

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

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Namiddag

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition des médiateurs auprès du Groupe SNCB

Hoorzitting met ombudsmannen bij de NMBS-Groep

Le **président**: Nous commençons nos travaux.

Nous donnerons la parole aux médiateurs de la SNCB. Nous vous rappelons que la mission dont nous sommes chargés est d'examiner tout ce qui a trait à la sécurité, sauf à la sécurité interpersonnelle, c'est-à-dire les actes entre le client et l'accompagnateur ou les actes de dégradation.

Nous vous avons cependant invités parce que nous pouvons supposer que des clients vous interpellent pour divers éléments qui découlent directement ou indirectement de la sécurité, tels des incidents de ligne ou le manque de ponctualité, manifestement liés à un problème de sécurité également.

Jean-Marc Jeanfils: Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous allons faire une très brève introduction sur la sécurité et les plaintes que le service de médiation reçoit à ce sujet.

Pour vous donner un ordre de grandeur, depuis 1993, année de création du service de médiation, nous avons reçu et traité à peu près 50 000 plaintes. Les plaintes relatives à la sécurité et aux

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

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Après-midi

accidents, dirons-nous, représentent un peu moins de 2 % de ce chiffre global: donc 2 % des 50 000 plaintes traitées en 17 ans. Mon collègue vous expliquera en quoi elles consistent.

Dans d'autres plaintes plus spécifiques, et vous l'avez dit, monsieur le président, comme les retards ou les suppressions, des allusions ou des griefs sont également émis à l'égard de la sécurité. Évidemment, depuis l'accident de Buizingen, nous constatons que la préoccupation au point de vue de la sécurité est particulièrement marquée lorsque les trains sont suroccupés. Les questions qui reviennent souvent sont "Et s'il se passait quelque chose, comment ferions-nous dans une telle situation de train bondé, de train supprimé?"

Enfin, notre travail concerne aussi les suites par rapport à l'accélération du processus d'installation des systèmes de sécurité dans les trains. À ce niveau, notre préoccupation se porte vers les suppressions déjà annoncées et qui pourraient engendrer de nouvelles plaintes de la part des usagers.

Je cède la place à mon collègue qui vous expliquera en quoi consistent les plaintes que nous recevons au service et relatives à cette rubrique.

Guido Herman: Dames en heren, laat mij vooral eerst duidelijk stellen dat bij de behandeling van de vele klachtendossiers er globaal als beoordeling uitkomt dat treinreizigers de trein als een veilig vervoermiddel beschouwen. Dat is trouwens een van de argumenten die regelmatig terugkomen wanneer zij zeggen dat zij voor de

trein hebben gekozen, alsook om ecologische redenen, om redenen van comfort, enzovoort. Dat is de globale appreciatie. Niettemin, zoals mijn collega gezegd heeft, zijn er een aantal pijnpunten die regelmatig in de klachten terugkomen, ofwel als hoofdonderwerp van een klacht, ofwel als bijkomend element van een klacht.

Wij hebben ze even ingedeeld in een zestal punten. Het eerste punt is een gekend probleem, namelijk de procedures aan het perron. U weet ongetwijfeld dat op een bepaald moment de deuren van de trein moeten worden gesloten. De treinbegeleider doet dan een aantal verrichtingen en dan blijft er een deur open waarlangs de treinbegeleider nog zicht heeft op de situatie. Dat is een gekend probleem waarover bij de NMBS-groep onderzoek wordt gevoerd naar de beste procedure. Dat is een van de punten van veiligheid die regelmatig terugkomen. Een reiziger komt laattijdig op het perron, wil nog opstappen — maar dat wordt hem door de treinbegeleider terecht belet — met alle mogelijke risico's van dien.

Een tweede punt is zeldzaam. Een trein die vertrekt met nog openstaande deuren. Dat zijn dan ook meestal reizigers die dit aanklaarten omdat zij bezorgd zijn over de veiligheid van zowel zij die in de trein zitten als zij die eventueel nog zouden willen instappen omdat zij die deuren open zien staan.

Een derde punt bij de procedures op het perron is een gekend probleem dat zich voordoet op twee niveaus. Ten eerste, in zeer drukke stations waar treinbegeleiders moeilijk overzicht hebben op de reizigersstromen. Ik neem een voorbeeld dat door iedereen goed gekend is. Als de perrons van Brussel-Centraal vol volk staan, is het niet altijd evident te zien of er nog mensen wensen in te stappen of uit te stappen en vooral bij bepaalde infrastructurele kenmerken die wij straks zullen bespreken. Dat heeft ook te maken met een ander niveau. Met name in de stopplaatsen gebeurt het nog te vaak dat treinbegeleiders de procedures niet correct volgen. Dat wil zeggen dat zij uitstappen en dat zij werkelijk een fluitsignaal geven op het moment dat zij die deuren dichtdoen en de trein laten vertrekken. Daar gebeuren ook nog wel eens een aantal zaken die de veiligheid van de betrokken reizigers in het gedrang brengen.

Er is altijd een moment van twijfel bij de dubbeldeksrijtuigen, de M6'en, als zij gekoppeld en ontkoppeld moeten worden. Daar is blijkbaar nog altijd twijfel over de vraag of men eerst de

reizigers moet laten afstappen en terug instappen om nadien te koppelen of ontkoppelen, dan wel of dit omgekeerd moet gebeuren.

Dat zou ook 100 % duidelijk moeten zijn omdat de reiziger niet goed weet hoe zich te gedragen. Probeert hij al af te stappen op het moment waarop de trein stopt of weet hij dat hij moet wachten tot de trein gekoppeld is en dan moet afstappen?

Een punt dat zeker van belang is, zeker de voorbije periode, zijn de laattijdige perronwijzigingen in drukke stations waar massa's reizigers zich in beweging zetten, zeker in periodes van chronische en veelvuldige vertragingen. Men zoekt alternatieven voor een trein die ofwel afgeschaft is, ofwel grote vertraging heeft. Dat gebeurt allemaal zeer snel en wordt meestal ook op het laatste moment omgeroepen. Dat is voor de veiligheid op die perrons niet altijd even goed, vooral omdat mensen dan nog op het laatste moment in een trein willen springen die klaar staat om te vertrekken en de treinbegeleider, zoals gezegd, niet altijd een duidelijke kijk heeft op wat daar allemaal gebeurt.

Een tweede groep problemen zijn problemen bij overwegen, die ons gemeld worden. Het gebeurt soms dat signalen aan overwegen te lang rood blijven. Dat wordt ons dan gemeld. Wij melden dat aan degene die daarvoor bevoegd is en daar wordt altijd vrij snel op ingespeeld.

Een ander soort probleem hebben wij gekend toen op een bepaald moment bepaalde overgangen in de sporen buiten werking gesteld werden. Er is een station waar er bijvoorbeeld een spoorovergang was waar, onder begeleiding van personeel van Infrabel, 's ochtends en 's avonds reizigers de sporen mogen kruisen. Wanneer die overgang verwijderd wordt, dan hebben die reizigers uit gewoonte de neiging om dat te blijven doen. Wanneer zij bij bepaalde stations een heel lange omweg moeten maken om op het perron te komen bestaat ook de neiging om de sporen te kruisen. Ook daar kunnen zich problemen van veiligheid stellen. Er wordt dan terecht opgetreden door het spoorwegpersoneel. Dat optreden geeft dan aanleiding tot klachten die dan als onterecht geklasseerd worden.

Een derde punt is de infrastructuur. Op bepaalde plaatsen hebben we een moeilijke infrastructuur die tot veiligheidsproblemen kan leiden. Gekend zijn de gebogen perrons. Brussel-Centraal is daar een voorbeeld van. Op bepaalde punten is er bij het instappen in de trein een afstand van 50 of

60 cm tussen de perronboord en de trein. Bij zeer drukke beweging kan dit door drummen op het perron aanleiding geven tot reizigers die tussen het perron en de trein raken. Een ander gekend probleem zijn de lage perrons. Mensen moeten dan zeer hoog opstappen. Vooral voor minder mobiele mensen geeft dat aanleiding tot problemen en soms tot valpartijen.

Dan hebben we de weerselementen. In de winter hebben we nogal wat klachten binnengekregen over perrons die niet sneeuwvrij of ijsvrij waren. Ook bij regenweer hebben we bepaalde infrastructuurgedeeltes die door watergladheid ook risico's vertonen. Ik denk aan trappen, ook roltrappen soms, vloeren of stationsdoorgangen.

Dan hebben we de courante problemen van het struikelen bij in- en uitstappen en op roltrappen, maar dat heeft meer te maken met het gedrum onder de mensen zelf dan met de infrastructuur. Waar wij wel aandacht aan besteden is dat wij soms zien dat beeldschermen voor informatie op plaatsen worden gehangen die niet zonder risico zijn. Ik denk aan de afstap van een trap of in gedeeltes waar mensen samentroepen en kijken naar de informatie. Dat geeft soms aanleiding tot situaties die niet altijd even veilig zijn, omdat door het gedrum en de nabijheid van de trap mensen dan van die trap geduwd worden, met de gevolgen van dien. Ik zeg u, en mijn collega heeft het ook gezegd: het gaat in feite over 2% van het aantal dossiers dat wij behandelen.

De volgende groep van problemen zijn problemen die gegenereerd worden door treinen die niet tijdig stoppen. Ofwel stoppen ze voorbij het perron, met gevolgen voor degenen die moeten afstappen, ofwel rijdt de trein de halte voorbij, met als gevolg dat mensen die de trein al benaderen omdat ze denken dat hij gaat stoppen, dit niet zonder risico doen. Of, en dat is in zeldzame gevallen, treinen die in een aantal keren zeer bruusk stoppen, met een aantal problemen in de trein zelf.

We hebben een groep problemen die gegenereerd worden door het materieel zelf. Een gekend probleem is het probleem van de dubbeldekkers, de M6'en, waar deuren openen tijdens de rit.

Een tweede punt waar we na het ongeval van Pécrot en nu opnieuw attent op werden gemaakt, is dat mensen van de universiteit ons hebben gecontacteerd omdat zij denken dat er meer aandacht moet worden besteed aan het soort van materieel dat men gebruikt bij de inrichting van de treinen om, wanneer ongevallen gebeuren,

preventief een aantal zware kwetsuren dat kan optreden, te voorkomen of te verminderen. Blijkbaar, zegt men ons, bestaan er nu ook computersimulaties om dit soort van dingen door te voeren, om te kijken wat de meest gunstige scenario's zijn bij het inrichten van zo'n trein.

Een ander punt bij materieel is dat de deuren soms aan de verkeerde kant geopend worden, waardoor mensen die daar in de trein staan, vooral bij zwaar bezette treinen, in de problemen kunnen komen. Een vraag die regelmatig terugkomt is wanneer treinen in nood staan. Dat is een technische term om te zeggen dat een trein een technisch probleem heeft of dat hij niet verder kan omdat er bijvoorbeeld een persoonsongeval is en de reizigers moeten afstappen.

De vraag die regelmatig terugkomt is: kan in de treinen niet in een kleine aluminiumladder of een kleine passerelle worden voorzien, om mensen die moeten uitstappen op een veilige manier uit die trein en in de sporen te evacueren? Dat is soms bijzonder lastig en niet evident.

Zoals mijn collega al heeft aangeduid, is er een probleem dat de laatste jaren opgang maakt, met name de capaciteit van de treinen. Wij hebben steeds meer met overvolle treinen te kampen. Dat heeft te maken met de groei van het aantal reizigers, met de afschaffing van vele treinen, maar ook met het feit dat bepaalde treinen vertraging maken, waardoor mensen die normaal in een trein terechtkomen, in een andere terechtkomen. Dat geeft aanleiding tot grote bezetting.

Het gaat zover dat mensen soms tot pakwagens worden toegelaten. Dat is niet zonder risico, mocht zich daar iets voordoen.

Dat is inderdaad een opmerking die vroeger in de marge werd gelanceerd. Wat zou er gebeuren als wij iets zouden voorhebben in een trein die overbezet is?

Treinbegeleiders die aan reizigers vragen om af te stappen omdat ze anders zelf niet kunnen meerijden, het spreekt soms tot de verbeelding. Overbezetting is dus wel degelijk overbezetting.

Na het ongeval in Buizingen komt die vraag in de marge steeds vaker terug.

Een zevende reeks van problemen heeft meer te maken met het veiligheidsgevoel op zich, dan met veiligheid als dusdanig. Het gaat over het onveilig gevoel in bepaalde stationsbuurten, over agressief

gedrag van medereizigers die een gevoel van onveiligheid opwekken, over het gevoel dat men heeft bij het doorkruisen van onderdoorgangen onder stations, in bepaalde fietsenparkings, of in parkings tout court omdat er onvoldoende verlichting is. Het probleem van hangjongeren wordt nogal eens aangekaart, het feit dat er op bepaalde treintrajecten, ik denk aan Brussel-Noord en Brussel-Zuid, bij periodes nogal wat diefstallen zijn waarbij laptops en andere waardevolle objecten het mikpunt zijn. Dat geeft aanleiding tot een negatief veiligheidsgevoel. Vandalisme en graffiti komen vaker voor in de stationsomgeving dan in de trein zelf. Dat is het punt van de elementen die in de dossiers komen.

Het tweede punt is onze bezorgdheid over de aankondiging van een versneld invoeren van veiligheidsinvesteringen, iets wat een absolute noodzakelijkheid is en waar wij op zich geen enkel element tegen in te brengen hebben.

Wij hebben drie bezorgdheden. Ten eerste, de te nemen maatregelen ten aanzien van de reizigers zullen zeer transparant moeten zijn. Men zal zeer duidelijk moeten weten waarover het gaat, over welke lijnen en treinen. Ten tweede, over de maatregelen moet goed en tijdig en op alle mogelijke manieren worden gecommuniceerd. Ten derde, dat moet klantvriendelijk gebeuren.

Ik geef een voorbeeld. Wanneer een IC-trein wordt verplaatst omwille van werken die moeten worden uitgevoerd, moet men die verplaatsing doen na het normale vertrek van de trein en niet ervoor, zoals wij al een paar keer hebben meegemaakt. Dat heeft als gevolg dat reizigers die de trein gewoonlijk nemen en uit gewoonte niet meer naar de borden kijken, de trein missen.

Als er alternatieven zijn, moeten ze duidelijk worden aangegeven. Men moet ook de treinbegeleiders goed informeren over mogelijke afwijkingen van het reglement die worden toegestaan. Het kan zijn dat, om alternatieven aan te bieden, treintrajecten moeten worden gevolgd die normaal met het vervoerbewijs waarover de treinreiziger beschikt, niet kunnen worden gevolgd. Men moet de treinbegeleiders daarover goed inlichten zodat de klanten daardoor niet in de problemen komen.

Het moet ook duidelijk zijn dat de werken geen alibi kunnen zijn voor afschaffingen en vertragingen. Ze moeten vooraf goed worden aangekondigd. Er moet duidelijk over worden gecommuniceerd. Wij ondervinden nu al dat wanneer zich iets voordoet in een bepaalde sectie

van het spoorwegnet alle vertragingen en afschaffingen aan een ongeval of incident dan wel aan werken worden toegeschreven. Er moet een duidelijke scheiding worden gemaakt, zodat het vertrouwen van de reiziger in de informatie die hij daarover krijgt niet wegdeemstert.

Als men het aantal afgeschafte treinen dat voor de werken is gepland bij het aantal afgeschafte treinen van de laatste jaren bijtelt, dan zijn dat er heel wat. Als wij ook zien dat die afgeschafte treinen en de vertraging die zij veroorzaken niet in de algemene stiptheidsstatistieken wordt opgenomen, leidt dat tot wrevel en tot een beeld van het spoorwegnet dat niet helemaal correct is.

De bezorgdheid is werkelijk dat dit duidelijk is, dat hierover vooraf wordt gecommuniceerd, dat begeleidende maatregelen op het terrein worden genomen en dat de rest van de afwikkeling van het verkeer niet door elkaar wordt gehaald. Dat zou het vertrouwen in de vervoersmaatschappij niet bevorderen.

Tot daar een korte inleiding. Wij staan tot uw beschikking voor de vragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leur exposé qui nous donne un aperçu très précis des 2 % de plaintes relatives à la sécurité et aux accidents. J'aurais voulu que vous nous éclairiez sur la manière dont s'élaborent les recommandations à partir de ces plaintes? Quelles sont-elles? Quelle place prennent-elles par rapport à l'ensemble des recommandations émises, notamment dans votre rapport annuel? Comment sont-elles accueillies ou entendues au niveau de la SNCB?

Valérie De Bue (MR): Messieurs, depuis l'existence de votre service, quelle est l'évolution des plaintes relatives à la sécurité? J'imagine que des recommandations ont dû être faites et qu'elles sont reprises dans un tableau. Êtes-vous informé du suivi des recommandations que vous formulez au groupe SNCB? Cela devrait être le cas.

Je suis également interpellée par le problème de la suppression des trains qui engendre un manque de capacité et un risque au niveau de la sécurité, les trains étant sur-bondés. En outre, le plan de sécurité accéléré qui nous a été présenté prévoit de nouvelles suppressions de trains, même si on y minimise le pourcentage par rapport au nombre total de trains qui circulent sur le réseau. Monsieur le président, disposez-vous de données chiffrées à cet égard? Vous parlez d'un

nombre considérable. Peut-on quantifier ce problème?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik had een vraag over de afgeschafte treinen, maar onze documentatie staat nog altijd niet helemaal op punt. Hetgeen men vooropstelt, zelfs los van het installeren van veiligheidssystemen, is voor 2010 meer. In 2009 was het aantal afgeschafte treinen nogal spectaculair, los van het installeren van veiligheidssystemen. Wij hebben de projecties voor 2010, maar in 2009 was het aantal afgeschafte treinen nogal spectaculair hoog. Misschien kunt u daarover wat duiding geven.

Camille Dieu (PS): Messieurs, après vous avoir entendus, on s'aperçoit évidemment que les craintes relatives à la sécurité revêtent des visages différents, puisque vous parlez d'un sentiment d'insécurité, qui n'est peut-être pas toujours justifié, de chutes, de dégradations de matériel, d'accidents divers, de parkings peu surveillés, etc.

Avez-vous constaté une évolution, ces dernières années, au niveau des plaintes des usagers, notamment en ce qui concerne celles liées à la sécurité? Depuis la catastrophe de Hal, vous remarquez des craintes supplémentaires en cas de trains surpeuplés, etc. Ce sentiment s'est-il généralisé? Disposez-vous de suffisamment de moyens pour remplir votre mission? Comment pourriez-vous qualifier votre collaboration avec la SNCB? Comment votre travail peut-il être pris en compte par le groupe?

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Dieu in verband met het overleg. Die vraag heb ik ook gesteld aan de reizigersorganisaties.

Ik heb nog een tweede vraag. In het verleden bezondigde de NMBS zich nogal eens aan een onvoldoende motivatie van adviezen. Dat viel natuurlijk niet altijd in goede aarde bij de klanten. Wat is de situatie op dat vlak nu?

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, u hebt veiligheid in een veel breder kader geplaatst met een aantal andere aspecten waarop ook de focus gelegd moet worden.

Andere collega's hebben ook al gevraagd wat er met de adviezen is gebeurd. Wanneer zijn die adviezen gegeven? Welke oplossingen zijn er daaraan gegeven? Hoe zit de wisselwerking in mekaar tussen het geven van adviezen en het komen tot oplossingen?

Een tweede element heeft betrekking op het bijkomend aantal afgeschafte treinen dat nu in het vooruitzicht wordt gesteld, om veiligheidssystemen aan te brengen. U hebt gezegd dat er soms een veiligheidsprobleem is door overbezetting. Wat is uw vrees voor de toekomst als er bijkomend treinen zullen worden afgeschafst boven op de afschaffingen die we nu reeds kennen, omdat bepaald materiaal niet voorhanden zal zijn?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, bedankt voor de toelichting die u hebt gegeven.

Net zoals collega Geerts en collega Van Campenhout, wil ik ook even stilstaan bij de afschaffing van treinen. Er worden 5 000 extra treinen afgeschafst voor het installeren van de veiligheidsinstallaties in 2010, 2011 en 2012. Dat aantal zou komen boven op de geplande of reeds voorziene annuleringen. Dan spreken we over een cijfer van 10 000. In 2009 waren er echter ruim 21 000 afgeschafte treinen. Hoe moeten we die cijfers in verhouding zien? Zit in die 21 000 al die 10 000 inbegrepen waarmee sowieso rekening wordt gehouden, of komt dat aantal daar nog bovenop? Om een goed beeld te krijgen, zou het interessant zijn om daar wat meer duidelijkheid over te krijgen.

U vernoemt drie bekommernissen aangaande de afschaffing van treinen. Ik denk dat die alleen maar ondersteund kunnen worden, zoals de minister hier ook al heeft gedaan. De communicatie daarover aan de reizigers moet heel doorzichtig gebeuren. Dat is volgens mij essentieel en dat moeten we zeker meenemen.

Jean-Marc Jeanfils : Monsieur le président, beaucoup de questions portent sur les recommandations et les avis que le service de médiation peut remettre.

En ce qui concerne le nombre d'avis rendus spécifiquement sur la sécurité, je ne pourrais pas, de mémoire, vous donner un chiffre précis. Un simple regard dans le rapport annuel me permettrait de vous répondre.

Quant au nombre de plaintes relatives à la sécurité et aux accidents depuis 1993, leur évolution est la suivante. En 1993, il y en avait 6 sur 700 plaintes au total. Pour 2009, nous en sommes à 107 pour 6 000 plaintes. Je ne crois pas que le nombre de plaintes s'est accru au niveau de la sécurité, il suit la courbe.

La question du suivi de nos avis revient très régulièrement lorsque nous présentons notre rapport annuel. Le suivi des avis par le groupe SNCB n'est généralement pas très brillant. Environ 10 ou 15 %, parfois 20 % les bonnes années, des avis qui sont totalement suivis.

Ce n'est pas une défaite pour nous dans la mesure où ces avis peuvent être de deux types. Parfois, la SNCB n'est pas d'accord avec notre point de vue, et nous allons jusqu'au bout de la procédure. Parfois, et c'est souvent le cas, il y a des avis qui ont une portée plus structurelle, qui touchent à la réglementation ou à des questions de principes. Dans ces cas, à force de taper sur le clou, il finit bien par s'enfoncer un jour ou l'autre.

Il est vrai que les avis ne sont pas suivis mais nous avons pu constater que deux ou trois ans après, dans des documents internes au groupe SNCB, on retrouvait des recommandations ou des parties de recommandations que nous avons émises et qui avaient été refusées, parfois même sans motivation.

Le fait qu'un avis ayant une portée structurelle soit rejeté n'est donc pas nécessairement un échec, si ce n'est pour le client, car au moins le débat a été lancé. Nous savons qu'en interne, on en discute même si on ne souhaite pas en prendre connaissance maintenant soit pour des raisons de principe soit pour des raisons d'alignement sur des réglementations européennes.

Le plus bel exemple a été le nombre d'avis que nous avons remis pendant des années sur des compensations en cas de retards pour les titulaires d'une carte de train. Cela a été systématiquement repoussé mais, finalement, un système de compensations a vu le jour. On ne dit pas que c'est grâce à nos avis mais à force d'avoir tapé sur le clou, il a fini par entrer. Disons qu'il est à moitié enfoncé.

En ce qui concerne notre collaboration avec le groupe SNCB, les débuts ont peut-être été un peu difficiles. Je crois qu'au fil des années, un climat de confiance et de collaboration s'est instauré avec notre service, mais chacun sait bien où est sa place, quel est notre rôle et quel est le rôle du groupe SNCB.

Je pense qu'au niveau de la collaboration avec, notamment, le service clientèle, cela se passe relativement bien. Maintenant, nous avons toujours dit, et depuis plusieurs années nous insistons là-dessus, qu'au niveau interne, même ce service clientèle peine parfois à obtenir des

réponses. Il doit nous fournir des renseignements dont nous avons besoin, ce qui ralentit considérablement la longueur de traitement des plaintes et, évidemment, les difficultés que nous ressentons, le client les ressent et le service clientèle également.

Guido Herman: Ik wil even doorgaan op de problematiek van de afgeschafte treinen en de treinen die men de volgende jaren bijkomend wil afschaffen. Ik meen dat men goed onder ogen moet zien dat de capaciteit waarover men thans beschikt het resultaat is van verschillende bewegingen.

Ten eerste, er is een algemeen probleem met de stiptheid. Ik heb dat al gezegd. Treinen die in een normaal stipheidspatroon voldoende capaciteit hebben, krijgen daardoor onvoldoende capaciteit. De trein die er al moest zijn, komt soms niet. Het cliënteel van die trein neemt een andere, de eerstvolgende, die dan een ondercapaciteit heeft. Treinen die niet stipt rijden, geven geen goede aansluitingen. Het gevolg is dat de capaciteit van een bepaalde trein naar een andere trein verschuift.

Ten tweede, wij stellen vast dat er in de voorbije twee jaar, en zeker vorig jaar, een toenemend aantal technische problemen is. Dat zijn dus ook treinen en capaciteit die niet beschikbaar zijn. Dat betekent dat ouder materieel, meestal materieel dat een beperktere capaciteit heeft, ingezet werd of wordt om de mensen te vervoeren.

Ten derde, ook nieuw materieel, en de laatste tijd vooral nieuw materieel, zorgt voor grote problemen. Dat baart ons zorgen. De dubbeldekkers – dat is de ervaring die wij hebben uit onze klachtenpraktijk – geven heel wat technische problemen. Stellen dat door het nieuwe materieel de problemen opgelost worden, is niet juist. Dat is de ervaring die wij hebben. Wij hebben het gevolgd, wanneer nieuw materieel op bepaalde lijnen ingezet wordt. Na verloop van tijd voelen wij dat er klachten over de afschaffing van treinen komen. Mag men dat zomaar veralgemenen? Neen, maar men mag ook het omgekeerde, namelijk dat door nieuw materieel sowieso de problemen met het materieel zullen verdwijnen, niet veralgemenen. De deuren van de M6-rijtuigen vormen een probleem, net als de M6-rijtuigen die niet meer opstarten na een paar keer te hebben stilgestaan in een aantal stations. Die problemen blijven aanhouden. Zeer bekend bij de problematiek van de dubbeldekkers zijn ook de koppelingsproblemen. De problemen met de koppeling zijn zeker verbeterd in vergelijking met

twee jaar geleden, maar de situatie blijft problematisch. Elke treinbegeleider die regelmatig dergelijke treinen begeleidt, zal u dat bevestigen.

Daar rijst dus een probleem.

Naarmate zich technische problemen voordoen, vermindert natuurlijk de beschikbare capaciteit. Als men dan nog extra treinen afschaft, dreigt men inderdaad in de problemen te geraken. Op dit punt rijst zeer duidelijk de vraag naar een zeer duidelijke planning van het materieel. Daar zijn wij echter compleet onbevoegd voor want wij hebben daar geen enkel zicht op. Wij hebben wel de indruk, op basis van enkele dossiers, dat men niet altijd precies op de hoogte is van waar het materieel ingezet wordt of ingezet kan worden.

Ik geef u een voorbeeld. Wanneer wij vragen een trein te versterken is het antwoord soms dat die trein zal worden versterkt van 2 naar 4 rijtuigen, terwijl hij op het terrein al met 6 rijtuigen rijdt. Dan is er een probleem. Er moet kortom een heel goede opvolging zijn van wat er exact op het terrein gebeurt.

De indruk ontstaat – dat is wat wij onder elkaar concluderen – dat het altijd zeer snel moet gaan. Treinen vallen in panne en worden vervangen. Dat is echter niet evident. Het is een zeer complex spel. Men moet materieel ter plaatse krijgen en men moet materieel in een bepaalde balans brengen, want de dienstregeling moet gerespecteerd worden. Kortom, het is allemaal zeer complex. Daardoor kan het gebeuren dat men op een bepaald moment geen correct overzicht heeft. Het is niet altijd eenvoudig.

Vorig jaar zijn er inderdaad 21 500 treinen afgeschaft. Die afschaffing, dat weet u, betreft ook treinen die al een groot deel van hun traject afgelegd hebben. Neem bijvoorbeeld de trein naar Antwerpen-Centraal die wordt afgeschaft in Antwerpen-Berchem. Dat is een gekend fenomeen. Dit geldt als een afgeschafte trein. Neem de trein Luik-Maastricht die afgeschaft wordt in Visé. Die geldt als afgeschafte trein, hoewel hij al een groot stuk van zijn traject gereden heeft. Het probleem daarbij is dat in de berekening van de vertragingstatistiek deze treinen niet verrekend worden.

Er is ter zake nogal wat dubbelzinnigheid. Daar moet duidelijkheid over komen. De reiziger zelf kan die trein aanrekenen in zijn vertragingstatistiek. In de statistiek van de individuele reiziger verschijnt die trein wel, maar in de algemene vertragingstatistiek die gepubliceerd

wordt door de NMBS-groep verschijnt die trein niet. Wanneer wij de vraag stellen of die verrekend wordt en hoe, komt daar geen antwoord op. Dat is gewoon omdat die er niet in verrekend wordt. Dat is ook zeer moeilijk: hoeveel vertraging moet men voor zo'n trein rekenen?

Dit speelt uiteraard een rol voor de klanten, en het speelt zeker een rol voor minder mobiele klanten. Treinen die afgeschaft worden, blijven immers niet altijd staan in een station dat toegankelijk is voor minder mobiele mensen.

Ik geef het voorbeeld van Antwerpen-Berchem, dat een zeer moeilijk station is voor reizigers die minder mobiel zijn. Vandaar onze bekommernis dat de extra treinen die worden afgeschaft, vooraf goed worden aangekondigd en dat er ook alternatieven worden aangekondigd. Als die alternatieven worden aangekondigd, veronderstel ik dat men ook de nodige schikkingen zal nemen om de capaciteit die noodzakelijk is om de vervoersstromen aan te kunnen, aan te passen.

Ik herhaal dat de capaciteit die op een bepaald ogenblik op het terrein aanwezig is, een resultaat is van meerdere factoren. Veel spoorwegmensen blijven dat herhalen. We hebben daarjuist gezegd dat in periodes van veelvuldige vertragingen en afschaffingen van treinen, mensen in drukke stations zich zeer snel moeten verplaatsen, met soms alle risico's van dien. Men mag die risico's niet overdrijven, maar ze zijn er wel. Dat heeft te maken met de basisregel van de stiptheid. De eerste grote beweging die moet gebeuren, is proberen die stiptheid te herstellen. Dan zal men ook veel beter het capaciteitsmanagement in de hand hebben en zal men ook een veel beter zicht hebben op de reizigersstromen die zich normalerwijs voordoen en op de alternatieven die men voor die reizigersstromen kan organiseren. Als men die alternatieven organiseert, terwijl de stiptheid faalt, dan faalt het hele schema en heeft men de situatie niet meer in de hand. Dan ontstaan er problemen. Daarom is de stiptheid, na de veiligheid, de eerste prioriteit, waaraan absoluut moet worden gewerkt om de huidige, veelvuldige inspanningen te optimaliseren.

Het tweede element na de stiptheid is de samenwerking tussen de operatoren op het veld. We zien zeer vaak dat er suboptimalisaties zijn bij gebruik van middelen op het veld, maar de optimalisatie met het oog op de klant is er niet. Daarom moet men denken vanuit het standpunt van de klant, zoals de minister altijd zegt. Dat is de noodzakelijke optimalisatie, omdat men dan vanuit het standpunt van de klant de problematiek

benadert en men vermijdt dat suboptimalisaties, die op zich rationeel verdedigbaar zijn, uiteindelijk niet leiden tot een verbetering van de kwaliteit op het terrein.

Ik geef u een concreet bekend voorbeeld van enkele jaren geleden. Op het moment dat er een reallocatie is van personeel bij Infrabel, wordt er personeel weggetrokken uit een aantal stations waar, bijvoorbeeld, minder mobiele mensen regelmatig treinen nemen.

Als men niet denkt vanuit de klant, dan komt men in situaties terecht waarbij minder mobiele mensen op het perron staan, er een reallocatie is van personeel bij Infrabel, die op zichzelf verdedigbaar is. Die suboptimalisatie is niet in het voordeel van de klant. Dat soort van beslissingen moeten worden vermeden. Zij kunnen enkel worden vermeden door de violen te stemmen en door werkelijk te denken vanuit de situatie van de klant.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Herman voor de toelichting. De NMBS heeft gisteren Zwitserland zowat als benchmark uitgeroepen. Wij hebben geleerd dat stiptheid en veiligheid samenhangen met een net dat goed functioneert. U hebt op dat vlak volledig gelijk.

Wat de afgeschafte treinen betreft, wij zijn ons aan het documenteren, maar ik blijf bij de vraag van collega Van den Bergh. Wij krijgen een projectie voor 2010 van 2 216 afgeschafte treinen. In 2009 waren er 21 500 afgeschafte treinen. Zijn dat de weersomstandigheden of wat?

Guido Herman: Neen, ik denk dat het getal van 2 216 te maken heeft met de geplande werken.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): In de tabel die wij hebben gekregen, wordt melding gemaakt van 2 216 afgeschafte treinen zonder de versnelling TBL1+. Het aantal extra afgeschafte treinen bedraagt 1 260.

Guido Herman: Ik kan u alleen de cijfers geven van de reëel afgeschafte treinen van de vorige jaren. Tussen 2000 en 2006 waren er gemiddeld 7 500 tot 8 000 afgeschafte treinen per jaar. Tussen 2006 en 2009 bedroeg dat gemiddelde 17 000 afgeschafte treinen per jaar. Dat is de realiteit.

Wat de planning betreft, ik kan mij voorstellen dat men voor de uit te voeren werken exact moet weten op welke lijnen dat zal gebeuren en welke

treinen daarvoor zullen moeten worden omgeleid of afgeschaft. Ik kan alleen spreken over de treinen die reëel werden afgeschaft in de voorgaande jaren.

U weet dat in dat aantal voor 2009 een 4 000-tal treinen zit naar aanleiding van de brand in Herentals. U moet dat allemaal bekijken en rekening houden met de evenementen die zich hebben voorgedaan. Als u de gemiddelde cijfers neemt, dan ziet u na 2006 toch wel een serieuze sprong. De vraag is wat hiervan de oorzaak is.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): De ambitie is in ieder geval veel beter.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous avez évoqué vos relations avec le groupe SNCB, composé de trois entités différentes. On a reçu les représentants des usagers il y a quelques semaines. Ils ont évoqué le fait que ce n'était pas forcément la même chose, les relations avec SNCB Voyageurs ou avec Infrabel. J'aurais voulu savoir si, de votre côté, vous aviez aussi une impression de traitement un peu différencié entre les différentes entités du groupe et si, dans les réponses aux recommandations et aux avis que vous émettez, il y a une tendance des entités à éventuellement rejeter sur une autre entité la responsabilité d'un problème ou à renvoyer la patate chaude du groupe SNCB vers Infrabel et inversement.

Jean-Marc Jeanfils: Nos relations se passent essentiellement avec l'opérateur évidemment. Mais nous avons aussi beaucoup de contacts avec Infrabel et celle-ci nous invite régulièrement à toutes sortes de séances d'information ou des tables rondes. A ce niveau-là, personnellement, je ne vois pas de différences de traitement à notre égard, que ce soit le holding, l'opérateur ou le gestionnaire d'infrastructure.

Quant à nos recommandations, elles sont, la plupart du temps, envoyées aux services de l'opérateur et non pas aux services d'Infrabel. On n'a pas de problèmes majeurs, ni plus ni moins, avec l'un ou avec l'autre. Nos relations sont tout à fait égales et nous ne traitons pas de manière différente l'un ou l'autre.

Vous devez savoir que lorsque nous recevons une plainte, qu'elle ait d'abord été traitée par le groupe SNCB ou non, nous l'envoyons au Holding. C'est un protocole d'accord qu'on a passé il y a des années. En fonction du contenu de la plainte, le secrétariat général le transmet à l'organe chargé d'examiner la plainte pour que, justement, pour

une raison de responsabilité, nous ne prenions pas d'office le choix entre Infrabel ou l'opérateur. C'est à eux de fournir les éléments pour obtenir une réponse cohérente. Dans beaucoup de dossiers, on a besoin évidemment de renseignements venant, tant du gestionnaire d'infrastructure, que de l'opérateur ou du holding dans certains cas.

Quant au rejet de responsabilité, je dirais qu'il n'y en a pas. Il nous apparaît plutôt lorsque l'on fournit les statistiques annuelles, etc., où l'on voit les différents tableaux avec les différentes causes de responsabilité, y compris les mouvements de voyageurs dont a parlé mon collègue. Dans nos avis, on ne nous dit pas "non, ce n'est pas moi, c'est lui". Par contre, ce qui est très net, c'est "ce n'est pas de mon ressort, je ne me prononce absolument pas là-dessus". Il est clair qu'on ne marche pas sur les plates-bandes des autres. On ne va pas assumer des responsabilités qui ne sont pas les nôtres.

David Geerts (sp.a): Ik wil toch nog een verduidelijking hebben en kijken of ik het inderdaad goed gehoord heb. Wij gingen ervan uit dat met de inzet van nieuw materiaal minder treinen zouden afgeschaft worden, de stiptheid zou verbeterd worden, dat het positief zou zijn.

U zegt dat de inzet van een dubbeldekstrein relatief gezien meer afgeschafte treinen veroorzaakt, terwijl wij ervan uitgingen dat het oude materiaal voor een probleem zorgde. Terwijl hier telkenmale gezegd werd dat de inzet van nieuw materiaal zal leiden tot een verbetering, zegt u dat dubbeldekstreinen problemen geven.

Hebt u daarvan cijfers? In welke mate wordt dat cijfermatig weergegeven, waarop uw argumentatie dan kan gesteund worden. U hebt dat in het verleden ook reeds gezegd. Wat is er daarmee dan gebeurd?

Guido Herman: Ik kan alleen voortgaan op hetgeen ik in de klachten vaststel. Als u mij vraagt of ik daarover cijfers heb, neen. Ik wil absoluut niet zeggen, laten wij daarover duidelijk zijn, dat het inzetten van nieuw materieel sowieso tot problemen leidt. Maar wanneer men zegt dat met het inzetten van nieuw materieel de problemen opgelost zijn, kan ik alleen maar onderstrepen dat in de praktijk blijkt dat er nog heel wat problemen zijn. Er zijn problemen met de deuren. Wij maken het zelf regelmatig mee, want wij zijn ook trouwe treinreizigers. Er zijn problemen met het heropstarten van die dingen. Er zijn problemen met de communicatiesystemen in die rijtuigen. Er

zijn dus een aantal problemen. Dat kan, als ze van tijdelijke aard zouden zijn. Dat is nieuw materieel. Wij hebben dat met verschillende types nieuw materieel meegemaakt. Dat zijn de zogezegde kinderziektes.

Het probleem is wel het volgende. Als wij bij een tweede en een derde bestelling van dat materieel expliciet de vraag stellen of die problemen opgelost zijn, krijg ik daarop nauwelijks antwoord. Dat laat mij niet altijd het beste vermoeden. Als wij dan op het terrein kijken, dan zien wij wat wij zien. Dat zijn zaken die blijkbaar blijven duren. Ik herhaal, die problemen blijven aanhouden.

Men mag die problemen ook niet onderschatten, juist omdat het om grote capaciteiten gaat. Het gaat over 1 200 reizigers die men vervoert in de spitsuren. Als er dan een trein blijft hangen, als er daar een probleem is, zijn dat 1 200 mensen, als de trein volzit, die in de problemen komen.

Er moet daaraan sowieso aandacht worden besteed en dat gebeurt ook. Ik kan het mij ook voorstellen, dat zijn nieuwe dingen, die zitten in een periode van garantie en dat moet met de fabrikant bekeken worden. Het is echter duidelijk dat niet zomaar de vergelijking kan gemaakt worden dat nieuw materieel gelijk staat aan geen problemen.

Ik zeg u dat dat niet nieuw is. Wij hebben vroeger dezelfde problemen gehad met bepaalde types locomotieven. Die zijn opgelost na verloop van tijd. Men kan nu echter niet meer zeggen dat de M6-dubbeldekkers hun eerste maanden aan het rijden zijn. Ze zijn reeds een aantal jaren op het terrein. Dat verdient toch wel bijzondere aandacht. Hoe komt het dat men die problemen met zich blijft meeslepen?

Le président: Messieurs, je vous remercie pour votre témoignage, les explications, les détails. Nous reviendrons peut-être vers vous le cas échéant.

Audition de représentants de la 'European Railway Agency' (ERA)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de 'European Railway Agency' (ERA)

Chers collègues, à présent, nous accueillons M. Rob Rumping, expert dans le domaine des enquêtes en matière d'accident, l'ERA, et Mme Rajan, chef de secteur au sein de l'unité de sécurité de l'Agence ferroviaire européenne, ERA.

Madame, monsieur, je vous demanderai de situer l'ERA. Quelles sont ses missions, son rôle, les tâches qui lui sont dévolues? Quels sont les différents renseignements relatifs aux dispositifs de sécurité au niveau européen?

De heer Rumping heeft het woord.

Rob Rumping: Allereerst wil ik u bedanken voor de uitnodiging zodat het Europees Spoorwegagentschap hier aanwezig kan zijn om onze visie op spoorwegveiligheid kenbaar te maken na het ongeval in Buizingen. Ik ben Rob Rumping en mijn vak is ongevalonderzoek. Links van mij zit Jane Rajan.

Voor ik begin met de presentatie wil ik twee opmerkingen maken. Allereerst wil ik mijn medeleven uitspreken met de slachtoffers en de nabestaanden en natuurlijk ook met de gewonden en de familieleden. Een tweede opmerking die ik wil maken is dat het onderzoek dat op dit ogenblik gedaan wordt door het onderzoeksorgaan in België na het ongeval in Buizingen op dit ogenblik bezig is. Dat onderzoek wordt natuurlijk op basis van feiten gedaan naar de achterliggende oorzaken. Het is essentieel dat dit zorgvuldig gebeurt want uiteindelijk zullen daar aanbevelingen uit rollen. Die aanbevelingen zijn de basis voor fundamentele veranderingen om dit soort ongevallen te voorkomen natuurlijk. Alleen, op dit ogenblik is nog niets gepubliceerd. Daarover kunnen wij dus weinig zeggen. Wel wil ik u deelgenoot maken van de visie die het agentschap heeft op het gebied van de spoorwegveiligheid in zijn algemeenheid en België in het bijzonder en wel in antwoord op de vraag in hoeverre er mogelijkheden zijn om het spoorstelsel te verbeteren en veiliger te maken. In dat kader moet u mijn presentatie zien.

Dan gaan we nu naar de eerste slide. De eerste slide geeft een overzicht van de eindconclusies die ik heb. Ik wil die kort eerst even toelichten. Het railvervoer in de EU is de veiligste vorm van vervoer op de grond. De Belgische spoorwegen zijn in lijn met het Europese gemiddelde, niet

slechter, niet beter. Dat betekent echter natuurlijk niet dat er niets gedaan moet worden. Er zijn bijna-ongevallen, er zijn risico's, er zijn ongevallen. Dat betekent dat het continu leren en verbeteren van veiligheid eigenlijk een heel cruciaal element is. We hebben daar een woord voor en dat is de ERA-visie op het gebied van veiligheid, het veiligheidsbeheersysteem. Daar wordt mee bedoeld dat het topmanagement bezig is met veiligheid, met risico's inventariseren, kijken of de risico's beperkt kunnen worden, de kans op een ongeval verkleind kan worden en de gevolgen van een ongeval beperkt kunnen worden. Dat hoort centraal te staan in de bedrijfsvoering.

Hieronder vallen niet alleen risico's als botsingen, maar ook aanrijdingen op overwegen, ook het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook aanrijdingen van personen gerelateerd aan rail. Het is dus veel breder dan uitsluitend botsingen. Het veiligheidsbeheersysteem is een kernbegrip op het gebied van veiligheid.

Dat zeg ik niet alleen als specialist: dit gedachtegoed vormt de basis van de Europese richtlijn. De duurzame beheersing van veiligheid vindt dan ook plaats door middel van een correcte toepassing van dit gedachtegoed van de directieve, van de Europese richtlijn. Dat betekent ook dat wij eigenlijk zeggen – dat geldt voor alle landen, dus ook voor België – dat het belangrijk is dat er verantwoordelijkheid op het gebied van veiligheid wordt genomen en dat er continu geleerd wordt en er geprobeerd wordt de veiligheidsrisico's zo klein mogelijk te maken. Nogmaals, het veiligheidsbeheersysteem staat daarbij centraal.

Hier ziet u een overzicht van de spoorwegondernemingen in het midden en onder aan de linkerkant de infrastructuurmanager. Dat noemen we dus Infrabel in België. Daarnaast natuurlijk de nationale veiligheidsinstantie die een belangrijke rol speelt en een onderzoeksorgaan. Deze partijen zijn zo genoemd omdat ze binnen de Europese richtlijn ook zo genoemd worden. Deze partijen hebben bepaalde verantwoordelijkheden die cruciaal zijn in het hele systeem.

De Europese richtlijn is omgezet in 2006 en daar staan expliciete verantwoordelijkheden in. We beginnen met de nationale veiligheidsinstantie: daar staat de verantwoordelijkheid in over het regelen en het controleren van de spoorwegveiligheid op nationaal niveau. Dat kan op verschillende manieren: door toelating tot ingebruikname van subsystemen, de afgifte van

veiligheidscertificaten en het ontwikkelen van een nationaal kader qua regelgeving.

Dan hebben we het nationale onderzoeksorgaan. Dat verricht onafhankelijk onderzoek – essentieel, natuurlijk – niet op meningen gericht, maar op feiten. Dat is belangrijk voor de maatregelen die volgen. Op feiten, natuurlijk met het doel om achterliggende oorzaken vast te stellen, ongevallen te voorkomen en lessen hieruit te leren. Wat van belang is om nog op te merken is dat ongevallen meestal erg complex zijn en er meerdere aspecten vaak een rol spelen.

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid is uiteindelijk neergelegd bij de spoorondernemingen en het infrabeheer.

Dat betekent: risico's inventariseren, in kaart brengen, risico's assen, maatregelen nemen en volgen, monitoren. Dat hoort systematisch en structureel te gebeuren. Daarvoor dient een veiligheidsbeheersysteem.

Het onderzoeksorgaan dat ik zonet vernoemde, is ook wettelijk verankerd in deze Europese richtlijn. De onafhankelijkheid speelt daarbij een cruciale rol. Natuurlijk is het van belang dat het onderzoeksorgaan daartoe voldoende financiële middelen krijgt. Het moet een permanent orgaan zijn binnen het land en onafhankelijk onderzoek kunnen verrichten, ook los van justitieel onderzoek.

Conclusies op basis van die richtlijn.

Veiligheid is in zijn algemeenheid te verbeteren door toepassing van die richtlijn. Dat betekent ook: de implementatie daarvan, niet alleen naar de letter, maar ook in werkelijkheid. In de praktijk moet er uitvoering aan gegeven worden. Dat betekent dat organisaties binnen het railsysteem bezig zijn met het veiligheidsbeheersysteem. Het management is bezig met risico's te assen en risico's te proberen te beperken. Het veiligheidsbeheersysteem staat daarbij centraal, voor alle risico's binnen de railsector.

Het onderzoeksorgaan, zoals ik zonet heb aangegeven, is belast met het onderzoek naar feiten, onafhankelijk, niet schuldgericht, met de bedoeling om te leren van ongevallen op nationaal niveau.

Nu ga ik over naar enige statistische informatie. Ik wil daarbij een opmerking vooraf maken. Die opmerking is dat deze informatie gebaseerd is op statistieken. Statistieken zijn betrekkelijk. De

informatie die wij vergaren, vergaren wij van alle Europese landen. Wij krijgen die. De informatie is nog niet helemaal compleet, want die data zijn nog in ontwikkeling. Desalniettemin gebruiken we die informatie, want ze is ook waardevol.

Daarnaast zijn er inmiddels ook doelstellingen op veiligheidsgebied geformuleerd.

In de Europese richtlijn wordt er ook een referentie gemaakt aan het wegverkeer. Ik haal nu cijfers aan over het wegverkeer. U ziet dat er jaarlijks in Europa 42 854 dodelijke slachtoffers zijn. In België, in hetzelfde jaar, is dat aantal 1 067. Er zijn 66 907 gewonden. Op het railverkeer zijn het er Europees 1 517 in 2007, en 1 371 gewonden. In 2007 waren er 38 dode slachtoffers en 98 gewonden.

Ik probeer u hiermee een vergelijking te geven, maar dat neemt niet weg dat de uiterste inspanning moet worden geleverd om slachtoffers te vermijden. Dit is om een beeld te schetsen.

Op de volgende sheet ziet u een overzicht van de slachtoffers in het railverkeer in Europa, verdeeld in verschillende groepen. Links ziet u de passagiers, dat zijn botsingen, er kunnen ook ontsporingen zijn met vele botsingen. Daarnaast ziet u de werknemers. Daarnaast vindt u het aantal slachtoffers op spoorwegovergangen, ongeveer 500. Het merendeel van aanrijdingen met personen langs en bij de baan bedraagt meer dan 700. Er is ook nog een categorie 'anderen'. Dat is ongeveer de verdeling.

Hier ziet u een grafiek. De grafiek geeft weer dat er binnen Europa verschillende veiligheidsprestaties zijn. Onder vindt u de landen, links vindt u de kengetallen. De Europese richtlijn geeft aan dat elk land zijn eigen veiligheidsprestatie moet handhaven, of naar beneden moet brengen. U ziet de groene lijn die onder is aangegeven, het gemiddelde, dat wordt de nationale referentiewaarde genoemd.

Links onderaan ligt België op de gemiddelde lijn, niet slechter en niet beter. België moet dat niveau aanhouden en de risico's zoveel mogelijk naar beneden brengen. Daar komt het veiligheidsbeheersysteem weer aan te pas.

De volgende sheet geeft een overzicht van het aantal ongevallen per miljoen treinkilometer, per land. U ziet de Europese landen. Deze sheet is bedoeld om een beeld te geven dat er verschillen zijn in het aantal ongevallen. Het geeft een indruk, meer niet.

Op de volgende sheet ziet u het aantal ongevallen per miljoen treinkilometers in België. Aan de linkerkant ziet u België 2006-2007-2008 in stijgende lijn. Europees is er een dalende lijn. Dat roept vragen op. Wat speelde er in 2006? Dat is het veiligheidsmanagementsysteem. Wat zijn de risico's? Wat is er acceptabel? Welke maatregelen nemen wij? Hoe gaan wij daarmee om?

Aan de rechterkant ziet u het Europese gemiddelde. U ziet dat België er iets bovenuit steekt. Ik heb ook een overzicht van het aantal bijna-ongevallen. Ook die informatie verzamelen wij van de landen. Het betreft gebroken rails, een knik in het spoor, verkeerde beeldvorming bij seinen, roodlichtpassages en gebroken wielen en assen. Dat zijn bijna-ongevallen, voorlopers van echte ongevallen.

De volgende sheet geeft ook bijna-ongevallen aan. De roodlichtpassages ziet u in het midden. U ziet, op basis van de informatie die wij van België hebben gekregen, een stijging van 2006 naar 2007 van bijna 100 %. De vraag is waarom het cijfer niet omlaag gegaan is.

Ik kom tot de conclusies betreffende de duurzame beheersing van de veiligheid. De cijfers en het overzicht heb ik u gegeven. De data zijn sterk in ontwikkeling. Wij zijn bezig met het maken van gemeenschappelijke definities om de cijfers beter te laten zijn. Het railvervoer binnen Europa is de veiligste vorm. Dat heb ik aangegeven. De Belgische spoorwegen zijn in lijn met het Europese gemiddelde, maar dat betekent niet dat er niets gedaan hoeft te worden. Er moet van het topmanagement van de betrokken bedrijven continu aandacht zijn voor risico's en de manier waarop men daarmee omgaat. Daar is een middel voor. Het staat in de Europese richtlijn. Het heet het veiligheidsbeheerssysteem.

Ik eindig waarmee ik begonnen ben. De kern is dat het veiligheidsbeheerssysteem een middel is. Misschien bent u verbaasd dat u van het ERA niet hebt doorgekregen dat wij voor een technisch middel gaan. Het veiligheidsbeheerssysteem is veel breder dan een technisch middel. Het betreft alle middelen die daarbij horen, de technieken en de mensen. Het topmanagement is daarmee bezig en neemt besluiten om veiligheid te beheersen en te controleren voor de reizigers die er zijn. Ik meen dat het in België over 700 000 reizigers per dag gaat. De duurzame beheersing van de veiligheid kan met name gerealiseerd worden doordat de Europese richtlijn daarin

gevolgd wordt.

Het Europese Spoorwegagentschap stelt nog voor om de effectieve invoering van de richtlijn in België, specifiek met betrekking tot de activiteiten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan, te evalueren indien de Belgische bijzondere parlementaire onderzoekscommissie dat zou wensen, en hiervan voor eind juni 2010 te rapporteren..

Tot daar mijn presentatie.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie, monsieur, pour votre présentation. Merci également d'avoir rappelé certains chiffres relatifs à la sécurité globale du rail et au transport par route. Il est important de garder à l'esprit ce genre de statistiques. Je comprends que vous ne vous attachiez pas exclusivement aux systèmes d'aide à la conduite ni aux systèmes de sécurité qui ne forment qu'un des éléments, comme vous l'avez dit, d'un système global de sécurité du rail. Mais, dans cette commission, nous sommes en attente d'informations sur les différents systèmes de sécurité en vigueur aujourd'hui en Europe.

Je suppose que, dans vos travaux, vous vous intéressez à ces différents systèmes - qu'on les appelle "systèmes de freinage automatique", "systèmes d'aide à la conduite", etc. Pouvez-vous nous en dresser un panorama ainsi qu'un comparatif des avantages et des inconvénients?

Valérie De Bue (MR): Un graphique a circulé rapidement sur la situation contrastée de la Belgique par rapport à la moyenne européenne. Si je me souviens bien, il s'agissait du nombre d'accidents par million de kilomètres. Cela concernait les trois dernières années.

Pourriez-vous nous communiquer quelques explications à cet égard?

Camille Dieu (PS): Après l'exposé que nous venons d'entendre, je me pose quelques questions. Par exemple, les premières directives de libéralisation remontent à 1991, alors que c'est seulement en 2004 qu'une directive sur la sécurité a été décidée. Tout compte fait, si on avait porté une attention à la sécurité en même temps qu'à la libéralisation, peut-être des accidents auraient-ils pu être évités ou, du moins, l'attitude vis-à-vis de la couverture de la sécurité aurait-elle été différente.

Je m'interroge, par ailleurs, sur la collaboration entre l'autorité nationale, le SSICF, et l'Agence

ferroviaire elle-même. De manière globale, je souhaiterais connaître le lien entre l'Agence nationale de sécurité et l'Agence européenne du rail, y compris l'aspect hiérarchique. Concrètement, l'autorité nationale envoie son rapport à l'ERA annuellement. Qu'en fait-elle? En effet, à la lecture des rapports de l'autorité nationale belge, on peut raisonnablement penser qu'il devrait y avoir une réaction de l'Agence européenne. Par exemple, le rapport 2008 indique que "les signaux dépassés en situation de danger restent problématiques" et que "par manque de personnel, l'Agence nationale n'a effectué que des contrôles et quelques inspections au titre de la certification de l'obligation des règles de sécurité". Je suppose que de tels propos doivent entraîner des réactions de la part de l'ERA. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce propos? Pourrions-nous également disposer de ce document?

Le président: Nous en ferons la demande.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, België heeft tegen het tweede pakket gestemd. Veiligheid werd wel eens gebruikt of misbruikt om Europese richtlijnen niet goed te keuren en zodoende de markt af te stemmen. U zult dat misschien willen duiden.

Op 12 oktober 2006 heeft de Commissie een inbreukprocedure gestart tegen 13 EU-lidstaten omwille van het niet-tijdig omzetten van de richtlijn. In die richtlijn staat dat gemeenschappelijke Europese veiligheidsmethodes, veiligheidsdoelen en veiligheidsindicatoren, en de nationale veiligheidsvoorschriften maximaal op de Europese normen gebaseerd moeten zijn.

In 2008 werd tevens beslist dat de ERA zou onderzoeken op welke wijze de voorschriften worden bekendgemaakt en dat veiligheidsbeheersystemen moeten worden opgemaakt.

Ik heb de volgende belangrijke vraag. Een spoorwegonderneming heeft veiligheidscertificaten nodig om toegang te krijgen tot de infrastructuur. Die certificaten worden uitgereikt door de nationale veiligheidsinstantie. Dat is mij niet zo duidelijk.

In Zwitserland heeft men ons gezegd dat de nationale instantie beslist wie er een licentie krijgt om te opereren op het nationale net. Als ik mij niet vergis, heeft Infrabel in de commissie gezegd dat het hebben van een veiligheidssysteem voor private operatoren geen noodzakelijke voorwaarde

is om een licentie van de nationale netbeheerder te krijgen.

Elk lidstaat stelt een veiligheidsinstantie en een onderzoeksorgaan aan dat ongevallen en incidenten moet onderzoeken. Als ik mij niet vergis, werd dit onderzoeksorgaan in België aangeduid op 18 februari 2010, lang nadat de richtlijn werd goedgekeurd.

Meent u, als verantwoordelijke van de ERA, dat de veiligheidsinstantie - de dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen - voldoende onafhankelijk is van de NMBS?

In 2005 moesten de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Commissie kenbaar worden gemaakt. Mijn belangrijkste vraag is of dit is gebeurd.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de spreker voor zijn toelichting bij de ERA en bij het functioneren van de veiligheidsinstanties in de verschillende landen.

Ik heb niet onmiddellijk een concrete vraag. Ik heb echter wel uw suggestie genoteerd dat ERA, indien wij dat wensen, een grondige evaluatie wil maken met betrekking tot de effectieve invoering van het bij wet voorziene regelgevend kader, de omzetting van de Europese richtlijn naar Belgische wetgeving.

Ik meen dat een dergelijke grondige evaluatie heel nuttig is voor onze commissie en dat die een antwoord zal geven op tal van vragen die hier werden gesteld. Mijnheer de voorzitter, ik vind dat wij absoluut moeten ingaan op dit aanbod.

Ik heb een bemerking met betrekking tot de vragen van collega Van Campenhout. De onafhankelijkheid van de DVIS ten opzichte van de NMBS is volgens mij heel duidelijk, aangezien die is ondergebracht bij de FOD Mobiliteit en op die manier helemaal losstaat van de NMBS. Dat zal ook wel blijken uit de grondige evaluatie.

Als die evaluatie wordt gemaakt, veronderstel ik dat daarin ook een benchmarking wordt opgenomen ten opzichte van de andere Europese landen die onder de bevoegdheid van de ERA vallen, zodat wij kunnen vergelijken hoever wij staan met de invoering van de verschillende opdrachten van de richtlijn.

Le président: Merci. J'aimerais que vous reveniez sur le *slide* précédent, qui compare la situation entre pays.

Mme Dieu étant partie et c'est dommage, je rappelle que ce que l'on nous a expliqué, c'est que, dans les différents pays, la législation européenne est la même. Je me permets de comparer les 15 pays de l'Union européenne avant son élargissement. Parmi ces 15, la Belgique figure parmi les mauvais élèves.

J'observe, par exemple, que l'UK, le pays où l'ouverture du marché fut sans doute la plus prononcée, est aujourd'hui statistiquement 8 fois moins marquée par les incidents sur les lignes que la Belgique. Nous, nous avons transposé les directives européennes, le "paquet ferroviaire", le 26 janvier de cette année.

L'Angleterre doit l'avoir transposé il y a huit ans. Les bienfaits de l'ouverture – je ne parle pas de libéralisation, mais d'ouverture – sont manifestes. Nous avons eu l'occasion de rencontrer un opérateur actif en Angleterre, qui a exigé de l'infrastructure un niveau de sécurité bien plus élevé que celui qui existait, parce que lui-même a investi sur la ligne.

Je voudrais donc couper les pattes à certains canards disant que c'est la main invisible de la libéralisation qui serait coupable des accidents. Je pense que c'est l'inverse au vu du graphique présenté: les pays les plus ouverts sont les pays les plus sûrs aujourd'hui.

La Suisse n'est pas reprise, puisqu'elle ne fait pas partie de l'Union européenne, mais j'imagine que comparée au Lichtenstein, c'est zéro.

Deuxième élément: ce qui nous a un peu interpellés lors de nos rencontres avec des acteurs étrangers – et je pense que c'est une des missions de l'ERA –, c'est le problème de l'homologation et de la reconnaissance mutuelle des dispositifs de sécurité dans les pays.

Il nous a été expliqué que, pour chacun des dispositifs de sécurité, il faut que chacun des pays homologue et agréé le système. Ainsi, si la Belgique décide demain de prendre le système français plutôt que de créer notre propre système, il faudrait recommencer l'homologation depuis le début jusqu'à la fin. Dans l'ERA, ne serait-il pas possible d'être la plate-forme d'homologation pour les 27 pays de l'Union européenne, via un service de reconnaissance mutuelle des dispositifs?

Pourquoi? Un exemple, il nous a été dit que le TBL1+, le système valable en Belgique, doit être homologué pour les différentes tensions existant

sur les machines et pour les divers types de machines en circulation.

Cela peut prendre un an ou deux, je ne sais plus. Un certain nombre de dispositifs ne sont toujours pas agréés aujourd'hui parce que l'organe d'homologation belge doit le faire pour chaque système. N'y a-t-il pas là matière à uniformisation, d'autant plus que pour l'ETCS 1 et 2, chaque pays devra le faire homologuer selon la norme du pays en question? Il y a certes une norme européenne qui coiffe le tout mais au sein de cette norme, il faut un agrément du système par pays. Cela me paraît un peu surprenant.

Deux collègues ont abordé l'analyse de l'état de la transposition de la législation dans notre pays.

J'observe sur le graphique qu'il y a une diminution des incidents pratiquement dans tous les pays sauf en Belgique. Vous avez montré que les franchissements de feux sont passés de 46 à 85, ce qui est préoccupant. Si je calcule bien, c'est une augmentation de plus de 80 %.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, ik heb in het begin aangegeven dat mijn deskundigheid zich situeert op het vlak van ongevalenonderzoek. De vraag heeft betrekking op het in kaart brengen van verschillende technische systemen, de verschillen daartussen en informatie over de verschillende landen. Die vraag nemen we mee. Ik kan die niet beantwoorden, maar we kunnen die informatie wel leveren.

Dan kom ik op de tweede vraag, namelijk over de stijging of afname van het aantal ongevallen en het aantal roodlichtpassages. Wij verzamelen die informatie en we proberen daaruit statistische informatie te halen. Voor 3 jaar kunnen we daaruit geen statistische informatie halen. Ik heb willen laten zien dat die informatie in België bij de NSA en de betrokken bedrijven aanwezig is en dat die informatie daar vragen moet oproepen. Als er in België in 2006 meer ongevallen zijn, dan moet dat vragen oproepen bij Infrabel en de NMBS: hoe zit dat daar precies; wat is er aan de hand, welke risico's zijn er; hoe groot zijn die risico's en welke risico's kunnen we reduceren; welke maatregelen kunnen we als management nemen. Dat geldt ook voor de seinvoorbijrijdingen. U vraagt mij om een toelichting te geven, maar het is de bedoeling dat die cijfers in de landen worden gebruikt om risico's in kaart te brengen en te kijken welke maatregelen kunnen worden genomen om die risico's naar beneden te brengen. Dat is het doel van die cijfers.

De derde vraag ging over de liberalisering. De jaren 1991 en 2004 werden genoemd. De richtlijn is van 2004. Voordat de richtlijn tot stand is gekomen, waren er natuurlijk ook al spoorwegen in de meeste landen. In België is dat vanaf 1835. Dat zijn allemaal verschillende bedrijfsvoeringen. In de bedrijfsvoering is het, los van de richtlijn, gangbaar dat niet alleen naar de economische aspecten wordt gekeken, maar ook naar de veiligheid. In 2004 is dat allemaal op papier gezet, maar dat betekent niet dat men in de periode voor 2004 niet van ongevallen kon leren. Het zijn natuurlijk dezelfde principes.

Jane Rajan: Monsieur le président, mesdames, messieurs, vous avez demandé quels sont les liens entre le rapport national de l'organisme de sécurité et celui transmis à ERA chaque année ainsi que le suivi que nous y réservons.

Tout d'abord, en ce qui concerne ces rapports, nous disposons de toutes les statistiques (...) et il convient de les observer avec circonspection. Même si ces chiffres proviennent des statistiques nationales, ils sont en évolution. La qualité est variable et nous travaillons avec chaque État membre pour améliorer la qualité des données. Si différences il y a, il convient de les examiner avec circonspection. Certes, elles peuvent s'avérer réelles, mais il peut également s'agir de différentes définitions, car chaque État membre a le droit d'utiliser les définitions nationales, par exemple pour les passages aux feux rouges.

Les rapports nationaux sont analysés chaque année. Depuis trois ans, nous constatons une évolution. Nous répondons à chaque rapport de la NSA (National Safety Authority) par une petite évaluation, mais en ce moment, nous passons en revue l'ensemble des données, afin d'en faire une estimation. Si tout est en évolution, il faut examiner les éléments dans leur contexte.

Rob Rumping: Er was een vraag over de spoorwegondernemingen en de richtlijn van 2004 over het spoorwegcertificaat en hoe dat proces in België verloopt. Voor een vervoerder mag deelnemen aan het spoorvervoer, geldt een aantal eisen. Dat betekent dat een certificaat alleen wordt afgegeven als een veiligheidsbeheersysteem bij het betrokken bedrijf aanwezig is en de systematiek en de structuur van veiligheid zijn aangetoond, met alle manieren van hoe met risico's wordt omgegaan, wat uit het systeem blijkt. Aan de deelname als vervoerder aan het systeem zitten allerlei voorwaarden gekoppeld.

Er was een vraag gesteld over het onderzoeksorgaan van België. De richtlijn is

geïmplementeerd. Het Belgische onderzoeksorgaan levert sinds enige tijd veiligheidsonderzoeken af en verricht dus al onderzoeken naar ongevallen.

Jane Rajan: Puis-je reprendre la parole? Excusez-moi mais je vais parler en anglais. Thank you.

The investigation body was officially notified. It was in November 2009. But before that we have a network of national investigation bodies to which all the 25 member states and Norway participate. Mr Schouteten participated on behalf of the ministry very actively in that body throughout the preceding years. So Belgium was fully active in the work we were doing with the investigation bodies. It's now in place. Mr Schouteten is retired and there is an independent investigation body that is undertaking an investigation both into Buizingen and other serious accidents on the network. The requirement is that they look at serious accidents and provide an independent investigation. So that is in place and working.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): So there was participation but the body itself was established February 18th and is it correct that you also are in consultation with the investigation body about the accident that happened ?

Jane Rajan: Yes, the agency has a role through the network and through the requirements of the safety directive to support the national investigation bodies to help them take a bulk of practice, common methods and approaches. And in line with that we have offered advice to the national investigation body and supported them as we can. Not to participate but to offer advice.

Le président: Disposez-vous de la statistique pour l'ensemble des pays européens que vous avez cités, uniquement du franchissement de feu rouge, de signalisation? Là, c'était les accidents que vous aviez dans le grand tableau. Mais uniquement le franchissement des feux, disposez-vous de cette statistique?

Jane Rajan: Yes we do. I can provide you with a copy of those for the preceding years and we now have these of last year as well.

Le président: Et les documents qui sont ici. Si vous pouviez-nous les remettre ou les transmettre? Nous verrons après.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, deze vraag vormt de kern van wat ik probeerde over te brengen, met name dat inzicht hebben in risico's de essentie is van een veiligheidsbeheersysteem

en de essentie is om het veiliger en beter te maken.

Er moet inzicht zijn in dit soort cijfers, gedetailleerd met al wat beschikbaar is. Dat is de kern van het hele verhaal. Dit is automatisch gekoppeld aan de taak van het topmanagement van de bedrijven en aan het veiligheidsbeheersysteem. Alles zit daaraan vast: techniek, mensen en middelen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, heb ik goed begrepen dat de commissie ingaat op het aanbod van een evaluatie van de omzetting van de veiligheidsrichtlijn?

Le **président**: Si les membres de la commission le souhaitent, nous pouvons le faire. Nous pouvons prendre la décision, sauf s'il y a des frais engendrés au sein de l'ERA. À ce moment-là, je dois soumettre la question à la Conférence des présidents. La question est de savoir s'il y a des frais ou des coûts liés à cette analyse-là. Je soumetts la question à la commission. Si oui, nous demanderons l'autorisation mais c'est purement formel.

Rob Rumping: Als wij geld hadden willen verdienen hadden we het op een scherm gezet maar dat hebben we niet gedaan. Dat is een grapje. Nee dus.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dat is een duidelijk antwoord. But as they say in England I second a motion of colleague Van den Bergh. But again and sorry for repeating but the Investigation Committee how did it function in Belgium before February 2010 because we only appointed collaborators in February 2010 ?

Rob Rumping : Als we kijken naar de richtlijn – ik ken niet precies de situatie hoe dat in België is – dan geeft die richting aan elk land. Elk land moet dat vervolgens ook omzetten door het oprichten van een veiligheidsinstantie voor België en een onderzoeksorgaan. Hoe dat precies zit, juridisch, met alle dada's, weet ik niet maar we weten wel dat het op dit ogenblik gewoon praktisch functioneert. Er worden onderzoeken gedaan door het onderzoeksorgaan in België. Misschien is dat geen antwoord op de vraag maar wij zien effectief rapporten die we binnenkrijgen. Er is contact.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik begrijp dat. Het ministerieel besluit tot aanwijzing van personeel bij dat orgaan is pas op 18 februari 2010 genomen. Ik neem aan dat het ervoor toch niet enorm functioneerde.

Rob Rumping : U hoort mij niet zeggen dat het enorm functioneert maar het is er en er worden rapporten gemaakt. U zegt dat er pas op die datum mensen waren. Er is op dit ogenblik – en ook vorig jaar – personeel bij het onderzoeksorgaan.

Jane Rajan: If I may answer that. We were notified that officially - from November 2009 it was in place. We haven't yet internally within ERA done a full review of the laws and decrees that put the transposition in place. So I can't respond to that. But I can tell you that serious accidents have been reported to us and the investigation reports submitted from April 2007 homewards – we have 14 – which run on our website in public. So...

Le **président**: Je pense qu'avant février 2010, des personnes avaient déjà été désignées, mais qu'à la suite de l'accident de Buizingen, du personnel supplémentaire a été recruté au moyen d'un arrêté royal pris dans la semaine qui a suivi.

Nous vous invitons à procéder à cette analyse. Se pose néanmoins un petit problème: nous devons achever nos travaux pour le 24 juin. Donc, quand vous nous annoncez pouvoir terminer votre analyse pour la fin du mois de juin, c'est un problème pour nous. Il faudrait que ce soit au plus tard pour la première semaine du mois de juin. Est-ce possible?

Rob Rumping: We zullen ons best daarvoor doen om dat te realiseren.

Le **président**: Nous vous remercions. Nous inviterons des représentants d'autres organismes internationaux à prendre votre place. Vous les connaissez sans doute car ils travaillent également sur ces matières et vous aurez l'occasion d'assister à leurs exposés.

Audition de représentants de 'Association of the European Railway Industry' (UNIFE)

Audition de représentants de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

Hoorzitting met vertegenwoordigers van de 'Association of the European Railway Industry' (UNIFE)

Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Internationale Unie van de Spoorwegen (UIC)

J'appelle maintenant les représentants de l'UIC et de UNIFE qui, ensemble, présenteront leur organisme, de telle manière à ce que nous puissions solliciter des comparaisons éventuelles. Messieurs, j'ignore qui interviendra en premier. Vous êtes libres de vous organiser entre vous. Je vous cède la parole. N'oubliez pas de nous indiquer quel organisme vous représentez.

Jean-Pierre Loubinoux: Monsieur le président, je vous remercie. Je suis Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'Union internationale des Chemins de fer. Je vous remercie de votre invitation. J'espère que ce que nous allons vous dire aujourd'hui ou ultérieurement pourra vous être utile dans vos travaux sur cet accident. C'est un drame pour les victimes, auxquelles nous pensons mais aussi un drame pour l'opérateur et pour l'ensemble de la communauté ferroviaire et industrielle que nous représentons.

Pour présenter l'UIC en quelques mots, je dirai qu'il s'agit d'une association d'opérateurs et de gestionnaires d'infrastructures. C'est une association mondiale regroupant plus de 200 membres dont l'objectif premier est de promouvoir le mode ferroviaire et ses atouts et également d'assister nos membres dans le développement de leur propre projet ferroviaire. Ceci se fait avec deux constantes: la *sustainability*, l'environnement, le développement durable d'une part et l'interopérabilité de l'autre. Nos principaux objectifs sont donc de faciliter les échanges et les bonnes pratiques, le *benchmarking* entre nos membres, de les soutenir dans leurs efforts de développement de nouvelles activités et de proposer des pistes d'amélioration des performances techniques et environnementales du mode ferroviaire. Mais quand il s'agit de mettre ces mesures en pratique, les décisions se prennent toujours au niveau national.

Un mot pour expliquer le fonctionnement de l'UIC. Il est composé, pour sa partie technique, de quatre départements dont trois sont soutenus par trois forums dans lesquels travaillent des membres, des opérateurs, à savoir le département des systèmes ferroviaires, le

département des marchandises, du fret ferroviaire et le département des voyageurs. Un quatrième département regroupe un certain nombre de valeurs fondamentales des chemins de fer et est soutenu par plusieurs plate-formes de membres. Ces valeurs sont la sécurité, l'environnement, la sûreté et la formation. Ces départements techniques travaillent en groupes et en commissions pour fournir des fiches techniques – nous en avons plus de 700 regroupées en dix chapitres différents –, des *position papers*, des recommandations, des rapports...

Nous établissons également des propositions de recommandations techniques, que nous faisons d'ailleurs avec l'UNIFE ici présente.

En ce qui concerne la sécurité, nous avons plus de 15 fiches spécifiques sur ce sujet mais bien plus encore de documents de référence et de rapports qui font intervenir la sécurité comme un des éléments de projet de développement.

Parlant de la sécurité et de la plate-forme sécurité, celle-ci travaille sur trois thèmes principaux. La politique de sécurité, les facteurs humains dans les travaux de sécurité et les processus et performances techniques abordant la sécurité comme, et ceci est très important, un aspect transverse du système ferroviaire. Nous faisons ceci au travers d'analyses et d'études touchant au management de la sécurité du système, à la sécurité du travail, à la sécurité aux interfaces entre infrastructures et opérateurs, ce qu'on appelle plus vulgairement les interfaces roue-rail ou caténaires pantographes. Aux performances de la sécurité, j'ajouterais également un élément sur lequel je reviendrais tout à l'heure et qui est la gestion de bases de données statistiques venant des opérateurs eux-mêmes et essayant d'analyser les causes des différents problèmes que nous pouvons rencontrer.

Tout ceci se fait au travers, comme je viens de le dire, de groupes de travail, de séminaires, de *workshops*. L'un d'entre eux est le management group des systèmes de sécurité, le SSMG, sur lequel nous travaillons bien évidemment en étroite collaboration, pour les aspects politiques, avec la CER (Community of European Railway). Trois buts dans ce SSMG: soutenir les *speakers* dans les groupes de travail qui interviennent avec l'ERA que vous venez d'entendre, animer des forums pour discuter des aspects sécurité avec des experts venant des entreprises ferroviaires et préparer les fameux *position papers* dont je viens de parler, qui interviennent notamment sur des méthodes communes de sécurité, des indicateurs

communs de sécurité, des objectifs communs de sécurité et peuvent également aboutir à des certifications de sécurité.

Si j'en viens maintenant au système de sécurité en Europe – il y a une sorte de fil rouge dans mon exposé –, je dois dire que le développement des systèmes de sécurité ferroviaire a lieu dans chaque pays au niveau national. Vous pouvez voir sur cette seule diapositive que je vous présenterai aujourd'hui, que ces systèmes et les fonctionnalités de ces systèmes sont très différents. Vous les voyez là repris, dans les principaux pays européens.

Chaque système et ses fonctionnalités doivent pouvoir s'insérer dans le dispositif d'ensemble. Depuis les années 80, chaque système – on pourrait citer le LZB, le TBL, le KVB – a eu pour objectif de pouvoir arrêter un engin en mouvement avant le feu rouge.

Dans un souci d'harmonisation, bien évidemment, nous en sommes progressivement venus au système européen de l'ETCS qui a plusieurs niveaux. L'ETCS de niveau 1 correspond peu ou prou à ce qui se retrouve dans différents systèmes nationaux, comme la KVB française ou la TBL1 belge. Et le système de niveau 2 apporte plutôt une image unitaire et se fonde sur l'opérabilité plutôt que sur une sécurité supplémentaire. Il intervient aujourd'hui sur de grands axes européens, dont je vous rappelle qu'ils représentent, dans les six corridors principaux, 15 000 kilomètres de voies ferroviaires sur un réseau européen qui en regroupe 250 000. Mais, sur ces 15 000 kilomètres, 20 % de l'ensemble du trafic sont transportés. Aujourd'hui, nous avons 2 707 kilomètres de niveaux 1 et 2 qui sont équipés et qui représentent environ 20 % des différents corridors à équiper.

Vous savez certainement qu'une décision collective au niveau européen, qui s'appelle l'"European Deployment Plan", a été approuvée par l'ensemble des pays membres le 20 mars 2009 et entrevoit un équipement très accompli d'ici 2015 et pratiquement finalisé en 2020. Il s'agit toujours de ces six corridors et des 15 000 kilomètres.

Je terminerai en rappelant les aspects statistiques qu'ont abordés nos amis de l'ERA. L'UIC gère, comme je l'ai dit tout à l'heure, de très nombreuses bases de données. Sur le plan de la sécurité, elles sont particulièrement nourries au moyen des informations venant de l'ensemble des réseaux européens, mais aussi de plus en plus

mondiaux.

Je rappellerai la définition exacte de ce que nous appelons un accident significatif. Un accident significatif signifie qu'il y a un mobile (un train) en mouvement avec une fatalité, au moins un décès ou des blessés graves, des dommages au matériel roulant ou à l'infrastructure dépassant 150 000 euros et/ou une interruption de trafic d'au moins six heures.

Pour 2008, nous en avons recensé 2 286 dans vingt pays européens. Les bases de données sont très importantes et reprennent dans le détail les types d'accidents significatifs. Globalement, le nombre d'accidents par million de trains/kilomètres est en amélioration depuis 2006 et ne représente que 0,5 accident significatif par million de trains/kilomètres.

La malheureuse fatalité, même s'il n'y en a qu'une, est un drame de trop pour la communauté ferroviaire, mais elle ne représente aujourd'hui que 0,3 par million de trains/kilomètres.

Comme l'ont fait mes collègues, je rappelle que le chemin de fer est quand même le mode de transport collectif le plus sûr.

Éric Fontanel: Monsieur le président, mesdames, messieurs, mon nom est Eric Fontanel, je suis le directeur général de l'association des constructeurs de matériel ferroviaire européens, l'UNIFE. Nous intervenons dans des domaines assez semblables à ceux de l'UIC mais du point de vue des constructeurs.

Je vais essayer de compléter l'exposé de Jean-Pierre Loubinoux avec des éléments plus technologiques.

L'UNIFE compte environ une soixantaine de membres, à vrai dire la totalité des constructeurs importants sur le marché, et couvre toutes les spécialités: le matériel roulant, la signalisation, l'infrastructure.

Nous avons également des membres associés qui sont en général les associations nationales de constructeurs ferroviaires. Parmi elles, je pointerai l'UNISIG, qui est l'organisation technique des concepteurs du système ETCS.

J'en viendrai alors au rôle de l'UNIFE dans le dispositif d'harmonisation du système ferroviaire européen. L'UNIFE dans son ensemble est l'organisme représentatif des constructeurs ferroviaires auprès de l'agence. Nous avons donc

des interfaces avec l'agence similaires à ceux de nos collègues exploitants. Cette organisation qui est l'UNISIG est associée à l'UNIFE et regroupe un certain nombre de membres de l'UNIFE; elle définit les spécifications techniques du système dont il a déjà été plusieurs fois question aujourd'hui, le système ERTMS qu'on peut aussi appeler ETCS – il y a une petite nuance technique entre les deux mais il vous suffit de comprendre qu'au niveau des discussions générales que nous aurons aujourd'hui, il s'agit bien de la même chose.

Sur ce transparent figure la liste des industriels d'UNISIG. Ce sont donc les industriels qui concourent d'une part à la spécification de ce système européen, qui collaborent avec l'agence pour l'élaboration des spécifications internationales de caractère réglementaire et qui d'autre part, pour chacun d'entre eux, sont à même de concevoir les systèmes embarqués aussi bien que les systèmes équipant les lignes.

Comme l'a dit M. Loubinoux - je n'ai pas de carte à vous présenter mais cela a déjà été fait -, il y a en Europe une vingtaine de systèmes de protection des trains. C'est ce que veut dire ATP: Automatic Train Protection. Par opposition aux systèmes de signalisation plus conventionnels, plus classiques qui se contentaient de détecter la présence du train, l'ATP vise à arrêter automatiquement le train avant le feu rouge. C'est donc ce qu'on pourrait appeler également, comme je l'ai lu plusieurs fois dans la presse belge ces dernières semaines, un système de freinage automatique. Il y a une vingtaine de ces systèmes en Europe. Ce qui rend ERTMS ou ETCS différent, c'est que pour la première fois, les industriels se sont associés, à la demande de la Commission européenne, pour créer un système commun.

Au niveau technologique, il reste des différences importantes d'un industriel à l'autre. Ce qu'il faut retenir simplement, c'est que l'ERTMS permet d'associer un équipement d'infrastructure fourni par un industriel, l'un des six ou sept dont je vous ai donné la liste, avec un équipement embarqué sur le mobile (la locomotive ou l'automotrice de transport de voyageurs) qui peut quant à lui être fourni par un autre industriel.

Ceci permet d'assurer une opération européenne du système. La nouveauté de l'ERTMS est la création d'un système unique européen permettant, à la fois, le passage des frontières et la compatibilité avec des matériels d'origine différente par opposition aux systèmes

préexistants qui, en général, sont particuliers à un pays donné et/ou à un constructeur, un fabricant donné.

Quelques mots sur la performance de l'ERTMS, ce qui en fait un dispositif reconnu particulièrement au niveau mondial: d'une part, l'interopérabilité, soit une meilleure compétition sur le marché des équipements ferroviaires et une mise à niveau des niveaux de compétition du système ferroviaire avec les autres modes de transport; d'autre part, une performance d'accroissement de la capacité et d'amélioration de la sécurité par rapport aux systèmes antérieurs, pas nécessairement par rapport aux autres systèmes ATP, qui sont apparus, comme l'a dit Jean-Pierre Loubinoux, depuis les années 1980.

Ce qui fait la force de l'ERTMS, c'est l'interopérabilité et l'ouverture des marchés. Au contraire, si on cherchait à comparer la performance de l'ERTMS avec un autre système d'ATP moderne (LZB, TBL, KVB, etc.), les principes de sécurité appliqués par les constructeurs pour la réalisation de son dispositif sont très semblables entre les systèmes apparus dans les années 1980 et l'ERTMS. Probablement aucune différence fondamentale ne devrait être mesurée dans les niveaux de sécurité. Ce qui fait encore une fois la particularité de l'ERTMS, c'est sa spécification européenne et ses capacités pour assurer l'interopérabilité.

Il s'agit bien d'un système standard unique pour l'Europe, qui permet également d'assurer une meilleure compétition entre les différents constructeurs.

En ce qui concerne le déploiement de l'ETCS ou de l'ERTMS, y compris en dehors de l'Europe, les caractéristiques de performance, comme les caractéristiques de standardisation du système, ont assuré le déploiement de l'ERTMS dans les zones du monde où la notion d'interopérabilité ne revêt guère de sens.

Par contre, l'Union européenne bénéficie, au travers de l'ERTMS, d'un système unique qui va requérir une forte collaboration entre les États membres, puisqu'elle nécessite des investissements coordonnés pour remplacer progressivement les systèmes plus anciens.

En ce qui concerne le déploiement, on a parlé de l'objectif de 15 000 km sur les corridors européens. Aujourd'hui, les contrats accumulés par les différents constructeurs réalisateurs du

système représentent environ 33 000 km de lignes. Comme vous le voyez sur cet écran, même si certains pays européens ont des projets d'équipement très significatifs, aujourd'hui, c'est en Chine que nos constructeurs ont reçu le plus grand nombre de contrats exprimés en nombre de kilomètres à équiper.

Pourquoi ces pays, pour lesquels l'interopérabilité n'est pas réellement un problème, s'équipent-ils en ERTMS? Je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, ces cinq dernières minutes. C'est pour la possibilité qu'il offre de mettre en concurrence des constructeurs variés, y compris pour la possibilité de demander à un constructeur d'équiper l'infrastructure et à un autre d'équiper les engins roulants. Ce transparent est tout simplement un extrait du précédent qui, lui, montre le niveau de déploiement en termes de contrats obtenus par les membres de l'UNIFE entre différents pays de l'Union européenne, avec en tête l'Espagne. Ceci correspond aux très grands investissements réalisés par l'Espagne en matière de lignes nouvelles à grande vitesse, puisque, pour tout investissement dans les infrastructures à grande vitesse, l'équipement en ERTMS est imposé depuis plusieurs années.

D'autres pays qui ont des réseaux de chemins de fer plus importants, tels que l'Allemagne et la France, ne sont qu'à des niveaux moyens. Ceci est tout simplement dû au fait que ces pays ont déjà un système de protection automatique installé depuis une vingtaine d'années. Ils n'ont donc pas besoin de faire appel à l'équipement en ERTMS, si ce n'est quand celui-ci est obligatoire, soit à l'occasion de la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse, soit dans le cadre du plan de déploiement dont Jean-Pierre Loubinoux vient de vous parler.

Quelques cas rapides.

L'Espagne, j'y ai déjà fait allusion: des contrats qui couvrent 3 800 km à équiper, 2 200 km environ déjà exploités et la totalité des industriels d'UNISIG impliqués dans cet investissement (Alstom, Ansaldo, Bombardier, Invensys, Siemens, Thales) qui participent soit à l'équipement des lignes, soit à l'équipement des trains.

L'Italie, un cas finalement relativement comparable à l'Espagne, puisqu'il s'agit à nouveau d'équipement de lignes à grande vitesse (LGV), avec 1 230 km en contrats et de l'ordre de 600 km en opération, deux constructeurs impliqués (Alstom et Ansaldo).

La Suisse: un cas très intéressant parce que, contrairement aux deux autres, il ne s'agit pas d'investissements dans des lignes nouvelles à grande vitesse, mais d'un projet d'équipement des lignes conventionnelles en systèmes de protection des trains: 322 km d'équipement de ligne en contrat, 196 km déjà en opération et, ce qui est très intéressant dans le cas suisse, c'est environ 500 trains ou locomotives équipés du système embarqué. Avec, ici encore, plusieurs industriels impliqués: Alstom, Bombardier, Siemens et Thales.

En ce qui concerne les pays non européens, j'ai conscience que ce n'est pas le sujet principal aujourd'hui, mais, par contre, les pays européens: quels sont les challenges, les défis particuliers de l'ERTMS en Europe?

Bien sûr, comme je l'ai déjà signalé, les mêmes bénéfices que dans le reste du monde: un standard unique, avec des possibilités d'appel à des fournisseurs variés, un accroissement de la capacité de trafic, une amélioration de la sécurité par rapport aux systèmes historiques d'avant l'existence des systèmes modernes de protection des trains, des possibilités de vitesse plus élevée.

Le problème en Europe est que, dans la plupart des cas, l'ERTMS doit venir en substitution pour le futur, mais en addition dans les périodes transitoires, par rapport aux systèmes préexistants, ce qui complique singulièrement les projets d'investissements aussi bien des exploitants que des gestionnaires d'infrastructure et ce qui justifie pleinement, de façon à en tirer les bénéfices attendus sur le long terme, des investissements coordonnés entre les pays de l'Union européenne.

D'où le plan de déploiement qui a été récemment adopté et qui se traduit par une modification de la *STI Control command*, un des documents d'application de la directive interopérabilité générée par l'Agence.

Il est bien clair qu'un seul pays qui "résiste" à l'implémentation de l'ERTMS au milieu d'un corridor européen compromet les avantages qu'on peut attendre de l'implémentation du système.

Enfin, pour terminer cet exposé, voici la carte des corridors européens et du plan de déploiement (un peu complexe à lire sur un simple transparent). Il s'agit là des lignes du plan de déploiement dont il a déjà été question avec les deux étapes de 2015 et de 2020 et l'extension de ce réseau de

15 000 km sur lequel l'ERTMS est programmé. Évidemment, cela n'empêche pas un pays particulier, y compris non-membre de l'Union comme peut l'être la Suisse, d'utiliser l'ERTMS pour l'équipement d'une autre ligne où les besoins s'en font sentir.

Je vous remercie de votre attention et, en compagnie de mon ami Jean-Pierre Loubinoux, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Une question d'ordre général a été posée par plusieurs membres. Il s'agit de la comparaison internationale, au niveau européen bien entendu, des systèmes existants en termes techniques, en termes de programmation d'implémentation en années (début et fin). Ces techniques font-elles partie de celles qui arrêtent le train devant le feu rouge ou pas? S'agit-il de techniques comme le KVB qui calcule la courbe de freinage pour l'arrêter quelle que soit la vitesse ou d'autres systèmes parfois intermédiaires comme le ZUB ou d'autres en Allemagne?

Disposez-vous de ces données et pouvez-vous nous les fournir?

Éric Fontanel: Je ne pense pas que nous disposions ici des données sur l'historique des équipements. Elles sont par contre relativement faciles à obtenir auprès des exploitants eux-mêmes et des gestionnaires d'infrastructure. Il faudrait discuter avec l'Agence peut-être pour savoir qui peut les obtenir le plus facilement et comment. Je doute qu'une seule personne aujourd'hui puisse se présenter devant vous et dresser ce tableau complet. Cela devra faire l'objet d'une petite étude retraçant l'historique pays par pays.

En ce qui concerne l'aspect technique des choses, je dirais que les six grands industriels dont j'ai cité le nom – il y en a d'autres évidemment –, sont ceux qui ont créé le système ERTMS. Il y a d'autres industriels moins importants dans certains pays de l'Union, en particulier dans les nouveaux pays.

Disons que ces six grands industriels qui partagent entre eux les spécifications de l'ERTMS et qui contribuent à sa réalisation sont aussi ceux qui fournissaient et fournissent encore quelquefois les systèmes de protection modernes apparus dans les années 80. Il faut bien voir que l'ERTMS en lui-même n'est pas un produit commun. Ce qui est commun à tous les industriels de l'ERTMS, ce sont les spécifications d'interfaces qui permettent à un véhicule équipé par l'un d'entre eux d'être

compatible avec les infrastructures équipées par un autre. Par contre, chacun d'entre eux a utilisé pour la réalisation de son propre produit ERTMS le savoir-faire sinon très souvent les technologies qu'il utilisait pour son système propre.

On peut donc dire d'une façon extrêmement générale que le niveau de sécurité assuré par l'ERTMS est finalement très proche de celui qui était assuré par les systèmes propriété de tel ou tel industriel et spécifiques à tel ou tel pays, avec une transition historique très importante dans les années 80 entre des systèmes plus anciens qui détectaient le passage du feu et ces systèmes de protection, voire de contrôle qui assurent l'arrêt avant le feu. Les différences dont vous parlez sont plutôt les différences entre ce qu'on appelle Automatic Train Protection System (ATP) qui se contente de détecter par exemple un comportement anormal du conducteur en matière de vitesse et qui réagit sur cette détection et des systèmes plus évolués du type ATC (Automatic Train Control) qui sont presque du niveau d'un pilotage automatique. Vu du constructeur, les principes technologiques et donc les niveaux de sécurité assurés par ces différents systèmes, y compris l'ERTMS qui lui-même comprend plusieurs niveaux qui vont de l'ATP à l'ATC, sont très semblables.

Une étude comparative des niveaux de sécurité n'aboutirait pas à grand-chose.

Le président: En fait, nous devons examiner les décisions d'investissement prises en Belgique depuis 1982 et nous devons comparer à la fois la planification, l'exécution, la mise en œuvre de cette technique par rapport à d'autres pays européens. Nous avons déjà des données sur KVB, le système allemand, sur ZUB en Suisse. On ne doit pas trop entrer dans les détails mais nous devons savoir quand cela a été installé, le temps que cela a pris. Nous devons savoir également si ce sont des techniques qui arrêtent le train avant le feu en fonction de la courbe de freinage.

Nous profitons de la présence de l'ERA et de l'UNIFE pour vous demander où nous pouvons trouver cette information.

Jean-Pierre Loubinoux: Monsieur le président, nous avons bien saisi la portée de la question. Il ne s'agit pas pour nous d'apporter un jugement comparatif sur la valeur des systèmes les uns par rapport aux autres. Tout ceci se mesure par rapport à des contextes. Ici, il s'agit de rappeler de manière synthétique, mettons sur une dizaine de

réseaux, les différentes étapes d'installation. Je rappelle d'ailleurs que les étapes d'un système touchent bien évidemment l'installation de balises sur les infrastructures, les installations de lecteurs sur les trains. Il peut donc y avoir des systèmes qui avancent mais pas forcément de manière parallèle toujours eu égard aux contraintes d'exploitation ou aux plans d'investissement des uns et des autres.

Ce n'est pas quelque chose que j'ai en tête et cela prendra un peu de temps mais nous allons regarder si nous pouvons vous envoyer des éléments à notre disposition et qui peuvent vous convenir dans les 15 prochains jours.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb een vraag aan de vertegenwoordiger van Unife. Belangrijk is dat de notie die hier wordt gebruikt over interoperabiliteit verschilt van de notie interoperabiliteit die wij hier in de commissie altijd hebben gebruikt. Voor u is interoperabiliteit dat de zes grote constructeurs hun systemen op elkaar kunnen afstemmen. Die notie is voor ons belangrijk om geen verwarring te krijgen met onze notie van interoperabiliteit, namelijk om van het ene systeem te upgraden of te migreren naar het andere.

Ik heb een concrete vraag voor u als vertegenwoordiger van de industrie. In een aantal landen worden er contracten afgesloten waarin de industrie verantwoordelijk wordt gesteld om niet alleen de treinstellen te ontwerpen, te bouwen en te financieren, maar ook te onderhouden. Dus design, built, finance en maintain. Een aantal operatoren zegt dat wanneer ze de verantwoordelijkheid leggen bij de industrie, ze een contract afsluiten voor twintig tot dertig jaar.

Klopt het dat die tendens stijgend is? Is de industrie daar performanter in dan de nationale, traditionele operatoren? Zijn daar vergelijkende cijfers over, bijvoorbeeld inzake termijn van homologatie, maar ook inzake onderhoud?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): U bevestigt wat de commissie al heeft geleerd: EMTS gaat niet enkel over veiligheid, maar ook over capaciteit en interoperabiliteit. Na Pécrot 2001, een treinramp in ons land, had men de beslissing genomen om naar ETCS te gaan. Dat is dan teruggedraaid in 2005-2006. Nu is besloten om naar TBL1+ te gaan en dat is een opstap naar ETCS.

Ik citeer een professor, gespecialiseerd in transporteconomie: "Het is de vraag of, gelet op

de hoogdringendheid op het moment van de beslissing in 2005-2006, een keuze voor ERTMS verantwoord zou zijn geweest, want het systeem was niet van de plank te koop. Implementatie van ERTMS heeft in vele Europese landen zoals Zwitserland en Spanje tot grote problemen geleid. Het systeem is vaak uitgeschakeld wanneer er ook nationale systemen beschikbaar zijn. Uit onderzoek van de universiteit Delft is gebleken dat met de keuze van ERTMS en niet voor beproefde technologie op de lijn tussen Antwerpen en Amsterdam, een belangrijke lijn, een groot risico genomen is".

Ik wil u vragen of dat klopt. Klopt het dat in 2005-2006 die technologie nog niet voldragen was? Dit is een open vraag. Het is de opinie van een toch gerespecteerde transporteconoom.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de voorgaande sprekers voor hun interessante toelichting. Ik sluit aan bij de vraag van collega Van Campenhout.

Inzake de stabiliteit van het systeem hebben wij vorige week de datum van 2002 gehoord als het moment waarop ERTMS beschikbaar was. Dat deed nogal wat vragen rijzen, omdat wij moesten vaststellen dat het in de praktijk bijvoorbeeld op de lijn Antwerpen-Amsterdam heel moeilijk was dat systeem in orde te krijgen. Vanaf wanneer was ERTMS nu echt beschikbaar? Dat is niet onbelangrijk voor de beslissing van 2005-2006.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Uit de presentatie blijkt dat ERTMS vooral gebruikt wordt op grote en nieuwe lijnen, op hogesnelheidslijnen. Wat kan de meerwaarde zijn van ERTMS op kleine, bestaande lijnen, de buurtspoorwegen, bij wijze van spreken? Als ik even een knuppel in het hoenderhok mag gooien: heeft het systeem daar wel een meerwaarde?

Éric Fontanel: Il y a beaucoup de questions différentes. Je vais commencer par y répondre avant de vous faire entendre le point de vue des exploitants.

Il peut y avoir une petite confusion sur le vocabulaire. Je ne sais pas dans quel contexte le mot d'interopérabilité est utilisé dans cette commission. Quand nous en parlons, c'est en évoquant l'interopérabilité au niveau réglementaire européen, c'est-à-dire en parlant de la conformité à la directive interopérabilité dont l'ERTMS est l'un des éléments.

À la question de l'efficacité en matière de

maintenance d'une entreprise de constructeur par rapport à un exploitant, il est très difficile de donner une réponse générale. Il est clair que les constructeurs ont une activité de maintenance, laquelle s'est beaucoup développée ces dernières années et touche à peu près tous les secteurs, que ce soit l'infrastructure ou le matériel roulant. Savoir s'il vaut mieux que la maintenance soit faite par un constructeur ou par un exploitant, c'est une affaire contractuelle entre eux. Si un exploitant particulier décide de sous-traiter une partie de sa maintenance pour l'un des sous-systèmes qu'il opère, cette décision est de nature commerciale et est pilotée en général par des considérations purement économiques.

Je ne pense pas que l'on puisse dire que, d'une façon systématique, la maintenance par l'un ou par l'autre soit préférable. Je puis dire que, dans le domaine de l'équipement ERTMS, autant on est relativement libre d'installer des systèmes ERTMS le long d'une voie, car on n'est pas trop perturbé par cette installation, autant le faire à bord du véhicule est un problème de logistique lourde pour l'exploitant – qu'il s'agisse des techniciens, de l'ingénieur ou de l'exploitant.

Sur la question de la performance et du niveau de sécurité de l'ERTMS, je voudrais rappeler ce que je disais voici une dizaine de minutes, à savoir que, pour chaque constructeur de système ERTMS pris séparément, le calculateur ETCS – c'est-à-dire l'appareil de haut niveau de sécurité embarqué dans le train – est très proche du calculateur que le même constructeur avait conçu il y a dix ou vingt ans et qui s'appelait "calculateur KVB", "calculateur TBL" ou "calculateur TVM". Donc, dire que le système ERTMS est plus ou moins sûr que les systèmes ATP ou ATC préexistants, c'est une fausse querelle.

En matière de sécurité, il a le même niveau. Pourquoi certaines polémiques sont-elles intervenues en ce qui concerne l'équipement en ERTMS sur un certain nombre de corridors? Tout d'abord, l'ERTMS en tant que produit fonctionne dans quelques pays depuis pas mal d'années, que ce soit en Italie, en Suisse, en Espagne. Mon collègue pourra, peut-être, répondre plus précisément à propos des dates.

Par contre, l'ERTMS souffre quelquefois de ses avantages. En sa qualité de système international, il doit répondre à des exigences différentes d'un réseau à l'autre, ce qui tend à faire diverger les spécifications. De ce point de vue, l'Agence européenne a effectué un très bon travail de contrôle, de maîtrise des spécifications

internationales. Elle est d'ailleurs maintenant identifiée comme l'autorité de conception de l'ERTMS au niveau de ses spécifications d'interface.

Le fait que l'ERTMS assure, en tant que système unique, la transition d'un pays à un autre pour un trafic international apporte une complexité dans la gestion de deux systèmes d'exploitation, quelquefois historiquement très différents l'un de l'autre et que l'on n'avait pas quand on était obligé de changer de locomotive à la frontière. Par conséquent, il n'est pas étonnant de rencontrer aujourd'hui, avec l'ERTMS, des difficultés que l'on ne rencontrait pas lorsqu'on passait d'une locomotive belge à une locomotive française, allemande ou suisse.

Passons, à présent, à la comparaison entre l'investissement ERTMS et un investissement dans un autre système pour une petite ligne. La raison pour laquelle on observe pour l'instant, surtout en nombre de kilomètres, des grands corridors, des lignes à grande vitesse équipées, c'est tout simplement l'obligation légale, lors de la construction d'une ligne à grande vitesse, d'installer l'ERTMS. On est bien obligé d'installer quelque chose de nouveau, lorsqu'on construit une ligne nouvelle! Ce quelque chose de nouveau ne peut être que l'ERTMS, parce que c'est la loi.

En ce qui concerne les investissements sur les petites lignes, parfois en remplacement d'un système préexistant, les décisions appartiennent aux gestionnaires de l'infrastructure. Ils prennent en considération leur propre plan opérationnel interne. Le système ERTMS niveau 1 ou le KVB ont une fonctionnalité assez semblable. Le système ERTMS niveau 2 et/ou la TVM en France, le LZB en Allemagne sont également assez semblables.

Quant au prix, il est difficile d'en parler, car le prix est tributaire d'un contexte économique complexe. Il dépend des quantités, des projets.

Comme vous l'avez constaté, il est certain que quand les Chinois font le choix d'un système de contrôle, ils achètent l'ERTMS, et ce n'est pas forcément pour des lignes à grande vitesse.

Jean-Pierre Loubinoux: Je voudrais compléter ce qu'Eric Fontanel vient de dire. L'ERTMS ou ETCS n'a pas pour vocation de remplacer les systèmes de sécurité mis en place, développés et améliorés par chacun des réseaux nationaux.

Vous avez parlé de 2005 et je rappelle que le

17 mars 2005, a bien été signé à Bruxelles, entre la Commission européenne et la plupart des associations que nous représentons, un accord signifiant la volonté d'ouverture des différents réseaux. C'est le principe de l'interopérabilité, qui vise à faciliter la circulation des opérateurs d'un pays à l'autre, et de compétitivité du réseau, en augmentant à la fois la densité et la vitesse.

Cet accord du 17 mars 2005 signifie effectivement que cette double volonté d'interopérabilité et de compétitivité devait pouvoir se faire au travers de la mise en place et du développement d'un système d'harmonisation, qui est précisément l'ERTMS.

À l'époque, il n'y avait pas qu'une version de l'ERTMS. Dans les années qui ont suivi, on a vu des versions 2.3, 2.3.1 ou 2.3.2. Actuellement, nous en sommes à la version 3.0, qui est la version cible souhaitée pour les années 2015 et 2020.

Il y a donc eu plusieurs étapes mais ceci n'a pas empêché les réseaux de poursuivre leurs efforts de déploiement de leurs propres systèmes. On a parlé du KVB ou de la TBL1 ou TBL2 qui offrent des garanties de sécurité que le système ERTMS/ETCS ne va faire qu'interfacer avec les autres systèmes. Ce sont ces deux niveaux de nuances techniques qu'il faut avoir en tête sur chaque nouvelle ligne parmi ces grands corridors de flux internationaux à grande vitesse. C'est le système ERTMS qui s'installe avant le déploiement de systèmes nationaux.

Le **président**: Nous avons eu l'occasion de rendre visite aux chemins de fer suisses. On nous y a dit qu'en résolvant les problèmes de sécurité, ils avaient résolu simultanément d'autres problèmes, ceux de la ponctualité et de la capacité des lignes. Leur objectif est de doubler le trafic d'ici 2030. Nous avons entendu lundi l'administrateur délégué de la SNCB nous dire que l'ETCS pouvait entraîner un ralentissement, une diminution du trafic. Vous nous dites aujourd'hui ce que les Suisses et les Italiens nous avaient déjà dit, à savoir que grâce à l'ETCS 2 et au suivi pratiquement continu de la position du train, il suffit d'avoir la distance entre deux trains équivalente à la distance de freinage pour en cadencer autant qu'on veut.

J'essaie de comprendre. Vous dites exactement ce que nous avons entendu en Suisse alors que nous entendons ici que l'ETCS pourrait tout de même provoquer des ralentissements sur un certain nombre de lignes. Je ne vois pas en quoi.

Vous confirmez bien que l'ETCS, notamment l'ETCS 2, permet d'accroître la capacité à lignes constantes?

Jean-Pierre Loubinoux: Oui, c'est son principe même. Je ne sais pas exactement ce qu'il y a derrière le mot "ralentir", je n'étais pas là. Mais il est évident qu'un principe d'installation, comme M. Fontanel l'a dit tout à l'heure, notamment quand on doit équiper des mobiles ou travailler sur des lignes très denses, fait intervenir des schémas d'installation et de financement qui en eux-mêmes ont leur propre planning. Je me demande si ce n'est pas plutôt cette notion de juxtaposition de développements et d'améliorations de systèmes nécessaires nationaux avec des systèmes européens de compatibilité qui crée ces complexités supplémentaires.

Le **président**: Nous confronterons ceci au contenu de la déclaration et nous y reviendrons peut-être. Nous vous remercions pour l'exposé. Nous serions ravis de disposer de cette comparaison des systèmes européens d'ici deux à trois semaines. Nous avons déjà quelques informations sur KVB ou ZUB. Vous avez saisi le contexte: quand on a mis en place les nouvelles techniques, à partir des années 80, à quel rythme, combien de temps ont mis la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie pour adopter ces systèmes? Arrêtent-ils oui ou non un train avant le feu rouge quelle que soit la vitesse? Encore un grand merci à vous.

Une petite information pour les collègues. En ce qui concerne les experts, nous avons au moins deux réponses positives dont une d'un historien de l'Université de Liège dont j'ai demandé le curriculum vitae; il s'agit d'un professeur d'histoire, documentaliste de l'Université de Liège. Il nous reste à désigner un expert néerlandophone, qui pourrait se joindre à l'expert francophone.

La masse des documents est importante. Je vous ai remis une copie de ce qui provient de la SNCB. Entre-temps, j'ai appris que nous devons aussi examiner tous les documents liés au choix d'investissement du CMCES, l'organe gouvernemental chargé des grands choix d'investissement à partir de 1981 jusqu'en 1991-1992.

Je propose de vous transmettre les *curriculum vitae* et les coordonnées des personnes. Je n'ai toujours pas reçu toutes les réponses du côté des Flamands. Nous avons déjà à la fois le curriculum vitae et l'accord de M. Vanderheyden, qui est disponible et prêt à commencer dès que nous lui

en donnons l'instruction. Il y a aussi un professeur de Liège.

Si nous marquons notre accord maintenant, nous pouvons dès à présent les inviter. Deux ou trois noms circulaient du côté néerlandophone. Est-ce que quelqu'un a déjà été contacté?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik had inderdaad nog twee namen voorgesteld, maar ik heb tot op heden nog geen contact kunnen hebben, wij hebben dat pas vanochtend afgesproken, dus dat lijkt mij niet zo vreemd. Ik stel voor dat wij morgen een vergadering van het bureau van de commissie organiseren en desgevallend in de namiddag even de commissie bijeenroepen om de beslissing te formaliseren. Dat is de meest aangewezen weg om die mensen effectief nog voor Pasen aan het werk te kunnen zetten.

Le **président**: Je signale que demain je ne suis pas là mais vous pouvez faire la réunion du Bureau.

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je souhaite bien sûr avancer le plus vite possible et recevoir les experts dès que possible. D'une façon formelle, je pense qu'une désignation doit se faire à huis clos. Il serait opportun que nous puissions nous réunir demain pour faire le choix à ce moment-là. Si, entre-temps, nous avons reçu des CV et des éléments complémentaires, c'est tant mieux.

Le **président**: Je vais envoyer à Jef le CV que j'ai reçu de Vanderheyden. Je n'ai pas encore reçu celui du professeur de l'Université de Liège. Je vais le rappeler pour insister pour qu'on me le donne aujourd'hui ou je le donnerai à Joris qui le diffusera.

Je demanderai au secrétaire de me communiquer la décision qui aura été prise en Bureau. À ce moment-là, nous confirmerons pour les quatre, et j'essayerai d'organiser une réunion pendant les vacances de Pâques. Les correspondants de la SNCB devraient accéder aux archives pendant cette période.

La réunion publique de commission est levée à 16.59 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.59 uur.