlopen, maar zeker van de algemene vorming inzake elektriciteit van een

technicus zou men toch verwachten dat men die op school heeft meegekregen. Wat dat betreft, dreigt ook de Belgische economie stilaan met een probleem geconfronteerd te worden waar het gaat over de technische beroepen.

Er waren nogal wat vragen over de GSM-R, gelet op de rol van ICTRA daarin.

Naar mijn mening mogen we niet vergeten dat heel het GSM-R-verhaal niet alleen een verhaal is van ETCS2, maar ook sowieso een verhaal is van communicatie tussen de stuurpost en de vaste sites, de buitenwereld. Na het ongeval in Pécrot was dat ook een van de prangende problemen. Het probleem was niet overwegend het remsysteem, maar vooral de communicatieproblemen die er waren tussen de stuurcabine en de buitenwereld. In die zin kan niet altijd gewoon de link gelegd worden tussen de GSM-R-infrastructuur, die inderdaad tamelijk compleet is en het ETCS 2. Dat moet immers ook dienen voor de vocale communicatie en niet enkel voor het dataverkeer.

Er waren nog een aantal vragen over het uitbesteden. Men vroeg of er aan de privésector uitbesteed moet worden, hoe de relatie is met betrekking tot B-Cargo en dergelijke meer. Mijns inziens moeten we uitbestedingen op zich niet uitsluiten.

D'un autre côté, cela mérite aussi un débat en soi: sur la *kerntaken*, la façon d'agir et la réaction la plus efficace et la plus efficiente à avoir.

À mon avis, dans de tels cas, quand on manque de moyens, il ne faut pas exclure de faire éventuellement appel à la sous-traitance. D'un autre côté, il n'y a pas de lien direct avec les profils B-Cargo: quand on fait le screening des profils B-Cargo, peu de profils sont utilisables en direct dans ce contexte. B-Cargo a beaucoup d'autres profils non directement utilisables en cette problématique.

Werkdruk, opleiding en arbeidsomstandigheden. Wat met CPS? CPS is als extern preventieorgaan relatief nieuw in de lange historie van de spoorwegen. Het is niet mijn algemene indruk dat de rapporten van CPS niet zouden worden opgevolgd. Het vraagt uiteraard telkens heel wat overleg. De rapporten worden aan de werkgever bezorgd. De werkgever reageert. Er is daarover sociaal overleg, et cetera, et cetera. Dat creëert op zijn minst een dynamiek. Er wordt over gecommuniceerd en overlegd. Het leidt niet altijd tot resultaat. Maar het is mijn indruk dat het zeker

niet zo is dat rapporten van CPS systematisch in de schuif worden gestopt of aan de kant worden geschoven, of wat dan ook.

Luc Lallemand: De heer Van Campenhout was verbaasd over de vergelijking met Zwitserland. Hij zei dat het niet de bedoeling was van de commissie om ons met Zwitserland te vergelijken.

Dat heb ik inderdaad gedaan omdat er toch verscheidene leden van deze commissie over hebben gesproken, niet alleen binnen deze muren, maar ook op een publieke manier.

D'autres membres de cette commission en ont parlé dans leurs interventions, notamment M. Lavaux et Mme Dieu, je souhaiterais donc revenir sur le sujet.

Nous avons été confrontés, d'une manière intellectuellement malhonnête, à des comparaisons dans les médias. On se demandait pourquoi on pouvait installer l'ETCS en Suisse d'ici 2017 alors qu'en Belgique, il faut attendre 2030. Je pense qu'il est important que nous répondions à cette question de manière détaillée.

Je rappelle que l'ETCS 1 *limited supervision* n'est qu'une fonctionnalité de l'ETCS, qui est à peine mieux que la TBL1+. Si nous comparons les deux, nous aurons bel et bien fini fin 2012 alors que l'équipement de l'ETCS 1 *limited supervision*, qui n'est pas un authentique ETCS, sera terminé en 2017, pour autant que la norme ETCS 3.1.0 soit approuvée, ce qui n'est pas prévu avant 2012. Je tenais à le répéter.

De vergelijking met Zwitserland is ook gebeurd op het vlak van de bestaande systemen. De Signum en de Zub hebben inderdaad betere functionaliteiten in België dan de historisch Memor en TBL1. Dat is echter niet wat momenteel aan de gang is. Wij zijn in België momenteel bezig met TBL1+ en in Zwitserland met ETCS limited supervision.

Mijnheer Van Campenhout, u heeft ook gevraagd of het systeem ETCS geen impact had op de capaciteit. Andere leden van de commissie hebben die vraag ook gesteld. Het kan gebeuren op bepaalde plaatsen dat het ETCS-systeem een beperkende rol kan hebben op de capaciteit. Wanneer men meer comfort geeft in het kader van een remcurve waarbij het systeem van remmen al veel meer op voorhand wordt gebruikt dan bij het systeem TBL1+ , dan kan dit inderdaad een vertraging opleveren van de gemiddelde

snelheid op het net aangezien men feitelijk een beetje vroeger begint te remmen. De specialisten zijn momenteel in België en overal in Europa bezig met studies om te zien hoe wij die kleine beperking van de capaciteit kunnen vermijden wanneer wij het ETCS-systeem volledig zullen installeren op het netwerk.

Monsieur Balcaen, vous avez posé une question sur l'organisation de la *Safety Platform*.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, als ik even mag. Ten eerste met de bench mark met Zwitserland heb ik geen enkel probleem. We zullen die blijven maken.

Wat men ons daar over ETCS heeft gezegd, is niet dat het de capaciteit zou beperken maar vermeerderen, gewoon omdat de treinen intelligenter worden gestuurd, ook op de kruisingen. Niet alleen de veiligheid maar ook de stiptheid zou worden verbeterd. Dat is wat men zei. Ik kan dat begrijpen. Als de snelheid beter wordt gecoördineerd, werkt het net beter.

Luc Lallemand: U hebt gelijk. Op bepaalde plaatsen is dat het geval. Men probeert dat iedere keer te beperken. Dat maakt deel uit van de studie die momenteel bezig is. Met ETCS kan dat inderdaad een probleem op bepaalde plaatsen worden, dat de capaciteit plaatselijk wordt gelimiteerd.

M. Balcaen avait posé la question de la *safety platform*. Effectivement, lors de la première audition, j'ai parlé de manière plus globale du système de la gestion de la sécurité d'exploitation pour laquelle j'ai encore un devoir à remplir à votre égard. J'y ai signalé que le système de gestion de la sécurité d'exploitation n'était pas seulement tributaire d'investissements, mais aussi et surtout des méthodes. La *safety platform*, qui est une réunion d'un certain format, fait partie des méthodes utilisées pour maintenir et améliorer le niveau de sécurité sur le réseau belge.

Cette *safety platform* est organisée par le service sécurité d'exploitation d'Infrabel, qui est logé, pour faire référence à l'organigramme du service sécurité d'exploitation, au sein de la direction "accès réseau". Pourquoi est-il logé au sein de cette direction? Parce que la dynamique de sécurité sur le réseau concerne Infrabel et l'opérateur SNCB à 99 %, mais aussi de plus en plus de nouveaux entrants qu'il convient, bien entendu, d'associer à cette démarche.

La *safety platform* a été créée le 11 octobre 2006. Sont présents dans cette *safety platform* le DVIS, le service de sécurité et d'interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) ainsi que l'entière responsabilité des opérateurs actifs sur le réseau belge (la SNCB et les opérateurs cargo roulant pour l'instant sur les rails belges).

Lors de ces réunions de la *Safety Platform*, on examine tous les sujets intéressant la sécurité, soit des sujets qui nécessitent des explications comme l'émergence d'une nouvelle réglementation en matière de sécurité, soit des sujets qui nécessitent une certaine concertation. Monsieur le président, vous avez fait allusion au fait que cette *Safety Platform* ne figure pas sur les organigrammes des sociétés qui vous ont été transmis. C'est exact. Un organigramme traduit la structure hiérarchique d'une entreprise: il n'est pas censé rendre compte de la totalité des réunions ou des différents "formats" de réunions possibles.

Je vais prendre d'autres exemples. Au sein du groupe, des organes transversaux de gestion ont été mis en place comme le comité de pilotage, qui associe les organisations représentatives, le comité des trois CEO, le comité des investissements. On ne les retrouvera pas sur les organigrammes non plus parce que sont des organes ou des modalités de réunions de concertation. De même que toutes les réunions internes à Infrabel, parmi lesquelles on compte des *task forces*, des *management committees*: tout cela ne figure pas dans les organigrammes car ce n'est pas directement lié à l'organisation hiérarchique et fonctionnelle de l'entreprise.

Monsieur Balcaen, vous avez demandé pourquoi attendre 2030 pour l'ETCS complet sur tout le réseau et vous vous êtes interrogé sur le fait que le programme qu'on vous a présenté était une accélération à l'intérieur d'un calendrier qui semblait ne pas changer. Je vais revenir sur mon explication au *slide 5* de ma présentation, dans lequel on voit tout de même assez clairement une accélération dans l'installation des balises TBL1+ en infrastructures avec des délais ramenés de fin 2013 à fin 2012. On y voit aussi que le 31 décembre 2012, le niveau de couverture d'efficacité sera 7 % plus élevé que dans le programme initial.

Il y a effectivement un espoir d'amélioration, étant donné que le calendrier change de même que la couverture d'efficacité.

En réponse à une question posée par différents membres de cette commission et par le président,

pour l'ETCS, la contrainte pour 2030 n'est pas tant d'ordre budgétaire, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer lors de la première audition. C'est davantage une contrainte de type opérationnel. Je prends deux exemples non limitatifs de contraintes opérationnelles. Je vous ai dit que, pour passer à l'ETCS, les balises TBL1+ étaient 100 % compatibles avec le signal ETCS mais que, pour réaliser l'ETCS niveau 2 à l'horizon 2030, il faudra placer plus de balises. Cela prend du temps. En outre, pour ce qui est du programme d'installation, nous équipons d'abord les signaux qui ont le plus grand taux de risque en fonction des quatre critères expliqués dans ma présentation, comme le font la plupart des autres pays européens. Ce faisant, on atteindra 87 % de couverture d'efficacité fin 2012 en équipant 4 200 signaux. C'est en quelque sorte une échelle logarithmique! Pour atteindre les derniers 13 % endéans les deux ans qui suivent, il nous faudra équiper 3 300 signaux supplémentaires. Il est évident que l'équipement des premiers signaux nous fait considérablement gagner en couverture de risque dès le départ. Ensuite, de manière complémentaire, à la fin du programme, il faut équiper beaucoup plus de signaux pour avoir les quelques petits pour cent qui restent. A fortiori, pour passer ensuite à l'étape ETCS, encore davantage de balises sont nécessaires.

La question du paramétrage peut servir de deuxième exemple pour vous montrer que cela prend du temps.

Je reprends l'analyse formulée par M. le président qui disait qu'il avait entendu que pour pouvoir passer de la TBL1+ à l'ETCS, il fallait mettre une armoire ou un *switch*. Je serais très content si c'était aussi simple, car nous pourrions effectivement aller beaucoup plus vite.

Je vous expliquais, lors de la première audition, que le signal émis par la balise dans le cas de la TBL1+ a une taille d'environ 100 bits. Le signal envoyé à l'engin de traction dans le cas de l'ETCS niveau 2 est un signal de 1 000 bits. Cela signifie que dans un signal, il y a dix fois plus d'informations transmises et beaucoup plus de balises.

Les informations que nous devons transmettre doivent être préalablement paramétrées. Quand vous donnez l'ordre à l'engin de traction, au départ d'une balise émettrice, de suivre une certaine courbe de freinage, cette courbe est calculée en fonction des données dynamiques du train dans la voie (masse, vitesse, longueur) mais il y a également des données qui viennent de

l'infrastructure. Si vous êtes dans une pente ou si vous êtes dans une montée, les données de freinage transmises à l'engin de traction ne seront pas les mêmes. Cela signifie que pour les 3 500 kilomètres de voies que compte le réseau ferré belge, nous devons faire des relevés topographiques de tous les niveaux de pente de telle sorte à pouvoir les intégrer dans les algorithmes de freinage transmis à l'engin de traction. Cela va prendre énormément de temps, malheureusement.

Mme De Bue est intervenue pour dire: "*ETCS limited supervision* ou non, l'ETCS permettra de régler le problème de la ponctualité et de la capacité du réseau".

Il est clair que, chaque fois qu'on fait des sauts technologiques dans l'équipement – et j'ai fait allusion à la concentration des cabines de signalisation, reprise par M. Lavaux dans son commentaire –, cela a un impact positif sur la sécurité, mais aussi sur la ponctualité, pas toujours sur la capacité du réseau, comme je viens déjà de l'expliquer, mais nous essayons de résoudre le problème. Le problème de capacité du réseau est notamment l'une des questions pour lesquelles certains pays européens freinent encore un peu par rapport à l'ETCS.

Puis, lors de la première audition, vous avez rappelé que j'avais dit qu'il y avait un gros problème dans le recrutement; je me suis exprimé de façon nuancée en disant que le marché de l'emploi n'était pas facile pour les industries qui doivent recourir à des ingénieurs et des techniciens électromécaniciens.

Vous me posiez la question du recours à la sous-traitance. Je me souviens avoir déjà répondu à cette question, lors de la première audition, en citant deux exemples de très gros contrats que nous avons conclus en 2006 et 2007: le premier sur la concentration des cabines de signalisation, pour laquelle nous avons un contrat qui résulte d'un accord entre Siemens et Alstom, qui ont formé une association momentanée appelée Belgosignal; pour les 414 millions d'euros, 408 millions d'euros sont consacrés à la fourniture de matériels, mais aussi à des prestations pour Infrabel, le solde étant lié à l'entretien de ces matériels livrés par Siemens et Alstom.

Aujourd'hui, nous faisons donc un recours massif à la sous-traitance. Je puis vous dire que c'est un élément suivi de très près, notamment dans le comité de pilotage, par nos partenaires syndicaux parce que d'autres observateurs, en dehors de

cette commission, trouvent qu'on recourt déjà trop à cette sous-traitance.

J'ai répondu aussi, lors de la première audition, qu'il reste quelque chose que nous ne sous-traiterons jamais: les fonctions liées à la sécurité proprement dite, c'est-à-dire à la mise en service de ces différents installations et processus.

Nous pensons donc avoir atteint un compromis raisonnable entre ce qui peut être *outsourcé* et ce qui doit être maintenu au sein de l'entreprise, parce que c'est de sa responsabilité première, c'est-à-dire la sécurité.

Mijnheer Van den Bergh heeft een vraag gesteld over de uitbouw van de GSM-R en de stand van zaken. De GSM-R is einde 2009 zo goed als gerealiseerd in ons land. Dat betekent niet dat we niet nadenken over bijkomende functionaliteiten die zouden kunnen verzekerd worden met de GSM-R, maar het is nog een beetje vroeg om vandaag die mogelijkheden te ontwikkelen.

U heeft ook nog een vraag gesteld over het ECTS2. We zouden gezegd hebben dat het maar stabiel is sinds 2002. We hebben gezegd dat in bepaalde landen met een versie die ouder was dan de versie 23.0 debugged, versie die werd goedgekeurd door de Europese Commissie in 2008, er inderdaad problemen zijn geweest bij de implementatie.

De heer Mortelmans heeft gevraagd ten opzichte van de rekruteringen en de afschaffing van de treinen of ons programma at risk was. Het spreekt voor zich dat al voor het ongeval in Buizingen veiligheid prioriteit nummer één was voor Infrabel en dat we al in een zeer ambitieus programma zaten. We hebben het nog ambitieuzer gemaakt, maar het is evident dat als we niet over de resources beschikken om dat te doen, het moeilijk zal zijn om die nieuwe visie te respecteren. Is die dus at risk? Vandaag de dag niet, denk ik, maar het is een enorme uitdaging voor de groep om dat te realiseren.

Monsieur Lavaux, vous êtes intervenu sur le fait qu'il n'y avait pas d'accord sur quelque chose de précis en matière sociale. Mon collègue Jannie Haeck a répondu partiellement à cette question. Je voudrais utiliser l'image suivante: le dialogue social au sein du Groupe SNCB est un peu structuré – je dis cela avec le respect et la modestie de rigueur – comme le système des normes dans ce pays. Il y a une Constitution, puis des lois que vous votez, des arrêtés royaux, des arrêtés ministériels. Ici, on a un accord de principe

au sein de la coupole mise en place par Mme la ministre. À présent, il convient, au sein des organes prévus pour organiser le dialogue social à l'intérieur du groupe SNCB, de décliner cet accord de manière équilibrée et opérationnelle. C'est ce à quoi on s'attelle au sein des organes de concertation sociale du Groupe SNCB.

Er is gevraagd of de goederenlijnen al dan niet zouden worden uitgerust met TBL1+. We hebben in België een vrij gemengd net. Dat betekent dat de meeste goederentreinen rijden op infrastructuur waarop ook reizigerstreinen rijden. Het antwoord is dus ja, de lijnen waarop de goederentreinen rijden zijn ook met dat systeem uitgerust aangezien we een gemengd net hebben.

U hebt ook allusie gemaakt op de concentratie van de seingeving en de impact op de veiligheid. Er zouden twee tegengesteld antwoorden geformuleerd zijn. Ik zal mijn antwoord nog eens herhalen dat ik in de eerste hoorzitting gegeven heb. We zijn bezig met een programma van concentratie van de seinhuizen dat het mogelijk maakt om de 365 seinhuizen die op 1 januari 2005 bestonden eind 2014 te concentreren tot 31 seinhuizen. Dat betekent dat bijna het volledige net in België zal uitgerust worden met het systeem EBP-PLP en dat we een gigantische stap vooruit zetten inzake veiligheid.

Waar het systeem EBP-PLP niet bestaat is het nog mogelijk dat bijvoorbeeld – er zijn natuurlijk zeer zware procedures om dat te doen maar het is fysiek mogelijk – een wissel wordt verzet onder een trein wat met het systeem EBP-PLP niet mogelijk is. Het gaat dus duidelijk om een aanzienlijke verbetering van de veiligheid als we omschakelen naar EBP-PLP en dat dus concentreren.

De heer Geerts heeft een zeer gedetailleerde vraag gesteld over de mate waarin ik een akkoord heb met de bruggepensioneerden. Ik denk niet dat ik gezegd heb dat ik een akkoord heb over de bruggepensioneerden. Men moet de presentatie die inzake bruggepensioneerden werd gegeven, zeer goed lezen. Ik heb zeer duidelijk op slide nummer 9 het volgende gezegd: "Onder andere maatregelen die op het sociaal overleg genegotieerd moeten worden, in goede samenwerking met de NMBS-holding".

Ik heb dus niet gezegd dat ik vandaag de dag een akkoord heb. Ik heb wel gezegd dat we alle bronnen of ideeën willen gebruiken die het mogelijk maken om een hoger aantal werkuren te verkrijgen, om die programma's te realiseren.

M. le président indiquait que la TBL1+ était une étape qui ne satisfait pas la commission. Je ne pense pas qu'elle nous satisfasse non plus à 100 %, étant donné les limitations que ce système implique et qui ont été largement expliquées.

Étant entendu que nous gérons l'héritage d'un tel réseau, je pense que c'est le trajet de migration qui offre le plus rapidement possible les plus grands progrès pour pouvoir rendre notre réseau plus sûr. Est-ce le système idéal rêvé, qui assurera, demain, qu'il n'y aura plus jamais un seul accident sur la Belgique ferroviaire? Ce n'est pas le cas. Mais nous avons une réalité industrielle devant nous et la TBL1+ avec le programme de migration envisagé est le moins mauvais trajet pour évoluer vers un réseau qui soit entièrement équipé de l'ETCS, niveau 2.

Vous avez aussi posé une question très claire et très importante: si on double le financement des investissements de sécurité sur la période 2013–2019 dans le cadre du prochain contrat de gestion, peut-on aller deux fois plus vite? La réponse est non car il y a des contraintes opérationnelles que je viens d'expliquer qui empêcheraient de le faire.

Je voudrais clôturer mon intervention et mes réponses à vos questions sur le mot d'esprit de M. le président, à la fin de son intervention: "En Suisse, la première chose qu'on donne à un nouveau membre du personnel ferroviaire de la SBB-CFF, c'est une montre." Si vous me permettez de répondre dans le même esprit, la première chose que le groupe SNCB remet aux membres du personnel leur premier jour, c'est le livret jaune de la sécurité dans les chemins de fer belges.

Le **président**: Nous ne l'avons pas. D'ailleurs, il serait utile qu'on en dispose, vu que nous avons déjà tous dû conduire un train, du moins assister à la conduite. Par contre, nous avons reçu des montres!

Luc Lallemand : Nous vous le transmettrons.

Marc Descheemaecker: Mijnheer de voorzitter, ik ben bijzonder blij dat ik op ten minste twee à drie plaatsen eindelijk komaf kan maken met gegevens die langzamerhand een eigen leven zijn beginnen leiden, alhoewel ze niet echt gebaseerd zijn op de waarheid. Ik ga van elke seconde daarvan genieten.

Ik ga gewoon in de volgorde van de betogen

spreken als u mij toestaat.

Mijnheer Van Campenhout, u had een terechte vraag. U zei dat wij nu iets gaan doen aan die oude rijtuigen en dat wij daaraan een soort van memorisatiefunctie gaan proberen te geven en vroeg in wat die verschilt van de eigenlijke memor.

Wel, die verschilt daarvan totaal. Men kan dat zelfs niet vergelijken. Er is wel een visuele gemeenschappelijkheid. Hetgeen wij gaan doen is het waarschuwingssignaal bij twee keer geel, dat is een binair signaal, dat is een heel eenvoudig signaal, vasthouden en vertalen naar een lampje op het dashboard van de trein. Dat is het. Dat betekent heel concreet dat wanneer er een situatie ontstaat waarbij er een aandachtsverzwakking is, een mogelijke aandachtsverzwakking, bijvoorbeeld wanneer men na twee keer geel zou stoppen aan een stopplaats, dat lampje nog steeds blijft branden tot men aan het eventuele rode signaal komt. Dat is de enige functie die wij toevoegen. Wij gaan daarvoor heel snel, zodanig dat wij die functie nog kunnen voorzien in de korte leeftijd die deze treinen nog hebben.

Het is eigenlijk een oplapoplossing. Indien wij volledig naar een memor-functie zouden gaan, zouden wij weer tegen het einde van de levensduur van die treinen aanhinken vooraleer dat kan geïnstalleerd worden.

Het heeft dus niet echt met memor als systeem te maken. Het is gewoon de vertaling van het binair sein naar een visuele herinnering, zodat men een dubbele herinnering krijgt naast de bestaande gong-fluit, wat eigenlijk een akoestisch signaal is.

Het is mijn persoonlijke overtuiging, om op uw tweede vraag te antwoorden, dat inderdaad een grote mate van uitrusting in ETCS, zowel binnen de vloot als uiteraard de infrastructuur in interoperabele varianten waardoor ook de limitrophe landen meespelen, op termijn capaciteits- en stiptheidsverhogend kan werken. We mogen niet vergeten dat in een open spoorstelsel als het Belgische, we in de analyse die Infrabel maakt, toch al 10 % tot 15 % van onze vertraging bij wijze van spreken ingevoerd krijgen. In die zin zal dat zeker capaciteits- en stiptheidsverhogend werken, wanneer er een grote mate van roll out wordt bereikt.

Monsieur Balcaen, je ne crois pas que vous ayez posé des questions auxquelles vous attendez une réponse directe de ma part.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je n'ai pas eu de réponse concernant la date finale de la mise en œuvre du TLB1+ mais cela concerne davantage M. Lallemand. Dans les chiffres, on parle de 2013 comme date finale pour 100 % des engins de traction.

Luc Lallemand: Une évolution est intervenue récemment: la date finale pour la TLB1+ à 100 %, c'est bien 2014.

Marc Descheemaeker: Les questions de Mme De Bue portaient entre autres sur le recrutement, sur un éventuel problème de sous-traitance. Le principe de base que nous avons retenu, c'est que l'équipement TBL1+ sera réalisé dans nos ateliers, en principe par nos équipes à qui nous confierons ce projet. Je parle dans l'attente d'un accord qui doit arriver sous peu. Mercredi, le premier point à l'ordre du jour, à ma demande, sera justement la liste des mesures dont il faut discuter.

Comme je l'ai déjà dit auparavant, il n'y a pas d'*a priori* contre une éventuelle sous-traitance à la condition que cela débouche sur une amélioration de notre fonctionnement. Je prends comme exemple le fait que les M5, les trains à deux étages sont rénovés pour l'instant à Cuesmes, dans notre atelier par les gens de la SNCB, alors qu'au départ, le projet était pratiquement un *team joint venture*, une intime combinaison entre le secteur privé et nos gens qui ont lancé le projet. Les deux ou trois premiers trains ont été réalisés pour une grande partie par le secteur privé. C'est un projet en commun qui a permis de lancer une ligne de rénovation de notre atelier de Cuesmes, pour laquelle on travaille également en étroite collaboration avec le secteur privé.

Mijnheer Van den Bergh geeft mij echt de mogelijkheid om heel verstandig te proberen uitleggen waarom zoveel mensen zeggen dat ETCS al in 2002 en 2003 gestabiliseerd was. Het eerste punt waarop ik uw aandacht wil vestigen, is het volgende. Het is heel eigenaardig dat waar ook in Europa men ETCS heeft geïnstalleerd, het altijd op nieuwe lijnen was. Men heeft altijd het bouwproject van een nieuwe lijn aangegrepen om een versie van ETCS die op dat moment al dan niet beschikbaar was te lanceren.

Ik zal u enkele voorbeelden geven. Men heeft in Nederland een belangrijke goederenlijn, de Betuwelijn, uitgerust. Dat was een volledig nieuwe lijn die miljarden euro's heeft gekost met veel Europese subsidies. Daar reed geen trein op. De gestabiliseerde versie van ETCS liet onze

Nederlandse collega's in 2007 toe om de grote capaciteit van drie treinen per week te laten rijden op deze lijn dankzij het bijzonder goed functioneren van de gestabiliseerde variëte van ETCS die zij hadden gekozen.

Het is trouwens in die context dat de Europese Commissie bijkomende subsidies ter beschikking heeft gesteld aan de Nederlandse regering om te komen tot de variëte die de Belgische spoorwegen als gestabiliseerde versie hebben gekozen en die wel functioneert op de nieuw uitgeruste lijnen – u moet ze heel goed kennen –, de lijnen 3 en 4. Een van beiden ziet u als u naar huis gaat.

Hetzelfde geldt voor Zwitserland. De Zwitserse collega's hebben ongeveer evenveel kilometers uitgerust als de Belgische spoorwegen met ETCS versie 2. Zij hebben dit ook gedaan op nieuwe lijnen. De Franse spoorwegen hebben ETCS, maar ik weet niet of het al werkt, uitgerust op de nieuwe hogesnelheidslijn naar Straatsburg. Zij hebben wel hun eigen veiligheidssysteem aangehouden waarop de TGV's nog altijd lopen. De Italiaanse spoorwegen hebben hetzelfde gedaan.

Ik stel dus vast dat waar ook in Europa men ETCS in een variëte van vóór 2009 heeft ingebouwd, dat het steeds om varianten ging die op dat moment toevallig theoretisch beschikbaar waren en al dan niet functioneerden. De eigen timing van het bouwproject werd aangehouden om de ETCS-variëte te kunnen kiezen. Uiteindelijk is er volgens mij een variëte gestabiliseerd qua Europese normgeving. Luc Lallemand en zijn mensen zijn daar veel meer in thuis. Het betreft hier de variëte 2.3.0 debugged plug die marginaal afwijkt van de corridorversie, maar eigenlijk compatibel is qua gebruik.

In die zin moet men de vraag stellen: wat is er gestabiliseerd? Men heeft een keuze gemaakt voor een bepaalde versie. Er gaan nu stemmen op om alweer nieuwe versies te lanceren. Er is één versie die gestabiliseerd is, en die hebben de Belgische spoorwegen aangehouden.

Het klopt dat de Zwitserse spoorwegen in 2002 een bepaalde variant hebben gekozen, die uiteindelijk pas de eerste trein kon ontvangen in 2006 – als ik mij niet vergis – maar het is een niet-interoperabele versie, die niet aan de Europese stabilisatienorm voldoet. Het blijft een discussie, meestal onder ingenieurs.

Het is inderdaad mogelijk, meen ik, als wij alle parameters overnemen die de Zwitserse

spoorwegen presenteren – het was een hele duidelijke presentatie – binnen pakweg 5 jaar ten minste op hetzelfde niveau te staan als de Zwitserse spoorwegen. Het moet onze ambitie zijn dat niveau aan te houden.

Ik beschouw de Zwitserse spoorwegen als een voorbeeld op het vlak van communicatiemanagement, technische installaties, stiptheid enzovoort. Als men aan benchmarking doet, dat men het dan met de beteren doet. Zo krijgt men ook de eigen wagen vooruit getrokken.

Met de ambitieuze planning die wij nu aanhouden – TBL1+, ETCS-migratiepad, uitrusting van de vloot, en het feit dat wij eindelijk over een nationaal veiligheidssysteem zullen beschikken dat een migratiepad naar ETCS inhoudt – komen wij als wij echt doorduwen op een sterk vergelijkbare positie met de Zwitsers.

U herinnert zich de presentatie die wij in deze commissie hebben mogen geven. Inzake communicatiemanagement hebben wij dezelfde tools bekeken, en nu geprogrammeerd, als de Zwitserse collega's gebruiken. Voor de eerste keer – daar zijn wij heel fier op, al gaat het maar om een klein element – zijn zij naar ons komen kijken. Zij hebben gezegd: "Wat jullie hebben aangepast in de communicatie aan de reiziger, gaan wij nu ook gebruiken, want het is een heel leuk gegeven. Ons systeem heeft dat nog niet. Mogen wij dat van jullie lenen?" Geleidelijk aan gaat die kennismaking dus in twee richtingen. Maar er is nog veel werk.

De heer Geerts en de heer Bellot geven mij ook de gelegenheid het te hebben over die 20 % immobilisatie van het rollend materieel.

M. Geerts et M. Bellot veulent bien me donner la possibilité de parler des 20 %.

De heer Geerts sprak zelfs over meer dan 20 %, maar het was bijna 20 % immobilisatie van het rollend materieel. U vergelijkt het met ongeveer 10 % in sommige buurlanden. In Zwitserland, bijvoorbeeld, varieert het tussen 8 en 10 % naargelang het materieel, als target of doelstelling. Bij ons ligt de doelstelling tussen 10 en 15 %. De 20 % slaat op een zwarte periode gedurende 2 of 3 maanden in de winter die achter ons ligt. Het is inderdaad juist dat bijna 20 % van het rollend materieel niet rolde. Dat heeft altijd verschillende oorzaken. De eerste oorzaak is dat er onverwacht heel veel pannes waren, die te maken hadden met de onwaarschijnlijk zware winteromstandigheden.

Het is niet juist dat het 1 of 2 dagen heeft gevroren. We hebben heel zware omstandigheden gehad in de winter, die ons in zware problemen hebben gebracht.

Wij houden ook nog altijd een basisplanning aan die treinen tot immobilisatie brengt, onder meer voor de installatie van nieuwe systemen, groot onderhoud en reparaties. Om de dienstverlening op een redelijk niveau te houden, houden we altijd een bepaalde reserve aan. Spijtig genoeg is die reserve niet overal inzetbaar. Men heeft, bijvoorbeeld, een bepaalde uitrusting van een van de verschillende veiligheidssystemen nodig, een bepaalde voltage of een diesel. We hadden voor een bepaald aantal treinen echt een zwaar tekort. Zo zaten we echt in het rood voor onze dieselstellen. Dat heeft ertoe geleid dat we gedurende een aantal weken bijna 20 % immobilisatie hadden, terwijl we normaal tussen 10 en 15 % halen. Dat kan ook 15 of 16 % zijn. We volgen de situatie dagelijks op en ik kan u verzekeren dat er ondertussen al enkele procenten zijn afgepitst door specifieke, punctuele maatregelen. We blijven eraan werken om het cijfer naar beneden te krijgen.

Mme Dieu a demandé la raison pour laquelle les différents types d'homologation prennent tellement de temps. Il existe plusieurs niveaux d'homologation. Pour chaque type de matériel, un autre cycle d'homologation doit être suivi. Je ne vous cache pas qu'il fut un temps où nos ingénieurs accompagnaient, prenaient presque la responsabilité du constructeur pour accorder des homologations.

Nous avons changé notre fusil d'épaule et tout le nouveau matériel doit être en ordre avant d'être livré. En termes d'homologation, de technicité et de capacité, le train doit être équipé. Ce n'est pas toujours évident. Deux des trois grands groupes ferroviaires européens, Siemens et Alstom, travaillent sur les types 18 et 13 ainsi que sur les Desiro pour arriver à un produit fini qui soit en ordre à 100 %.

Je ne regrette pas la décision prise de passer la responsabilité aux grands groupes capables; vous avez vu les preuves de Alstom, par exemple, en Suisse. Que cette société nous le prouve sur les locomotives de type 18, puisqu'elle est le sous-traitant compétent choisi par la société Siemens, qui connaît très bien la matière pour fabriquer des systèmes comparables!

Si nous regardons la période d'homologation, il y a - et c'est aussi une question que M. Geerts avait

posée - toute une évolution et un *learning curve*, une sorte de cycle d'apprentissage qui fait que le système que nous avons choisi pour nos locomotives de type 13 va nous faciliter la vie dans les types 18. Ce sont des locomotives plutôt comparables. Chaque système doit être développé pour installer la TBL1+; il ne s'agit pas seulement de connecter deux câbles. Le prototype doit être étudié, développé, homologué et certifié. Et cela doit fonctionner.

Par exemple, l'homologation des locomotives de type 13 a été refusée. Ce n'est pas nous qui les avons proposées aux instances d'homologation, mais les fabricants qui sont allés leur soumettre leurs propositions. Ils ont été renvoyés dans leurs ateliers, et cela nous a pris un an ou deux en plus.

La question va peut-être être posée dans notre conseil d'administration: "Vous avez maintenant 45 locomotives qui peuvent rouler, mais elles ne sont pas conformes au cahier des charges." Alors, que faire? Négocier avec le fabricant et les accepter à moindre prix? Car nous avons besoin de locomotives. Notre vieux matériel de 40 ou 50 ans doit quand même être remplacé. Allons-nous accepter cela si les systèmes de sécurité ne sont pas installés? Ce sont des choix extrêmement difficiles. Il faut bien étudier toutes les conséquences et se mettre d'accord avec tous les *stakeholders*.

Mme Dieu avait aussi demandé ce que la Suisse avait de spécial et s'il ne fallait pas faire du *benchmarking* avec les autres pays. Oui. Mais les Suisses sont quand même un peu spéciaux avec leurs montres!

En termes de chocolat, nous sommes meilleurs! Mais en ce qui concerne notre ponctualité, c'est autre chose! Je crois que nous pouvons les considérer comme un *benchmark* ambitieux.

Een heel moeilijke vraag die u stelt, mijnheer Mortelmans, hangt eigenlijk samen met het antwoord dat ik daarjuist al heb gegeven aan mevrouw Dieu: zullen alle treinen die uit de ateliers komen, al met TBL1+ uitgerust zijn? U maakt eigenlijk indirect allusie op een persbericht waarbij een trein in Mechelen buiten was gereden zonder daarmee te zijn uitgerust. Hij was er niet mee uitgerust, omdat het systeem op dat moment nog niet gehomologeerd was. Het is een duidelijke instructie dat aan boord van de treinen alleen systemen kunnen staan, indien zij een impact hebben op andere systemen, indien de homologatie verkregen is. Ik kan u verzekeren dat elke trein die binnenkomt in het atelier waarvoor

de homologatie verkregen is, met het systeem buiten zal rijden. Indien een trein nog niet kan beschikken over het gehomologeerd systeem specifiek voor die trein, dan zal er een retrofit gebeuren. Hij zal dan terug binnen worden geroepen in het kader van een planning die wij hebben voorgelegd. De planning die hier voorligt, houdt dus zowel rekening met revisies, groot onderhoud en bepaalde onderhoudscycli als met retrofits, die moeten gebeuren.

Wat de niet-gebruikte budgetten betreft, we hebben die uiteraard niet aan andere zaken besteed, tenzij dat met goedkeuring van de toezichtsoverheid gebeurde. Op een bepaald moment kan het zijn dat er arbitrage nodig is in de investeringsbudgetten. Zo was er een aantal jaar geleden een beperkt aantal M6-dubbeldektreinen aangekocht. Toen is er een arbitrage in de investeringsbudgetten geweest. Dat gebeurde in overeenstemming met de toezichtsoverheid en het investeringscomité binnen de raad. In principe gaan niet-gebruikte budgetten van projecten die vertraging hebben, echter over naar het daaropvolgend jaar en worden ze blijvend toegewezen aan het budget als dusdanig.

Monsieur Lavaux, l'immobilisation de nos rames à hauteur d'environ 20 % était exceptionnelle et très négative pour nous. La SNCB cible normalement 10 à 15 % dans un contexte de révision, de réparation ou de modernisation. J'ai cité à cet égard l'atelier de Cuesmes qui rénove actuellement les voitures M5. Contrairement à nous, la Suisse ne réalise pas de projet de rénovation. Elle vend son matériel sur le marché de l'occasion tandis que nous optons pour un projet de rénovation, du fait de notre taux de croissance important. Il faut donc toujours analyser le contexte. Notre ambition est d'arriver sous peu à un taux inférieur à 15 %.

En ce qui concerne l'offre, vous me dites que le travail en atelier est une bonne chose mais vous faites remarquer qu'il ne faut pas oublier l'utilisateur et maintenir l'offre. Aujourd'hui déjà, nous faisons 10 % de plus que ce que le contrat de gestion nous oblige à faire. Théoriquement, 10 % de nos trains pourraient être envoyés dans les ateliers, toujours en respectant le contrat de gestion. Nous ne comptons évidemment pas le faire. Toutefois, augmenter l'offre aujourd'hui demande une discussion avec notre tutelle car, selon moi, nous faisons déjà beaucoup plus que ce que l'on peut légitimement nous demander. Ce n'est jamais assez et je le comprends mais nous le faisons quand même!

De heer De Groote geeft mij de gelegenheid een derde of vierde ongerijmdheid aan te kaarten. Ik weet niet wie er allemaal voor de commissie is verschenen. Uiteraard respecteer ik volledig de uitspraken die iedereen hier komt doen, maar ik wil toch waarschuwen voor het feit dat er mensen komen klagen over de slechte en onvoldoende opleiding en grote tekortkomingen. Niemand is perfect en ik zeker niet, maar in elke benchmark die we doen en in elke evaluatie die er gebeurt, wordt de opleiding en de kwaliteit van onze mensen eigenlijk op een heel goed niveau op Europese schaal ingeschat. We kunnen misschien wel zaken in onze opleiding verbeteren, maar het zullen dan toch geen grote bouwstenen van het pakket zijn, maar lichte verbeteringen, nog verdere verbeteringen.

U weet misschien beter dan ik zelf dat de andere spoorwegmaatschappijen die op het Belgische net komen rijden, aandringen om de opleiding te verminderen. Ik vind dat geen goede zaak, maar zij dringen daarop aan, dat is hun positie. Wij geven op dit moment een goede opleiding, die verstandig is en door goede mensen wordt gegeven. Alles kan beter, maar wij geven een goede opleiding en wij hebben goede mensen die dat doen.

Wordt de reglementering aangepast indien TBL1+ volledig wordt veralgemeend? Wij zullen de reglementering altijd aanpassen in functie van de systemen die worden ingevoerd: ETCS, TBL1+, enzovoort. Dat zal de reglementering uiteraard beïnvloeden. Ik herinner eraan dat er al verschillende veiligheidssystemen bestaan in België, waaronder ETCS. Uiteraard hebben wij op dat moment alle nodige maatregelen genomen voor de treinbestuurders die met die uitdaging worden geconfronteerd, zoals wij ook al verscheidene mensen hebben die op internationale lijnen rijden zoals naar Londen en Parijs, zodat we dat ook mee begeleiden.

Luc Lallemand heeft al geantwoord op uw vraag over de gemengde natuur van de lijnen: goederenverkeer en reizigersvervoer. In dat verband wil ik wel nog twee opmerkingen maken.

Ten eerste, in onze planning zijn ook alle goederenlocomotieven mee opgenomen. Het betreft de types 77, 78 en 13.

Ten tweede, het is opvallend dat Europa, in zijn vraag naar de uitrusting met ETCS, met de corridors B en C, die de eerste prioritaire zijn, vooral de goederencorridors heeft aangeduid. Dat is een opvallende vaststelling.

Uw suggestie om iedere seinoverschrijding te analyseren, wordt al gerealiseerd, niet omdat u die daarnet hebt gemaakt, maar wij deden dat vroeger ook al. Elke seinoverschrijding, welke ook, wordt geanalyseerd. Dat geeft mij de mogelijkheid om toch ook uw aandacht te vestigen op de invloed van de moderne technologie op de cijfers die wij ter interpretatie voorgelegd krijgen. Sinds 2005 tot vandaag heeft onze netwerkbeheerder, Infrabel, een heel goed systeem van automatische detectie van seinoverschrijdingen uitgerold.

Ik roep hiermee de geest van het verleden op. Wanneer vroeger, voor er een automatische detectie was, een locomotief één meter voorbij een sein reed, werd er tussen collega's al eens gezegd dat er een metertje terug gereden mocht worden. Als men vandaag één meter voorbij een rood sein rijdt, wordt dat automatisch gedetecteerd en komt dat in de statistieken. Zo moet het ook.

Als men het aantal seinoverschrijdingen tussen 2005 en 2010 bekijkt, dan stelt men vast dat er een stijging van 43 % is. Als men de groei van het aantal seinen met automatische detectie tussen 2005 en 2010 bekijkt, dan stelt men een stijging van 44 % vast. Dat verklaart ook waarom er een substantiële groei is van seinoverschrijdingen op de korte afstand. Op de lange afstand blijven die vrij stabiel.

Wij moeten dus altijd heel voorzichtig zijn. Un train en cache un autre. Ik mag dat tegen u misschien niet in het Frans zeggen, maar u begrijpt wel wat ik wil zeggen.

Ik kom tot uw laatste opmerking, namelijk dat de CPS-aanbevelingen zelden of nooit worden opgevolgd.

Integendeel, de studie, die u waarschijnlijk de volgende dagen zult gepresenteerd krijgen, is een uitdrukkelijke bestelling geweest bij onze als externe preventieadviseur functionerende CPS, een bestelling die is geplaatst door onze technische directie om juist bepaalde elementen van welbevinden van onze treinbestuurders te onderzoeken.

Er was natuurlijk ook een dialoog met de syndicale organisaties, die daarop ook aandringen, maar de opdrachtgever van deze studie aan CPS was onze technische directie, zoals ze reeds in het verleden andere studies heeft besteld. Dat toont duidelijk aan dat wij niet alleen rekening houden met de aanbevelingen,

maar vooral dat wij vragende partij zijn om bepaalde studies te laten gebeuren.

Mijnheer Geerts, ook u hebt een aantal vragen gesteld. Op de vraag over de homologaties, de tijdsduur en de verantwoordelijkheden ben ik reeds ingegaan toen ik antwoordde op de vragen van mevrouw Dieu, onder andere met het voorbeeld van type 13 en type 18. Mijnheer Geerts, wij laten nu een volledige tijdslijn maken van elk type materieel, nieuw en oud, in welke verantwoordelijkheidszone het zich bevindt, over de homologatieprocedure. Dat kan heel instructief zijn. Wat wel belangrijk is, is dat er inderdaad een bepaalde leercurve is die maakt dat men sneller kan gaan in functie van de homologatie op bepaalde types materiaal die vergelijkbaar zijn. Daar zijn type 13 en type 18 heel belangrijk.

Ik had ook reeds geantwoord op vragen over TBL1+ in groot onderhoud.

Een belangrijk vraag die u stelde, ging over de stock van de TBL1+-toestellen. Ik heb u reeds gezegd bij uw bezoek aan Salzinnes dat de foto die gepubliceerd werd in de pers en die zo'n heisa heeft veroorzaakt en die iedereen tot reacties aanzette, jammer genoeg de verkeerde foto was. Als u zo'n klein autoradiootje ziet, dat is eigenlijk een onderdeel van de GSM-R, met twee kabeltjes eraan, dan zou men kunnen denken dat het inbouwen van TBL1+ gemakkelijk is. Het was een verkeerde foto. Ik weet niet hoe die daar is geraakt. Wij gaan aan de pers onze verontschuldiging aanbieden, want een journalist heeft iets verkeerd gefotografeerd. Het probleem is dat dit dan tot een heisa leidt en dat u ook tot verkeerde conclusies dreigt te komen.

Wat is de situatie van die stock?

In 2007 plaatsten wij een bestelling bij de firma Alstom. Uiteraard moesten zij dat eerst produceren. Pas dan vroegen zij wanneer wij dat wilden. Wij hebben gezegd dat wij het nodig hadden op de dag van die homologaties. Dat is een heel variabel gegeven. Wij namen ons voor, om geen risico's te nemen, om die stock zo snel mogelijk na de basishomologatie af te nemen. We namen niet de volledige stock af, wel genoeg om tenminste een jaar installatie te doen volgens een planning die wij toen al hadden ingeschat. Concreet betekent zulks dat wij eind 2008, begin 2009, een jaarstock TBL1+ hadden. De eerste basishomologatie TBL1+ op het rollend materieel kwam er pas in september 2009. Het feit dat daar negen maanden stock lag, fysisch in dozen zonder veel stof te vergaren zoals in de pers werd

vermeld, konden wij de dag na de homologatie met de inbouw beginnen. Hadden wij de homologatie kort voor de zomer verkregen, hadden wij voor de zomer met de inbouw kunnen beginnen.

Het vervelende is dat onze mensen nu het gevoel krijgen dat men ons verwijt die stock pro-actief en op tijd te hebben besteld opdat wij hem onmiddellijk zouden inbouwen. Stel u voor dat wij tegen Alstom hadden gezegd: wij gaan die stock pas oproepen als wij alle homologaties hebben. Dan waren wij vandaag nog niet aan het installeren. Wij hebben een keuze gemaakt en het was volgens mij de juiste keuze.

Uw tweede interessante opmerking ging over stock, dat wij onze mensen nu dwingen om stockniveaus laag te houden. Onze mensen kunnen niet werken met lage stockniveaus.

Ik vertel u graag een verhaal dat wij hebben meegemaakt. Met al mijn logistieke topingenieurs van hoger directieniveau, bezochten wij in een onverdachte periode, twee of drie jaar geleden, General Motors in Antwerpen. Zij hebben immers een logistiek geavanceerd systeem. Daar blijft nu nog weinig van over. Toen maakten wij de vergelijking tussen stockhoudingssystemen. Bij GM kwamen zij op een ratio van 2,6. Onze mensen waren heel fier, want wij kwamen op een ratio van 2,3. Dat kon niet kloppen, want die systemen waren onvergelijkbaar. Die 2,6 bij GM was dagen/stock, bij NMBS was het jaren/stock.

Dus, ja, ik dring aan op lagere stockniveaus omdat die stocks onwaarschijnlijk veel belastinggeld wegvreten.

Na tien tot vijftien jaar zijn er daardoor soms afschrijvingen op wissel- en reservestukken nodig, die eigenlijk nergens voor gediend hebben. We gaan nu naar standaardisatie om lagere stockniveaus te hebben. We gaan naar consignment stock, waarbij de stock eigendom blijft van de leverancier, van de Bombardiers en Alstoms van deze wereld, omdat we minder belastinggeld in de stock moeten steken. We besparen echter niet op het stockniveau als dusdanig. Het feit dat we recent snel stock hebben ingeslagen voor het systeem TBL1+, is daar een bewijs van. Dat is dus ook een mythe die eens uit de wereld moest worden geholpen.

U maakte inderdaad een punt toen u sprak over de opleiding, en meer bepaald over het feit dat men weinig ervaring nodig heeft om instructeur te worden. Twee of drie jaar geleden, ik herinner me

de juiste datum niet, kwam er inderdaad een maatregel waarbij jonge treinbestuurders vrij snel tot instructeur kunnen doorgroeien. Het is zo dat we geconfronteerd zijn met het feit dat treinbestuurders het bedrijf verlaten rond de leeftijd van 55 jaar. Dat is een wettelijk gegeven, dat ook rekening houdt met het stresserend karakter van hun beroep. Dat betekent echter dat de leeftijdspiramide bij bestuurders een bovengrens heeft op 55 jaar, tegenover het andere personeel dat vaak tot de leeftijd van 58, 59 tot 60 jaar blijft. Dat betekent dat er een tekort was aan instructeurs.

We hebben de doorgroeimogelijkheid verbeterd, in samenspraak ook met de erkende organisaties. Het is echter inderdaad zuiver theoretisch mogelijk dat een treinbestuurder, die uiteraard een opleiding heeft gekregen, misschien 1 tot 2 jaar na het volgen van de opleiding en examens, inderdaad ook instructeur zou kunnen worden. De reden daarvoor is dat ervaring op zich geen absolute parameter is in het selectieproces. We gaan dat ook evalueren en kijken of dat een goede of slechte maatregel was. Men heeft niet alleen ervaring nodig om een instructeur te zijn. Men heeft ook educatieve capaciteiten nodig, gekoppeld aan kennis, ervaring, enzovoort. Dat is een gegeven dat we inderdaad in de software van onze beoordeling moeten meenemen.

Ik denk dat het debat over de arbeidsomstandigheden heel interessant en heel moeilijk is. Daar moeten heel veel parameters worden onderzocht en eventueel in een benchmark meegenomen, suggestie die hier ook reeds door een andere collega is gemaakt.

Met de meldingen van treinbestuurders, en niet alleen van treinbestuurders, wordt wel degelijk rekening gehouden, maar die worden ook geëvalueerd en geanalyseerd. Wanneer ze waardevol zijn, worden ze meegenomen, regelmatig zelfs in gesprekken met Infrabel. Ik geef u een voorbeeld. Als uit de meldingen van de treinbestuurders komt, dat bijvoorbeeld een signaal slecht zichtbaar is, wordt dat meegenomen in de evaluatie naar Infrabel. Het is al gebeurd, en ik spreek onder controle van Luc Lallemand, dat een acht-, negen- of tiental seinen gewoon verplaatst zijn na de evaluatie van de melding door de treinbestuurder. Er wordt wel degelijk rekening mee gehouden, maar het moet uiteraard een legitieme reden geven.

De heer Vanhie heeft de vraag gesteld of het wel haalbaar is op het terrein wat wij allemaal gaan doen. Wel, het is heel ambitieus. De planning die

wij hadden om tegen 2013 de volledige vloot van de NMBS uit te rusten met TBL1+ was volgens mij reeds een ambitieuze planning. Wij hebben echt alles uit de kast gehaald. De eindtermijn 2013 blijft maar wij hebben een aantal volumes naar voren getrokken. Het is heel ambitieus. Wij hebben ook contacten met onze Zwitserse en Duitse collega's en toen ik hen heb verteld dat wij in 92 of 93 maanden tussen de beslissing van de raad van bestuur en de totale 100% uitrol van het systeem, een systeem hadden dat volledig in de vloot geïntegreerd zou zijn, dachten ze dat wij ofwel een heel kleine vloot hadden, ofwel dat wij heel ambitieus waren en veel capaciteit hadden vrijgemaakt. Het zit eigenlijk tussen de twee maar wij zijn wel heel ambitieus bezig. Om haalbaar te zijn op het terrein, moet alles goed in mekaar klikken, moet er goed samengewerkt worden, de rekrutering moet kloppen, onze leveranciers moeten meegaan, wij mogen geen grote technische problemen krijgen, er mag weer geen winter komen zoals de winter die we achter de rug hebben, maar met de opwarming van het klimaat gaat dat allemaal misschien meevallen, in een andere context dan, maar het is heel ambitieus.

Het is heel ambitieus. Wij gaan dat met al onze mensen wekelijks in het directiecomité opvolgen, bijsturen waar nodig en op het juiste moment corrigerende maatregelen nemen waar nodig. Het is heel ambitieus.

La remarque de M. Bellot à propos de l'organigramme m'a frappé. J'ai immédiatement fait le décompte; il y a moins de rangs entre l'administrateur délégué et le conducteur de train que dans l'armée belge entre le soldat et le général! Entre moi et un conducteur, il y a un directeur général production, un responsable de toute l'organisation conducteurs et un chef de division (TCT); ensuite nous trouvons le dépôt, puis le conducteur. Ce système est comparable au système suisse. Dans ce pays, le TCT et le dépôt sont combinés; pour le reste, c'est identique. Nous avons un à deux niveaux en moins que la Deutsche Bahn et la SNCF. Et il est vrai que les sociétés *low cost* de type Virgin ont facilement deux niveaux en moins. Mais il faut remarquer l'économie d'échelle qui joue en notre défaveur; elles ont parfois des équipes de quelques dizaines ou une petite centaine de conducteurs. Leur système ne couvre pas forcément l'entièreté d'un pays. Elles travaillent sur des lignes bien spécifiques.

Je suis du même avis que Luc Lallemand: la réduction du roll-out de l'ETCS de 50 % n'est pas une question de budget mais plutôt de technicité

du dossier.

Concernant les 20 % d'immobilisation, j'ai déjà eu l'occasion de répondre.

En ce qui concerne les 300 mètres avant le feu rouge, il s'agit d'un pas très important car c'est justement le paramètre qui a été ajouté dans le TBL1+ et qui permettra d'éviter un grand nombre d'accidents potentiels.

Même si la locomotive dépasse de quelques mètres le signal, elle n'arrive pas forcément dans la zone de danger. De nouveau, ce sont les spécialistes d'Infrabel qui savent mieux débattre de cela.

La détection automatique du dépassement de signal entraîne qu'on détecte nettement plus de dépassements de signal qui ne couvrent que quelques mètres. C'est une question d'interprétation des chiffres. Le nombre de dépassements de signal de plus de 100 ou 200 mètres reste plutôt stable mais augmente pour les dépassements de 50 mètres ou moins.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, nous avons beaucoup parlé de la Suisse. Nous aurons ainsi l'occasion de remettre quelques pendules à l'heure. J'apprends avec bonheur que si les collègues suisses reçoivent une montre de leur hiérarchie lorsqu'ils entrent en fonction, à la SNCB, en 2000, tous les cheminots ont également reçu une montre. C'était à l'époque d'une SNCB unie, où les négociations étaient encore possibles. Vous me donnez une idée pour le cahier revendicatif que je ne manquerai pas de négocier fin de cette année avec ces messieurs.

M. Descheemaeker signale qu'il est tenu compte des enquêtes CPS. C'est en général à notre initiative qu'elles sont faites. Il ne manquerait plus que cela! Les enquêtes CPS sont des analyses de risque qui sont réalisées parce que le code du bien-être demande que de telles analyses soient réalisées. Il ne faudrait pas que ce soient les travailleurs qui paient les analyses de risque quand on leur demande d'augmenter les cadences. Il convient donc de replacer les choses dans leur contexte!

Dans la plupart des interventions des membres, il était question du statut de la note et de son devenir. Évidemment, je confirme les propos de Mme la ministre et des trois CEO. Nous nous sommes réunis autour d'une table au siège du cabinet de Mme la ministre, dans le but de définir des lignes d'orientation. Jamais, il n'a été question

d'y entamer la négociation. Ce n'est pas le lieu prévu à cet effet.

Il existe bien sûr des endroits pour mener ces négociations. Le comité de pilotage est un de ces endroits. Pas plus tard que ce mercredi, comme l'ont dit les trois administrateurs délégués, nous aurons une réunion exceptionnelle du comité de pilotage avec ce point particulier à l'ordre du jour. Nous négocions là où il faut négocier.

En réponse à certaines de vos questions, je suis en incapacité de vous dire ce que nous pouvons céder, à quelles conditions, etc. dès lors que les négociations n'ont pas commencé, dès lors que nous ne connaissons pas aujourd'hui ce qui nous sera demandé.

Ce dont je peux être certain et ce sur quoi je peux vous assurer, c'est que, si les demandes sont raisonnables, faites par des gens responsables à des travailleurs, nous les examinerons. Je peux même vous dire qu'on peut les examiner avec bienveillance. Il n'est pas exclu, à certains endroits, sur base de volontariat par exemple, qu'on puisse travailler en équipes successives si nécessaire pour pouvoir accélérer divers processus d'implémentation du matériel embarqué sur des engins moteurs.

Évidemment, il ne faut pas prendre, comme on a trop souvent la volonté de le faire au sein du groupe SNCB, les travailleurs pour des gogos ou des kleenex. On ne peut en même temps dire qu'on va fermer collectivement les ateliers et qu'on va supprimer les congés pour faire travailler les gens. Il faut que des demandes existent: si elles sont raisonnables, elles seront raisonnablement examinées et raisonnablement négociées, comme c'est toujours le cas avec nous.

Parmi vos remarques, vous avez épinglé certaines difficultés dans la transmission du savoir entre les générations. C'est un élément intéressant à relever dès lors qu'à la SNCB, que ce soit avec le matériel ou avec le personnel, généralement, on travaille à flux tendu, à flux super tendu!

On a travaillé avec le personnel en recrutant par vagues: on recrute, on arrête complètement le recrutement et puis on recommence. La dernière fois, on a arrêté le recrutement jusqu'en 2004, 2005 et on a repris le processus sain de recrutement à partir de 2004. Aujourd'hui, en vitesse de croisière, on tourne à environ 1 800 agents recrutés chaque année. Or il faut savoir qu'il y a un énorme *turnover* au sein de la maison SNCB, ce qui fait qu'une transmission de savoirs

est nécessaire entre les générations. Si on travaille à flux tendu, cela donne des coupures, des brèches entre les générations, ce qui provoque des problèmes.

Comme avec le matériel, dès qu'on a des conditions hivernales sérieuses, beaucoup de matériel est immobilisé et on ne peut plus forcément faire face à la demande. Idem pour les instructeurs, qui sont pratiquement tous plus jeunes que les conducteurs qu'ils doivent instruire. Si on avait recruté de manière régulière et prudente, il n'y aurait pas toutes ces différences de générations, tous ces écarts. On travaillerait dans un processus harmonieux et on avancerait de manière plus souple.

Nous serons prêts à faire les efforts nécessaires si on nous les demande et s'ils sont raisonnables. Pour cela, on peut avoir certaines idées. Je voudrais donc revenir à celle que M. Lallemand avait avancée à titre personnel lors de la conférence de presse, et qui consiste à rappeler les prépensionnés. On n'est pas chez Carrefour ni à Techspace, on est à la SNCB! Les dernières prépensions de la SNCB remontent à 1988. À supposer que le prépensionné de 1988 avait 58 ans à l'époque, il en aurait 80 aujourd'hui!

Je ne vois pas bien ce qu'il viendrait 'foutre dans la baraque' avec les nouvelles technologies ETCS! Chacun peut avoir ses idées, mais je ne les partage pas, monsieur Lallemand. Mais nous verrons quand nous négocierons.

Le **président**: À cet âge-là, c'est la technologie "Persantine", à mon avis.

Gérard Gelmini : Probablement, monsieur le président.

Voilà ce que je voulais dire pour l'essentiel. Encore une petite chose: un membre s'inquiétait du signal H 19. C'est celui dont j'avais montré le processus. M. Descheemaeker vient de dire que nous suivions bien les recommandations. Donc, pour le signal H 19 de Neufvilles, je vous rassure tous: il est toujours au même endroit, il n'a toujours pas bougé au jour où je vous parle.

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, er werd een aantal vragen gesteld of wij bereid zijn om in bespreking te gaan. Uiteraard zijn wij bereid om in bespreking te gaan. Het hangt natuurlijk af van wat wij op tafel, op ons bord zullen krijgen.

Er werd ook een vraag gesteld over de ploegenarbeid. Ploegenarbeid kan uiteraard, maar

als men in ploegen werkt, moet men meer mensen hebben, moet men meer werknemers hebben en het blijkt moeilijk te zijn om meer werknemers aan te werven. In elk geval, het zijn een aantal ideeën die naar boven komen. Men zal creatief moeten zijn. Wij zullen ook eenzelfde creativiteit tentoonspreiden en meehelpen in die onderhandelingen. Wij staan daar dus niet negatief tegenover, maar het moet realiseerbaar zijn.

Het is bijzonder leuk te vernemen dat er inderdaad een safety platform georganiseerd wordt, waar treinbestuurders hun mededelingen kunnen doen. Uiteraard zullen wij in het paritair overleg daarover nog iets meer informatie vragen, zodanig dat wij onze treinbestuurders kunnen inlichten.

Met de datum van overmorgen reeds op de agenda geprikt, met een aantal creatieve voorstellen – ik weet niet hoe oud die bruggepensioneerden dan wel zullen zijn – en een aantal nieuwe punten die neergeschreven zijn en waarschijnlijk nog op het paritair overleg zullen komen, zal het paritair overleg op een goede basis kunnen starten. Wij moeten het alleen maar kunnen invullen aan beide zijden.

Le **président**: Souhaitez-vous répliquer?

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank alle sprekers voor de vele antwoorden en reacties. Ik heb nog een aantal specifieke vragen, onder meer over het safety platform. Ik heb begrepen dat er bij het safety platform een nieuw forum komt waar de treinbestuurders bij betrokken zijn. Dat is zeer positief. Maar zijn er over het safety platform zoals het bestond, verslagen ter beschikking? Kunnen wij die raadplegen? Het kan interessant zijn de evolutie van de veiligheid in de voorbije jaren van naderbij te bekijken.

Inzage GSM-R kreeg ik het antwoord van de heer Lallemand, dat dat eind 2009 zo goed als rond was? Wanneer ik naar de nota over de veiligheidsinspanningen van de NMBS-groep kijk, vind ik de investeringen voor de komende jaren opgesomd. Ik zie voor 2010 nog 5,2 miljoen euro, voor 2011 nog 3,5 miljoen euro en voor 2012 nog 2,8 miljoen euro. Het is minder dan de jaren hiervoor, maar het zijn toch aanzienlijke bedragen voor de verdere uitbouw van het GSM-R-netwerk. Nu zeggen dat het rond is, lijkt mij iets te snel. U had het over eventuele bijkomende toepassingen. Kunt u daar iets meer over vertellen?

De heer Descheemaeker had het over de ideale wereld, waarin de versnelling mogelijk zou zijn: als

het goed weer is en als niemand ziek wordt en dergelijke meer. Dat zijn natuurlijk al heel wat voorwaarden om de versnelling als realistisch te beschouwen. Ik meen dat het mogelijk moet zijn, maar er zal dan iets moeten gebeuren wat de mobilisatiegraad van de voertuigen betreft.

Wij hebben dat ook vernomen in de werkplaats in Mechelen, waar men op bepaalde momenten met zodanig veel reparaties bezig is dat de grote revisies achterstand oplopen. Het is natuurlijk net bij grote revisies dat de mogelijkheid bestaat de veiligheidssystemen te installeren.

Ik heb nog één specifieke opmerking. Iemand vroeg of de lijnen die exclusief voor goederenverkeer worden gebruikt, worden uitgerust met TBL1+. De heer Lallemand antwoordde daar bevestigend op. Ik vermoed dat het dan vooral over de corridors ging. Ik lees echter op pagina 5 van de nota dat de seinen op de lijnen met uitsluitend goederenverkeer “niet weerhouden worden voor uitrusting met TBL1+.” Ik vermoed dus dat een en ander ietwat genuanceerd moet worden? Ik vraag dat maar om duidelijkheid te krijgen.

David Geerts (sp.a): Nogmaals dank voor de antwoorden.

Mevrouw de minister, u wrijft mij cafépraat aan. Ik stel echter uw reactie vast in het persbericht dat via Belga verscheen: “De systemen kunnen pas geïnstalleerd worden als de treinen in onderhoud worden gedaan. Maar wij hebben op dit moment alle treinen nodig om een goede dienstverlening te garanderen. Zo verklaarde minister Vervotte vrijdag voor de aanvang van de Ministerraad. Dat lijkt misschien vreemd, erkende zij.”

Ook de heer Schouppe wordt aangehaald: “Collega Etienne Schouppe toonde zich verbaasd over het nieuws: Ik zal het onder de aandacht brengen van de heren die daar verantwoordelijkheid voor dragen. Zo zei de vroegere spoorbaas. Het is niet alleen jammer, het had al lang geplaatst geweest moeten zijn, voegde Schouppe eraan toe.”

Catalogiseert u de uitspraak van uw collega Schouppe dan ook onder cafépraat? Eigenlijk zegt hij hetzelfde. U mag daar onmiddellijk op reageren, mevrouw de minister.

Mijnheer Descheemaeker, u had het over de stock aan TBL1+ en de foto die erbij stond. Voor alle duidelijkheid, ik heb die foto niet genomen. Ik was mij er niet van bewust welke foto daar

getoond werd. U zegt dat het gaat om een foto van GSM-R-toestellen. Eigenlijk had die foto van GSM-R-toestellen niet genomen mogen worden.

Zoals ik in het eerste deel van mijn betoog daarstraks heb gezegd, wij hebben de tijdslijn van de investeringen in GSM-R gevolgd en ik hoop ik dat TBL1+ niet dezelfde tijdslijn zal volgen. Zo niet komt de uitvoering ervan in gevaar. Er was maar 72 % van de GSM-R-toestellen geïnstalleerd in februari 2010. Als wij een zelfde tijdslijn volgen voor de implementatie van TBL1+, meen ik dat wij de streefdatum van 2013 niet halen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les différents intervenants pour leur réponse. Nous avons pu, en tout cas, nous mettre d'accord sur un point: l'accélération des investissements en termes de TBL1+. Néanmoins, il conviendrait d'être clair sur la date finale de mise en œuvre qui, pour moi, ne varie pas par rapport au planning précédent. Des efforts ont été consentis et je les salue.

Par ailleurs, au regard des investissements réseaux et des investissements sur les engins de traction, 2014 est, *a priori*, la date à laquelle le système TBL1+ sera en ordre. Je ne voudrais pas qu'en 2014, on se tourne vers vous, madame la ministre, en vous rappelant votre promesse de 2010 concernant l'installation en 2014 de l'ensemble du système. Il faut être clair sur les dates. La distance qui nous sépare de l'objectif final est demeurée la même mais, pour utiliser une image à laquelle on recourt beaucoup ces temps-ci, seule la courbe de vitesse a changé. Toutefois, ces prévisions pourraient être remises en cause par une série d'éléments. Nous croisons les doigts pour que ces obstacles soient levés et que la concertation sociale apporte des résultats positifs.

Là où je suis moins enthousiaste, c'est quant à vos réponses concernant l'ETCS et l'échéance de 2030. En effet, j'ai l'impression que vous vous enfermez dans une certaine vision des choses et que vous ne souhaitez pas étudier d'éventuelles alternatives à cette date ultime de 2030.

Il est vrai que le problème est complexe et que nous sommes loin de la première audition du 22 février: "TBL1+ est la bonne solution, car il nous permettra d'aller facilement vers la migration ETCS." Non! Ce n'est évidemment pas facile: il ne s'agissait pas que d'une question de logiciel, d'une question de balise, mais bien d'autres choses sont à mettre en place. Nous savons que certaines sont en train d'être mises en place.

Cependant, monsieur Lallemand, vous nous dites que des relevés topographiques doivent être faits, que des balises supplémentaires restent à installer ... et le président vous répond que, s'il y a des budgets supplémentaires ou que le prochain contrat de gestion en prévoit, cela vous arrange donc! Vous répondez que non! Là, je suis un peu étonné: les relevés topographiques peuvent être réalisés plus ou moins rapidement, notamment selon les moyens financiers disponibles; les balises peuvent aussi être installées plus ou moins rapidement en fonction des moyens financiers, entre autres, dont on dispose.

Vous avez une certaine vision des choses. On entend, on rencontre, on auditionne des gens avec une vision différente. Ce sera le but de cette commission de se faire sa propre réalité des choses qui n'est pas forcément celle qu'on entend de manière majoritaire aujourd'hui. J'ai quand même envie de dire à Mme la ministre: un contrat de gestion, ça s'amende.

Inge Vervotte, ministre: Monsieur Balcaen, vous devez également tenir compte des dates. Je ne peux pas m'engager pour 2014 ou 2015, étant donné que mon mandat se limite à la période où je suis ministre et personnellement, j'ignore pour combien de temps je le serai. Les engagements structurels et financiers ne peuvent dépasser la période d'un contrat de gestion. Aujourd'hui, des adaptations interviennent dans le contrat de gestion et cela ne pose pas de problème.

Le président: Dans la gestion de dossiers complexes, on étudie le "planning PERT", comme le font les ingénieurs lors de la construction de grands immeubles. Cela revient à décomposer toutes les actions à mener en une multitude de petites actions individuelles avec, pour chacune, leur délai. On établit ainsi un "planning PERT" et on définit un chemin critique. Au sein de la SNCB, un tel planning a-t-il été élaboré, sachant que toutes les initiatives doivent être menées en parallèle, se superposer ou se joindre bout à bout? De cette manière, on peut déterminer s'il y a moyen d'anticiper la date de 2030 à 2022 ou 2025 et évaluer les moyens humains, techniques et financiers à mettre en œuvre. Madame la ministre, c'est une demande que nous vous formulons. Ce genre de planning a-t-il été envisagé, en tenant compte des retards que cela peut entraîner sur les grandes lignes. C'est un exercice intéressant.

Je ne doute pas que des équipes et vous-même avez réfléchi à cette méthode et cela en vaut la peine. De fait, au vu des aspects techniques,

politiques et d'investissement, il est difficile de donner une perspective en 2030, étant donné que la ministre, comme nous tous, est ici jusque 2011 au plus tard et que d'autres nous suivront.

Dans notre rapport, nous devons formuler des recommandations. Il ne s'agit pas de fixer une date techniquement irréalisable mais de regarder, madame la ministre, si cette échéance fixée à 2030 peut être raccourcie. Est-ce un délai réaliste vis-à-vis de l'opinion publique? Plusieurs personnes parmi nous auront à ce moment une retraite dorée ou non. Nous verrons bien si elles auront droit à une retraite au soleil ou sous la pluie. Quoiqu'il en soit, la date est un élément qui nous interpelle: 2013 ou 2014 est mesurable et à notre échelle tandis que 2030 est relativement éloigné. Madame la ministre, nous attendons une réponse à cet égard.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even aanvullen. De datum van 2030 wordt door de mensen die vorige week mee naar Zwitserland zijn geweest, nogal gemakkelijk vergeleken met 2017 in Zwitserland. De ambitie van Zwitserland is om 700 kilometer van de 3 000 uit te rusten met ETCS level 2. Dat is dus een ander verhaal dan de ambitie om tegen 2030 een volledig net met ETCS uit te rusten.

Daarom zou het interessant zijn te weten wat de planning is van de spoorwegmaatschappijen, welke stappen men zal nemen op basis van bijvoorbeeld risicoanalyse van bepaalde punten, zodat men de meest gevaarlijke punten tegen 2020 – ik zeg maar iets – zal uitgerust hebben. Dergelijke tussenstappen zijn misschien veel relevanter. Men moet ervoor zorgen dat de gevaarlijkste locaties zijn uitgerust, veeleer dan dat het volledige net vroeger dan 2030 is uitgerust.

Daarstraks werd de vraag gesteld of dubbele investeringsdotatie betekent dat het dubbel zo snel klaar zal zijn. Dat werd tegengesproken door de heer Lallemand. Wellicht is het nuttig om voor het volgende investeringsplan van de NMBS, dat dan inderdaad onder de volgende minister zal vastgelegd worden, een zicht te hebben welke middelen er nodig zijn om zo spoedig mogelijk, wat dat dan ook mag zijn, een dergelijk veiligheidssysteem uit te rollen.

Dat waren nog een aantal bedenkingen die ik daarbij wilde maken. Het zou bovendien, net als de voorzitter zegt, interessant zijn voor de commissie om te weten wat er mogelijk is op het vlak van timing, met welke middelen dan ook, om tot onze aanbevelingen te komen tegen de zomer

van 2010.

Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil ook niet dat er misverstanden zouden ontstaan over planningen. Ook wij nemen engagementen met betrekking tot langetermijnprojecten, grote infrastructuurwerken en dergelijke meer. Onze visie stopt dus niet zomaar bij 2011. Die idee alsof dat wel het geval zou zijn, mag geen ingang vinden na mijn uitspraak.

Het is natuurlijk wel een feit dat bij de volgende investeringsprogramma's keuzes zullen moeten gemaakt worden en ik kan mij vandaag niet engageren voor de keuzes die in 2013 en in de toekomst zullen moeten gemaakt worden.

Het is echter evident – en dit is ook de realiteit zoals ik ze vandaag ervaar bij de NMBS-groep – dat men dat grondig voorbereidt aan de hand van allerhande scenario's. Het is ook de evidentie dat de scenario's met betrekking tot zo snel mogelijke implementatie van ETCS daarvan een is, naast de vele andere arbitrages die ook zullen moeten gebeuren. Ik zeg daarvan dat ik het mij niet kan permitteren om mij vandaag te engageren voor de keuzes die op dat moment zullen moeten gemaakt worden, wat ook fundamentele keuzes zijn. Het is echter wel evident dat scenario's over de manier waarop een en ander moet gebeuren en over de mogelijkheden bestudeerd worden bij de voorbereiding van de investeringsprogramma's.

Le président: Nous avons la même difficulté. Ce sont les sociétés de chemin de fer qui doivent préparer techniquement les phases. On les réexaminera et nous verrons si c'est faisable. Sortons de l'aspect décisionnel en termes de moyens et voyons quelles sont les contraintes techniques d'exploitation qu'il faut respecter.

Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank het panel voor de antwoorden, zeker de beleidsman van de NMBS, die zegt dat het een zeer ambitieus plan is. Dat doet mij twijfelen aan de haalbaarheid. Het is u gegund dat u daarin slaagt, want het gaat hier over veiligheid, maar ik hoor wel dat er nog veel zaken moeten worden gerealiseerd voordat de werken kunnen beginnen. Er moet nog sociaal overleg zijn en ik hoor al vanuit de vakbondswereld dat het niet van een leien dakje zal lopen. Er moeten leveranciers worden gecontacteerd enzovoort.

Ik hoop dat u ons met dat ambitieus plan geen zand in de ogen strooit om ons kalm te houden. Ik hoop dat u slaagt, want er zijn 18 mensen gestorven. Ik hoop dat we er nu werk van maken,

want we hebben al veel tijd verloren.

Le **président**: Je voudrais remercier les différents orateurs.

J'ai le sentiment et je pense qu'il est général, qu'entre la visite à Malines et la visite à Salzennes, il y a eu des changements. On sent plus de volontarisme.

De notre côté, nous allons poursuivre notre travail en vue de formuler des recommandations et des propositions.

Si vous pouviez faire cet exercice, ce serait intéressant pour nous en termes de planification des techniques à mettre en œuvre.

La réunion publique de commission est levée à 18.39 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.39 uur.