

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

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2010

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.33 uur en
voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 10.33 heures et présidée
par M. David Geerts.

**Hoorzitting met de heren Bart Van der Herten en
Patrick Lafontaine, deskundigen van de
bijzondere commissie Spoorwegveiligheid
tijdens de vorige zittingstijd, over hun
tussentijds rapport**

**Audition de MM. Bart Van der Herten et Patrick
Lafontaine, experts de la Commission spéciale
Sécurité du Rail instituée lors de la précédente
législature, à propos de leur rapport
intermédiaire**

Bart Van der Herten: Mijnheer de voorzitter,
dames en heren, vooreerst wensen wij als experts
de commissie te danken om ons hier uit te
nodigen en ons de mogelijkheid te geven om het
tussentijds rapport van de experts hier voor te
stellen.

Vooraleer we starten, moet ik nog onze collega-
expert Eddy Van de Voorde verontschuldigen. Hij
is professor aan de Antwerpse universiteit en hij
verblijft momenteel in de Verenigde Staten, waar
hij deze week lesgeeft. Voor alle duidelijkheid wil
ik nogmaals stellen, ook na de berichten in de
pers de afgelopen maanden, dat het voorgelegde
document wel degelijk een rapport is van de drie
experts, van wie u de namen kunt lezen.

Ik stel voor dat we even kijken naar de inhoud van
onze presentatie.

Ik zal een korte inleiding geven om te situeren wat
we gedaan hebben in de tussenperiode.

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

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2010

Voormiddag

Voorts komt er een eerste belangrijk inhoudelijk
hoofdstuk in het rapport, dat heel wat ruimte in
beslag neemt, over het veiligheidsbeleid van de
NMBS tussen 1982 en 2002. Waarom tot 2002?
Welnu, wij hebben een werkafpraak gemaakt
met het Rekenhof in de loop van april, waarbij het
Rekenhof de jongste tien jaar voor zijn rekening
zou nemen en wij de voorafgaande periode. We
hebben duidelijk de keuze gemaakt om niet in
mekaars vaarwater te komen, ook gelet op de
beperkte onderzoekstijd die voorhanden was.

Het derde punt gaat over de spoorwegveiligheid in
Europa en in België. Vanaf dat punt neemt collega
Patrick Lafontaine het over. Hij zal ook ingaan op
de evolutie van het risicopeil in België. Daaraan
zijn aanbevelingen gekoppeld op korte,
middellange en lange termijn.

Tot slot zal ikzelf een aantal conclusies formuleren
uit ons rapport en aanzetten voor verder
onderzoek.

Ik kom tot de inleiding. Wij hebben als experts
gewerkt in opdracht van de vorige commissie,
waar wij concreet een opdracht hebben
opgenomen van 12 april tot 7 mei. We hebben
dus een vrij beperkte periode gewerkt. We hebben
dan ook niet alles ten gronde kunnen behandelen.
U weet zelf dat het een zeer breed terrein is. We
hebben het nu vooral over technologie, ook in ons
rapport, maar we hebben ook een aantal keer
duidelijk aangegeven dat heel andere aspecten,
zoals HRM, personeelsbeleid, aanwervingsbeleid
en opleidingsbeleid binnen de NMBS-groep even
belangrijke thema's zijn om, in een latere fase, de
focus op te richten.

Belangrijk ook om te vermelden is dat wij als experts zelf het initiatief hebben genomen, midden september, om aan de slag te gaan en wat vooruit te lopen op de samenkomst van de commissie, omdat wij toch wel ongerust waren over de manier waarop in de pers is gecommuniceerd door een aantal actoren die bij het thema betrokken zijn.

Dit zal sterk blijken uit het vervolg van onze presentatie en uit wat u in het rapport kunt lezen, namelijk dat technologie slechts een beperkt aspect van de problematiek van de veiligheid is. Wij hadden als experts de indruk dat eind augustus, begin september, het debat zich sterk op technologie toeleide. Technologie is natuurlijk belangrijk, maar de hele omkadering, de hele cultuur, het hele beleid waarin die technologie een plaats heeft, vonden wij zelf te weinig naar voren komen. Daarom hebben wij ook initiatief genomen om eind september, begin oktober voort te werken om hier een tussentijds rapport te kunnen presenteren.

Wat hebben wij uiteindelijk gedaan? Wij hebben een eerste kritische lezing van een aantal documenten gedaan. Nogmaals, wij hebben slechts een beperkt aantal documenten, die ons door de NMBS-groep ter beschikking zijn gesteld, kunnen inkijken. Wij hebben zeker niet alles kunnen bekijken. De hoeveelheid materiaal is ongelooflijk groot. Wij moesten ook nog een selectie maken. Wij hebben dus slechts een beperkte hoeveelheid informatie kunnen bekijken van een ongelooflijk grote hoeveelheid documentatie.

Wij hebben een aantal hypothesen geformuleerd. Daarbij is het belangrijk dat u voor ogen houdt dat het een tussentijds rapport is. Wij hebben een aantal zaken heel duidelijk gemaakt om ook de discussie heel helder te maken. De meeste zaken die in ons rapport staan, zijn echter ter discussie. Wij doen ook een aantal keer een duidelijke oproep aan onder meer de spoorwegondernemingen om in te gaan op de hypothesen en de uitspraken die wij doen. Alles is falsifieerbaar of verifieerbaar en kan in een open debat verder ter sprake komen.

Wij vinden het ook belangrijk dat het een toekomstgericht en een actiegericht rapport is. Wij hebben het rapport niet opgemaakt om af te rekenen met het verleden. Wij spreken natuurlijk wel veel over het verleden, maar het is vooral een oproep om duidelijke acties voor de toekomst te formuleren en in de praktijk te brengen.

Heel belangrijk, wij vinden zelf dat ons rapport op

inhoudelijk vlak zeer consistent is met de rapporten van het ERA en het Rekenhof. Dat maakt de 3 rapporten samen tot een zeer sterk geheel met een grote interne consistentie.

Wat betreft de structuur van het rapport, zijn er grosso modo 3 delen. Het eerste deel gaat in op de vraag hoe in het verleden het veiligheidsbeleid binnen de NMBS georganiseerd en uitgewerkt was vanaf het ongeval in Aalter in 1982 tot 2002. Vervolgens komt een stuk over de analyse van het huidige risiconiveau met een aantal aanbevelingen, waarbij wij het niet alleen hebben over elektronische stopsystemen, maar ook over andere veiligheidsapparatuur en waarbij wij ook een aantal vragen en conclusies formuleren naar de toekomst. Ook al gebeurt er nu veel op het vlak van de veiligheid binnen de NMBS-groep, blijven wij toch ongerust en blijven wij met een aantal grote vragen zitten. Vandaar ook de scope. Technologie is natuurlijk belangrijk in ons rapport en ligt aan de basis, maar wij situeren die technologie in een breder veiligheidsbeleid en we hebben het zopas op een eenvoudige manier gesitueerd. Veiligheidstechnologie plus veiligheidsmanagement plus veiligheidsleiderschap zijn 3 elementen die samen kunnen leiden – en ik zeg wel kunnen leiden – tot een veiligheidscultuur binnen een onderneming.

Dan blijven er nog heel wat aangelegenheden te onderzoeken, waar wij eventueel later over kunnen discussiëren, hoe ver wij het verleden nog meenemen, dan wel of wij de scope van de commissie vooral op de toekomst leggen.

De centrale hypothese, die ook in ons rapport staat en die al een aantal keer aan bod is gekomen, luidt dat technologie een essentieel onderdeel is van de spoorwegveiligheid, maar dat technologie maar kwaliteitsvol kan worden ingezet in het kader van een integraal en geïntegreerd veiligheidsbeleid en een veiligheidscultuur die gevoed en ondersteund wordt vanuit de hoogste managementorganen en waar alle werknemers van doordrongen zijn. Dat is eigenlijk onze missie, als men het op die manier zou willen uitdrukken, waar wij voor willen gaan. Het zijn die elementen samen, die meer garantie kunnen geven op een duurzame ontwikkeling van een hoog veiligheidsniveau op de Belgische spoorwegen.

Met integraal en geïntegreerd bedoelen wij dat nagenoeg alle functies bij de NMBS uiteindelijk wel een veiligheidscomponent hebben en, dat is dan geïntegreerd, dat die best ook op een of andere manier allemaal met mekaar in verband worden gebracht en met mekaar worden

verbonden.

Een andere manier om die centrale hypothese te formuleren vindt u in het citaat uit het rapport van de ERA dat u vindt op de tweede bladzijde van ons rapport. Het gaat over het Engelse citaat waar men zegt dat een spoorwegongeluk steeds het ongeluk is van een volledige onderneming. Dat is heel belangrijk, het is materieel natuurlijk de bestuurder die door een rood stopsein rijdt en daardoor eventueel een ongeluk veroorzaakt, maar de ERA is zeer helder en zegt dat steeds de hele onderneming en ook het management en het leiderschap mee geïmpliceerd zijn wanneer er een spoorwegongeluk plaatsvindt.

Laten wij nu eens kijken naar de tijdslijn vanaf 1982. Wij onderscheiden daar grosso modo twee periodes, namelijk de periode TBL1, grosso modo de jaren '80 en voor een stuk jaren '90, en de periode TBL2, vanaf 1987 à 1990 tot 2002.

Ik begin met de periode TBL1. TBL1 was eigenlijk een antwoord van de NMBS op het ongeluk in Aalter in 1982. U hebt kunnen lezen in het rapport dat men bij de NMBS reeds op het einde van de jaren 70 toch wel meer en meer ervan doordrongen was dat de huidige systemen, dus het Memor-krokodilsysteem gecombineerd met het laterale seinsysteem, onvoldoende waren. Reeds op het einde van de jaren 70 is men gaan onderzoeken hoe men een automatisch stopsysteem zou kunnen installeren op het spoorwegnet, ook in navolging van andere landen. De NMBS wist redelijk goed hoe het er in andere landen aan toe ging, wat de verwezenlijkingen daar waren. Men is toen reeds begonnen in België, eind jaren 70, begin jaren 80, in een gemengde werkgroep tussen ASEC en de NMBS om zo'n automatisch stopsysteem te gaan ontwikkelen.

Het ongeluk in Aalter is daar eigenlijk een katalysator geweest, een versnellingsmoment, waarbij men fondsen heeft vrijgemaakt om de technologie te gaan ontwikkelen. Wij stellen hier in het rapport voor het eerst ook de vraag waarom de NMBS op dat moment geen apparatuur heeft gekocht die op de internationale markt voorhanden was. Een deel van het antwoord ligt in het toenmalig tijdsklimaat, waarbij de steun aan nationale industrieën in België toch wel een belangrijk thema was, dat was ook in het buitenland zo trouwens. In elk geval, feit is dat men in België de keuze gemaakt heeft om een systeem te ontwikkelen gedurende een aantal jaren, met de planning om vanaf 1987 een proefopstelling te maken op een paar lijnen van

het Belgisch spoorwegnet en om vervolgens een uitbreiding te maken naar alle belangrijke spoorwegassen in België.

Alles loopt goed, de planning wordt gehaald. In het voorjaar van 1987 worden de eerste toestellen geleverd en geïnstalleerd. Op dat moment komen we in een periode waarin de regering besluit om een aantal strenge besparingsmaatregelen door te voeren. Ook de NMBS deelt in de klappen. De NMBS staat dus voor de vraag welke investeringen verder doorgevoerd worden en welke investeringen afgeremd of stopgezet worden. Allerlei werkgroepen gaan aan de slag. We hebben daar niet voor 100 procent zicht op maar er komt in elk geval een werkgroep TBL. Die werkgroep TBL werkt echter met een soort tunnelvisie en weet zelf niet wat de andere werkgroepen als thema hebben. Zij moeten echter in elk geval het systeem doorlichten en een advies geven aan de raad van bestuur om ermee te stoppen, de uitrol te vertragen of het op dat moment lopende contract met ACEC gewoon te realiseren. Het laatste gebeurt, men beslist om de proefopstelling op de twee spoorwegassen verder te realiseren om allerlei redenen. De verdere uitrol over het gehele Belgische spoorwegnet wordt echter niet verder in de planning opgenomen.

Een van de grote vragen daarbij is waarom men dat begin de jaren 90 dan niet terug heeft opgenomen. Dat is een vraag waarop wij zelf geen antwoord hebben. In elk geval, er komt een beperkte uitrol van het systeem. U ziet de percentages in de presentatie. 13 % van de seinen en 6 % van de krachtvoertuigen worden uitgerust met de technologie.

Wat zien we dan plots opduiken in een van de zeldzame documenten die we hebben uit de jaren 90 met betrekking tot TBL1? We merken in 2000 – dat is het verhaal dat u ook kan lezen in het begin van het rapport – dat een relevant percentage van de TBL1-apparatuur niet werkt. Bij die 30 % zitten een aantal wisselstukken maar ook op het terrein zelf zijn blijkbaar een aantal toestellen buiten werking geraakt. Er komt dan een document voor de raad van bestuur waarin geadviseerd wordt om die apparatuur terug in haar oorspronkelijke staat te herstellen. Er wordt een bestelling geplaatst, tevens de laatste bestelling bij ALSTOM op dat moment, voor een driehonderdtal nieuwe bakens en andere apparatuur om TBL1 terug volledig werkzaam te maken.

Volgens de schaarse documenten waarover we beschikken blijkt dat dit wellicht een problematiek

is die doorheen een aantal jaren is opgebouwd. Het is waarschijnlijk niet van het ene op het andere moment gebeurd dat er plots een significant aantal toestellen op de spoorwegen niet meer werkt. De stand van zaken is ook al opgemaakt eind 1999. Uiteindelijk bepaalt de planning dat ergens in het voorjaar van 2002 de volledige herstelling zal doorgevoerd zijn. Wij kunnen dus toch wel een aantal vragen stellen bij de achterliggende processen binnen de NMBS, de tijd die men nodig heeft om in te spelen op defecten of andere mankementen.

Bijkomend merken wij ook in dit dossier, in een heel ander document, dat tegelijkertijd, eind jaren 90, de met TBL1 uitgeruste krachtvoertuigen deels op andere delen van het net werden ingezet. U ziet het citaat in het rapport waarbij mensen van de spoorwegen zelf besluiten dat dit betekent dat TBL1 een verloren investering dreigt te worden. De machines die met TBL uitgerust zijn, rijden namelijk ergens anders. Op TBL1-lijnen rijden machines die niet uitgerust zijn en dus niet kunnen corresponderen met de bakens in de sporen. Onze conclusie is dan ook min of meer dat TBL1 wellicht nooit echt gewerkt heeft.

Een van de experts bij de NMBS heeft zelf ook aangegeven dat de bijdrage van TBL1 aan het globale veiligheidsniveau tot nul herleid wordt, wanneer een groot aantal toestellen in het veiligheidssysteem niet werkt. Dat refereert weer aan het veiligheidsbeleid en de veiligheidsbeheersing. Het gaat dus niet alleen over het installeren van apparatuur, maar ook over het monitoren en het werken op het terrein, het signaleren van defecten, het hebben van processen die een korte doorlooptijd hebben en onmiddellijk aangeven binnen welke termijn er nieuwe apparatuur geplaatst moet worden enzovoort. Dat is opnieuw het veiligheidsmanagement, de veiligheidscultuur waarbij wij als experts blijvend vragen stellen.

Het is dan ook onze conclusie dat eind jaren 80 en ook eind jaren 90, sinds het ongeluk in Aalter, het veiligheidsniveau langs de Belgische spoorwegen niet significant was gestegen.

Ondertussen staat de technologie niet stil. Wij gaan over naar de periode TBL2. Eind jaren 80 heeft de NMBS een aantal proeftoestellen van de tweede generatie aangekocht bij ACEC. TBL van de tweede generatie heeft en had als doelstelling een continue monitoring en controle van de snelheid mogelijk te maken en remsystemen te ontwikkelen waardoor het voorbijrijden van een rood stopsein zelf onmogelijk wordt. Dat is een

fundamentele verbetering van de technologie ten opzichte van TBL1, waar er een noodstop uitgevoerd wordt op het moment dat het rode sein overschreden wordt en de trein een aantal honderden meters in de rode of verboden zone kan rijden.

Eind jaren 80 is men bij de NMBS op de hoogte. Men begon daarmee te experimenteren. Wellicht is ook een van de redenen waarom men uiteindelijk niet verder ging met TBL1 dat men al een perspectief had op een nieuwe en veel performantere technologie. De eigenlijke ontwikkeling begint in 1990. Toen kwam het Star 21-plan bij de NMBS, met een perspectief op tientallen jaren, met de introductie van de hogesnelheidslijnen in België en met een belangrijke modernisering van het binnenlandse net. Het plan stelde een aantal, niet strakke, deadlines en bood perspectieven voor de komst van de hogesnelheidstrein naar België, waarop men in elk geval moest inspelen met de nieuwe generatie apparatuur, omdat laterale seinen maar tot 160 of 200 kilometer per uur gedetecteerd kunnen worden. Een hogesnelheidstrein moet automatisch beschikken over een systeem van de tweede generatie.

Er wordt binnen de NMBS een werkgroep opgericht die een analyse zal maken in het buitenland. Een aantal spoorwegmaatschappijen wordt bezocht in het buitenland waar men de daar bestaande apparatuur technisch en financieel-budgetair zal bestuderen.

Uiteindelijk komt men tot de conclusie dat België toch een eigen systeem moet ontwikkelen en installeren. Dat is een belangrijke periode omdat men er op dat moment vanuit gaat dat men dat systeem op een viertal jaar zal kunnen ontwikkelen, opnieuw in een gezamenlijk project tussen NMBS en ACEC.

Dat is de achterliggende reden waarom men niet opteert voor een buitenlands systeem. In Frankrijk bijvoorbeeld opteert men op het einde van de jaren 80 na een aantal spoorwegongevallen wel voor een Zweeds systeem dat men aanpast aan de situatie daar. Daardoor slaagt men er in de praktijk in om het veiligheidsniveau sterk op te trekken.

In België maakt men een andere keuze. Men gaat niet over tot de installatie van wat toen wellicht al werd beschouwd als verouderde technologie, maar gaat nieuwe technologie ontwikkelen en die beschikbaar maken voor de HST en opnieuw voor de belangrijkste lijnen van het binnenlandse net.

Het idee was opnieuw om het volledige netwerk uit te rusten.

Maar dan al ontstaat een aantal problemen. Ook al zegt men in 1990 dat ACEC al redelijk ver gevorderd is met de ontwikkelingen in de technologie van de tweede generatie, het duurt uiteindelijk tot 2002 voor men erin slaagt om operationele toestellen op het terrein en in de krachtvoertuigen te installeren. Dat is natuurlijk heel problematisch aangezien de hogesnelheidstrein ondertussen in België rijdt. Men heeft uiteindelijk moeten opteren voor het Franse systeem tussen de Franse grens en Lembeek.

Uiteindelijk was de raad van bestuur van de NMBS verplicht om in 1999 ook die Europese trein te nemen. Men wist in het begin van de jaren 90 al heel goed dat Europa zou komen met een interoperabel systeem en dat de Europese definiëring van dat systeem zou worden gerealiseerd en dat dit voor eind de jaren 90 zou zijn. Men ging er echter van uit dat de apparatuur die de NMBS zou ontwikkelen, de TBL2, snel genoeg zou zijn geïnstalleerd en afgeschreven tegen dat een Europees systeem zou worden geïnstalleerd.

Men vond dat zowel op technologisch als op economisch vlak – het terugverdienen van de investeringen – een verantwoorde keuze.

Eind jaren 90 merken wij dat TBL2 er uiteindelijk niet is. Het systeem wordt niet geïnstalleerd omdat er grote problemen zijn met de homologatie. Het systeem wordt niet klaar bevonden voor het functioneren op het terrein.

Met andere woorden, op het moment dat het ongeluk in Pécrot plaatsvindt, kunnen treinbestuurders opnieuw enkel beschikken over laterale seinen die zij moeten opvolgen en die natuurlijk de basis blijven. Er is echter geen veiligheidsvangnet in België.

In heel veel documenten die tot op het topniveau of op het niveau net onder de raad van bestuur worden geagendeerd, lezen wij het bewustzijn. U kan in het rapport een aantal citaten ter zake lezen van medewerkers tot op het directieniveau, die stellen dat de NMBS een enorme achterstand heeft opgelopen. Het is wellicht doordat er in België geen grote spoorwegongelukken zijn gebeurd, dat de NMBS niet in het veiligheidssysteem heeft geïnvesteerd. In het tegengestelde geval zou zij er wel in hebben geïnvesteerd.

De internationale praktijk bevestigt het voorgaande. In andere landen zijn spoorwegongelukken altijd heel belangrijke katalysatormomenten geweest om de nodige apparatuur wél te installeren, wat in België niet het geval is geweest.

Deze vaststelling is natuurlijk een heel cynische conclusie. U kan ze ook in de citaten lezen. Medewerkers van de NMBS melden soms dat zij voor hun eigen geweten staan. Indien zij, enerzijds, niet in het veiligheidssysteem investeren en zij, anderzijds, binnenkort met een grote catastrofe worden geconfronteerd, zullen zij zichzelf immers de vraag moeten stellen hoe het zo ver is kunnen komen.

Wij komen nu tot een aantal conclusies en hypothesen. Ik herhaal immers dat een aantal zaken nader met de verantwoordelijken en binnen de huidige, bijzondere commissie moet worden bediscussieerd.

In elk geval, van Aalter tot Pécrot – en ook na Pécrot nota bene – is er geen significante verhoging van het veiligheidsniveau bij de Belgische spoorwegen. De laterale seinen blijven, ondanks de toename van het veiligheidsrisico, het enige veiligheidssysteem. Patrick Lafontaine zal straks op voornoemde kwestie ingaan. De intensiteit van het treinverkeer, de snelheid en het aantal reizigers nemen toe.

Bij de NMBS is het inzicht dat ze een grote achterstand ten opzichte van de andere Europese landen heeft, heel duidelijk aanwezig. De NMBS weet ook heel goed dat veiligheidssystemen op de internationale markt aanwezig zijn en dat zij, mits de nodige aanpassingen, uiteindelijk wel concreet op het Belgische spoorwegnet zouden kunnen worden geïnstalleerd.

Welke kenmerken kunnen wij nog uit het dossier afleiden?

Ten eerste, de ontwikkeling van eigen systemen prevaleert in België op de installatie van systemen op het terrein. Wij merken dat vanaf 1980 tot 2002 de eigen nationale industrie volop nieuwe veiligheidstechnologie ontwikkelt. Ondertussen wordt echter niets geïnstalleerd. De ontwikkeling neemt ook erg veel tijd in beslag. Het vergt zelfs veel meer tijd dan oorspronkelijk wordt ingepland.

Wij merken tevens dat er een grote discrepantie tussen de plannen en de eigenlijke installatie op het terrein is. Wij merken zulks ook in hoofdstuk 3

van het rapport van het Rekenhof, waarin voor TBL1 en ECTS gelijkaardige conclusies worden getrokken.

We vinden weinig uitgewerkte projectplannen en budgetten. De aankoop van een systeem op de internationale markt zou vanaf de jaren 90 een significante verbetering hebben gerealiseerd. De budgetten voor ontwikkeling tonen weinig installatie op het terrein. Er is amper een veiligheidsdebat binnen de raad van bestuur van de NMBS.

Heel typisch is dat men de Belgische Spoorwegen te anders vindt: wij zijn te anders; wij hebben een eigen structuur van de spoorwegen; wij kunnen hier niet zomaar internationale systemen installeren.

Dat klopt natuurlijk, maar de praktijk in andere landen wijst toch uit dat het geen goed argument is. Wij formuleren dat als een te veel naar binnen gekeerde houding van de NMBS op het vlak van veiligheidsbeleid in het algemeen. Men wil te veel alles zelf ontwikkelen in plaats van te kijken wat er op de internationale markt beschikbaar is. Wij vinden geen sporen van een uitgewerkt en proactief veiligheidsbeleid, of van veiligheidsplannen.

Wij merken ook op dat de verschillende regeringen een afstandelijke houding hebben aangenomen. Wij vragen ons wel eens af of er bij de voorgedijministers een echte opvolging is van het beleid van de NMBS of van het veiligheidsbeleid. De internationale ontwikkelingen halen de Belgische spoorwegen continu in. Men is hier wel bezig maar uiteindelijk moet men die internationale ontwikkelingen toch gaan opvolgen.

Heel belangrijk is dat wij ons tijdens het onderzoek aangaande de kwaliteit van de documenten gehandicapt voelden. Wij hebben gewerkt met de documenten die werden verzameld uit kasten en op bureaus van mensen die bij NMBS rond veiligheid werken. Er is dus geen echte archiefvorming, behalve bij de Holding. Het is met andere woorden quasi onmogelijk om een gedetailleerd overzicht en een reconstructie te maken van beslissingen, plannen en budgetten. Daar hebben wij toch heel wat vragen bij. Dezelfde vragen zult u lezen in het rapport van het Rekenhof. Daarin stelt men vast dat men telkens met andere projectfiches moet werken om te proberen tot een tijdreeks te komen voor beslissingen of investeringen in technologie.

Ons besluit is dan ook dat er in de hele periode

tussen 1982 en 2002 op het vlak van veiligheid een falend beleid was.

Patrick Lafontaine: Mesdames et messieurs, une des questions posées par la commission précédente appelle à comparer la situation de la sécurité ferroviaire en Belgique à celle d'autres pays européens. Je vous montrerai donc une carte datant d'avant la proposition du système unifié (ETCS) par l'Union européenne. On constate que dès les années 60, presque tous les pays ont commencé à développer des systèmes très différents les uns des autres, dont les fonctions de sécurité pouvaient beaucoup différer également, et qui n'étaient pas inter-opérables.

Cela signifie qu'une locomotive qui part en France et qui se dirige vers l'Italie ne peut passer la frontière; il faut donc changer de locomotive à la frontière, à moins d'équiper la locomotive avec les deux systèmes, ce qui était le cas pour les Trans-Europe-Express circulant entre Bruxelles et Paris. Les locomotives étaient équipées avec les deux systèmes, pour autant qu'ils existassent.

L'Union européenne a décidé assez rapidement qu'il fallait évoluer vers un système unique si on voulait promouvoir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires en Europe. Ce système unique est le ERTMS-ETCS dont je vous parlerai dans un instant.

Dès les années 60, les pays ont développé leur propre système ou adopté des systèmes existant ailleurs. Nous n'avons pas eu le temps d'analyser en profondeur tous les systèmes qui existaient en Europe ou qui existent encore: nous nous sommes limités à quelques pays comme la France, par exemple.

Au début des années 80, les chemins de fer français ont été confrontés à une série d'accidents graves. Le monde politique et la SNCF ont décidé d'installer rapidement un système de protection automatique des trains. Comme l'industrie française ne pouvait pas proposer à ce moment-là un des ses produits à la SNCF, celle-ci a commencé à regarder ce qui existait ailleurs. Elle a trouvé que le système suédois correspondait à ses besoins. Elle a légèrement adapté le système KVB suédois et l'a installé en France. Actuellement, une très grande partie du réseau français est équipée de KVB.

Ensuite, on a commencé à construire des lignes rapides, les lignes TGV. Pour ces lignes, le système KVB ne convenait pas. En effet, ce système est installé en supplément des signaux

latéraux.

Et donc l'industrie française a fait installer la TVM sur les lignes à grande vitesse, système qui, par la suite, a été adopté en Belgique pour la ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles.

Pour ce qui concerne les Pays-Bas, les chemins de fer hollandais ont commencé à équiper leur réseau d'un système TBL pratiquement identique à celui installé en Belgique, à peu près en même temps que la SNCB. Mais contrairement à la Belgique qui n'a jamais généralisé ledit système pour les raisons expliquées par que M. Van der Hert en tout à l'heure, les Hollandais ont équipé pratiquement tout leur réseau, sauf à l'intérieur des gares, décision qu'ils ont d'ailleurs regrettée par la suite car plusieurs accidents s'y sont produits. L'erreur qu'ils ont commise c'est de ne pas avoir généralisé à 100 % le système. C'est d'ailleurs un élément sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

L'industrie allemande a développé des systèmes, dès le début des années '60. Le système le plus complet et le plus généralisé est le SZB, système qui a d'ailleurs été adopté par d'autres pays comme l'Autriche et l'Espagne.

En 1990, la SNCB a organisé une mission de plusieurs mois. Les experts en sécurité de la SNCB ont donc visité sept ou huit pays. Je donne des détails à ce sujet dans le rapport.

Ces experts ont fait le tour de plusieurs pays. Ils ont examiné les systèmes et sont arrivés à la conclusion qu'aucun système ne convenait aux besoins de la SNCB, ce qui est quand même assez curieux. En effet, certains systèmes avaient été adoptés par plusieurs pays. Malgré cela, la SNCB a décidé de développer un nouveau système qui, de plus, n'était pas compatibles avec les systèmes des autres pays.

Choisir un système et l'installer, ce sont deux choses différentes. Comme l'a expliqué M. Van der Hert en tout à l'heure, la TBL n'a jamais été généralisée en Belgique. Nous nous trouvons donc aujourd'hui, pour ainsi dire, dans la même situation qu'en 2002.

Le graphique qui vous est présenté a été publié dans le dernier rapport de l'Agence européenne ferroviaire. Il montre l'état des réseaux en matière d'installation des systèmes de protection automatique des trains.

Vous pouvez constater que la Belgique est

vraiment très en retard. Seuls l'Irlande et le Royaume-Uni obtiennent à peu près le même score que nous.

Cependant, la réputation, en matière de sécurité, de ces deux réseaux n'est pas vraiment recommandable.

En ce qui concerne les pays dont je vous parlais tout à l'heure, on voit que, par exemple, la France a actuellement équipé à peu près 60 % de son réseau et qu'elle est en progression; l'Espagne dépasse 90 %; les Pays-Bas dépassent 90 %; l'Allemagne est à peu près à 90 %; même des petits pays comme le Portugal ont une performance bien supérieure à celle des chemins de fer belges.

On constate même que la situation régresse en Belgique. Pourquoi? Comme l'a expliqué M. Van der Hert en tout à l'heure, parce que l'on n'entretient plus la TBL. On avait équipé une toute petite partie du réseau du système TBL mais, par la suite, on ne l'a plus entretenu. Le système est donc en déclin. La situation n'est pas vraiment réjouissante. Les chiffres que je vous montre sont assez récents; les derniers datent de 2008.

Le sujet suivant dont je voulais vous parler, c'est l'évolution du risque. Une gestion de sécurité est une gestion du risque. Le risque d'un système ferroviaire, c'est, en grande partie, le risque de collision entre trains. Il y en a d'autres, tels que le risque de déraillement mais nous ne l'avons pas étudié car ce n'était pas l'objet de notre mission. Nous allons donc nous limiter à analyser les risques de collision entre trains.

Plusieurs facteurs déterminent ce risque. Ce que je vous montre ici, c'est la partie du réseau belge sur laquelle circuleront à l'avenir, non seulement les trains IC, IR, P, etc., mais aussi les trains du réseau express régional de Bruxelles. Nous avons choisi cet exemple car nous n'avons pas le temps de faire l'analyse des risques de tout le réseau; de plus, c'est vraiment le cœur de notre réseau et l'endroit par lequel passe plus de la moitié des voyageurs en Belgique. Tous les passagers qui, d'une manière ou d'une autre, font la navette tous les jours pour venir à Bruxelles, passent sur les lignes que je vous indique.

Le fait que tout soit axé sur Bruxelles est une caractéristique du réseau belge. Il y a donc une partie centrale (qui est la jonction Nord-Midi) vers laquelle toutes les lignes convergent. Il y a également deux lignes latérales, une à l'ouest et une à l'est et, entre toutes ces lignes, il existe des

nœuds ferroviaires très compliqués, des bifurcations, des zones avec beaucoup d'aiguillages et beaucoup de signaux. Enfin, il y a les gares hyper compliquées de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Schaerbeek.

Gérer les risques, c'est d'abord les analyser. Les facteurs qui influencent les risques sont la complexité du réseau, le nombre de trains – puisque le risque est proportionnel au carré du nombre de trains. Je ne l'ai pas inventé, car c'est la SNCB qui utilise cette norme dans ses études. Par exemple, dans celle de 1999, ce facteur a été indiqué. Un autre facteur très important est la vitesse. Plus les trains vont vite, plus les conséquences d'une éventuelle collision sont graves. Le risque est proportionnel au carré de la vitesse moyenne des trains. Un autre facteur très important est le nombre de personnes qui se trouvent à bord des trains. Le nombre d'arrêts en est un autre.

Dans la zone que je vous montre ici, il y a actuellement 97 gares où les trains s'arrêtent. Le RER va encore conduire à une augmentation du nombre d'arrêts. Il y a aussi la mixité des trains: Thalys, Eurostar, TGV, ICE allemands, IC, IR, et ceux qui circulent aux heures de pointe. Vers 2014, plusieurs trains RER vont circuler.

Dans quelle mesure le risque augmente-t-il? Nous avons examiné certaines hypothèses que nous n'avons pas pu vérifier, faute de documents et de temps. Mais nous avons fait une estimation judicieuse. Nous pensons qu'entre 1999 et 2014, date à laquelle le réseau RER sera opérationnel, la capacité des trains et le nombre de voyageurs vont augmenter de 30 %.

Le nombre de trains aura augmenté de 30 %, en partant du plan RER. On constate que, sur les principales lignes qui sont montrées ici par un trait épais, les trains RER circuleront à une cadence de 15 minutes. Dans les deux sens, cela fait huit trains par heure.

Actuellement, environ 1 200 trains passent sur le réseau. Il y en aura encore 300 en plus. Par rapport à 1999, il s'agit d'une augmentation de 30 %.

Il y a la complexité du réseau. Les traits épais jaunes et rouges représentent les lignes où nous sommes occupés de passer de deux à quatre voies. C'est déjà fait pour la ligne entre Bruxelles-Midi et Hal.

C'est fait entre Bruxelles-Nord et Louvain et c'est

en train de se faire entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw et entre Bruxelles et Ottignies. Quatre voies, cela implique aussi toute une série d'aiguillages supplémentaires, pour permettre aux trains de passer d'une voie à l'autre, ainsi que toute une série de signaux.

On installe aussi de nouvelles voies, donc de nouvelles lignes, comme, par exemple entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Josaphat où nous sommes occupés à construire une nouvelle ligne qui servira à faire circuler des trains entre le quartier européen et l'aéroport. À Ottignies, nous construisons deux bifurcations et un bout de ligne pour que la liaison soit directe entre Bruxelles et Wavre. Le projet Diabolo est aussi très important. Il servira à désenclaver l'aéroport qui n'est actuellement desservi que par les liaisons que vous voyez entre Bruxelles-Nord et Louvain. À l'avenir, il y aura trois nouvelles lignes et donc trois nouveaux nœuds ferroviaires qui permettront aux trains de l'aéroport de circuler directement vers Malines, Anvers, Vilvoorde, Schaerbeek... Ceci augmente aussi la complexité du réseau. Il est difficile de chiffrer exactement l'influence de cette complexité sur le risque, mais il faut le prendre en compte.

Le nombre de stations va augmenter. De cela, je vous en avais déjà parlé et vous trouverez le calcul détaillé dans le rapport. On estime que le risque, par rapport à l'année 1999, sera multiplié par trois, ce qui veut dire qu'il faut gérer ce risque autrement. Il faut gérer le système non seulement par l'installation d'un système technique adéquat, mais il faut aussi changer l'organisation.

À côté du problème de sécurité, je pense qu'ajouter 30 % de trains sur ce réseau va également poser pas mal de problèmes de capacités. Déjà aujourd'hui, Infrabel et la SNCB, aux heures de pointe, arrivent à peine à faire passer tous leurs trains et ceux qui utilisent le réseau à ces heures savent qu'il y a énormément de trains qui arrivent avec cinq ou dix minutes de retard, voire plus. Si on ajoute à cela 300 trains du réseau RER, il est légitime de se poser des questions sur l'influence que cela aura sur la régularité et la ponctualité des trains.

Le système de sécurité ne gère pas seulement le risque de sécurité, il gère aussi le trafic. On pense donc que le système actuel ne suffira plus et qu'il faudra évoluer vers le système ETCS 2, qui est le système européen, qui augmente grandement le système de sécurité, qui améliore la gestion du risque, mais qui permet aussi d'augmenter la capacité des lignes. Sans entrer dans les détails –

j'en parle un peu dans le rapport – le système ETCS 2 permet de faire passer plus de trains, de rapprocher les trains en toute sécurité et donc d'augmenter la capacité du réseau: on peut envoyer plus de trains sur la même voie, tout en gérant leur ponctualité.

Le système ETCS2 permet aussi d'observer beaucoup mieux la circulation et de communiquer rapidement entre le centre de contrôle et les trains, en améliorant ainsi la régularité et la ponctualité des trains.

L'analyse mathématique de la situation sur le futur réseau RER donne à peu près ce qui suit. En 1999, le système de protection automatique des trains se limite au système TBL1, qui n'est réalisé qu'à 6 % – il n'équipe que 6 % des locomotives. Ce système était plutôt primitif et ne permettait de couvrir que 50 % du risque. Qu'est-ce que cela signifie? Si un train brûle un feu rouge et qu'il est "rattrapé" par le système TBL1, qui provoque le freinage d'urgence, on n'arrive à éviter un accident qu'une fois sur deux. Cela veut dire que les 6 % se traduisent en 3 % de couverture de risque. Si on met le niveau de risque à 100 en 1999, le risque résiduel s'élève à 97 %. Telle était la situation en 1999.

Je me projette maintenant en 2014, en espérant qu'à cette date, le réseau sera équipé à cent pour cent par le système TBL1+ qu'Infrabel et la SNCB sont en train de réaliser. Le système TBL1+ est un peu mieux que le système TBL1: il couvre 75 % du risque contre 50 % pour le système précédent, ce qui fait que le risque résiduel est de 25 %. Entre-temps, le niveau de risque absolu aura augmenté d'un facteur 3, comme je vous le disais tout à l'heure. On n'est plus à 100 comme en 1999 mais à 300! Et 25 % de 300, cela fait 75. En 2014, avec le système TBL1+, on fera donc à peine mieux qu'en 1999: on passe de 97 à 75, ce qui n'est pas une amélioration extraordinaire.

Adoptons maintenant l'hypothèse qu'en 2014, le RER soit équipé de l'ETCS. On suppose de nouveau qu'ETCS est installé à cent pour cent mais le niveau de couverture de risque n'est plus de 75 % mais de 95 %. Le risque résiduel est donc de 5 %. Sur 300, cela fait 15. On constate qu'ETCS améliore nettement la gestion du risque par rapport à TBL1+. On fait cinq fois mieux avec ETCS qu'avec TBL1+.

J'insiste quand même sur les 100 %. Si, par exemple, on n'équipait que 80 % des véhicules et du réseau en TBL 1+, on risquerait d'arriver à un niveau de sécurité moins bon qu'en 1999. Il faut

donc que TBL 1+ soit réalisé sans plus tarder.

Aujourd'hui, les experts formulent une série de recommandations, mais je voudrais quand même émettre quelques réserves. Il était prévu que nous aurions pu travailler trois mois dans le cadre de la première commission. En réalité, nous n'avons pu travailler qu'un mois. Les documents dont nous disposions étaient inadéquats ou manquants.

Au début de la commission, nous avons posé une série de questions à Infrabel et à la SNCB et nous n'avons pas obtenu de réponse tout simplement parce que la commission s'est arrêtée. Mais nous avons estimé qu'il était utile de vous faire part de nos premières recommandations. Toutefois, elles devront être vérifiées et avalisées par la suite.

On a constaté, par exemple, qu'un facteur très important d'accidents ferroviaires était le franchissement de feux rouges. Cela semble assez évident. Il faut savoir que franchir un feu rouge ne conduit pas forcément à un accident ferroviaire. Mais, dans un certain nombre de cas, si un train franchit un feu rouge, il peut entrer en collision avec un autre train. C'est la raison pour laquelle on dit que le franchissement d'un feu rouge est précurseur d'accidents.

Aujourd'hui, on constate que le niveau de dépassement de signaux est très élevé. Il faut absolument qu'à court terme, Infrabel et la SNCB fassent le nécessaire pour réduire le nombre d'accidents. Et puisque l'on ne dispose pas encore de système de protection automatique des trains, il faudra utiliser d'autres moyens.

Nous avons analysé les dépassements de feux rouges durant la période allant de janvier à mars. Il s'agit donc d'un échantillon assez réduit. Mais on ose quand même tirer quelques conclusions. Ainsi, on constate que, dans presque la moitié des cas, le franchissement des feux rouges est lié à une mauvaise visibilité des signaux. D'ailleurs, selon certaines sources, l'accident qui s'est produit à Arlon était dû à cette cause. Infrabel et la SNCB doivent donc mettre en place un système permettant de dépister rapidement les signaux qui sont difficilement visibles. Il faut, ensuite, soit les déplacer, soit ajouter ce que l'on appelle un répétiteur de signal.

Il y a aussi un problème au niveau des IOT, ces petits indicateurs qui se trouvent sur les quais. Idéalement, il faudrait qu'il y en ait partout et, par ailleurs, il faudrait qu'ils soient reliés aux signaux. Il faudrait éviter que l'IOT affiche l'ordre de démarrer le train, alors qu'un peu plus loin le

signal est rouge. Cela prête à confusion. Plusieurs accidents sont déjà arrivés à cause de cela. Il faut donc, tout d'abord, généraliser les IOT – il faut en mettre aussi dans les plus petites gares – mais il faut, en outre, que leurs conditions de fonctionnement dépendent des conditions de sécurité des signaux qui suivent.

Il y a aussi un problème de vigilance des conducteurs de trains. Actuellement, pratiquement toute la sécurité repose sur le bon fonctionnement de l'être humain dans sa cabine de pilotage. L'être humain n'est pas infaillible. Il y a donc plusieurs facteurs qui font que, malgré tout, la femme ou l'homme qui conduit le train peut faire une erreur et mettre en péril la sécurité. Il faut absolument qu'Infrabel et la SNCB améliorent cette situation. Là, on sort de la technique; on entre vraiment dans la gestion de la sécurité, la culture de la sécurité, la formation, la gestion du stress des conducteurs, etc.

Il faut encore faire attention au bon fonctionnement des dispositifs de sécurité existants. On a malheureusement vécu l'expérience de la TBL 1+ qui, non seulement, n'a pas été généralisée, mais en plus, parmi le peu de locomotives et signaux équipés de TBL 1, il y en a beaucoup qui ne fonctionnaient pas. Là aussi, il faut améliorer la situation. Il y a récemment eu aussi une expertise de l'accident de Mons: on a vu que cet accident avait été provoqué par la défaillance d'un équipement de sécurité et une mauvaise réaction de l'équipe qui devait réparer.

Finalement, la limitation du cumul des facteurs de risque est un élément un peu abstrait que je vais essayer de vous illustrer au travers d'un exemple. Imaginez que vous êtes en heures de pointe sur le réseau express régional, quelque part. Le conducteur conduit une ancienne rame qui date des années '60, qui a de mauvaises caractéristiques de freinage, qui n'est pas équipée de TBL 1, qui n'a aucun dispositif de sécurité; pour l'une ou l'autre raison, le conducteur est fatigué ou stressé; il assure un service de train local, donc il s'est déjà arrêté à dix gares; il s'arrête malheureusement à une gare qui n'est pas équipée d'IOT; il oublie qu'il vient de passer un signal qui affichait le jaune; il démarre, il franchit le signal. Et voilà!

Je vous ai énoncé là toute une série de facteurs qui, finalement, quand on les cumule, mènent à un accident. Que faut-il faire alors? Il faut "décumuler", faire en sorte qu'un tel cumul d'éléments n'existe plus.

C'est à court terme. Il est important qu'Infrabel et la SNCB en prennent conscience et mettent en place un système de gestion, de suivi pour réaliser la chose.

À moyen terme, à notre avis, l'élément le plus important est de faire en sorte que le TBL1+, système qui n'est pas parfait mais qui a le mérite d'exister, soit installé parce qu'il est le seul dont nous disposons aujourd'hui. Reconnaissons qu'Infrabel a fait un effort particulier ces deux dernières années pour mettre rapidement en place le TBL1+. Il conviendrait qu'il soit opérationnel à 100 % au moment où le réseau express régional commencera à fonctionner, c'est-à-dire d'ici quatre à cinq ans.

Malheureusement, nous avons vécu la mauvaise expérience du TBL1. Nous avons vu que la SNCB, pour toutes sortes de raisons, n'a pas réussi à installer le système. La gestion du projet doit absolument être faite de manière professionnelle: une bonne planification, de bons chefs de projet, s'assurer que les budgets existent, même en temps de crise et période de compression budgétaire, quitte à économiser sur tout, sauf sur le TBL1+.

La mise en exploitation donnera lieu à des situations transitoires. Les rares lignes équipées du TBL1 devront subir le remplacement par le TBL1+. Cela créera une situation où ce sera le vide: plus rien en fonction.

Comment gérer? Il s'agira de se montrer très vigilants et mettre en place des règlements spéciaux, une formation du personnel, une prise de conscience du personnel: "Vous avez l'habitude de circuler sur une ligne pourvue du TBL1, mais nous l'enlèverons temporairement pour la remplacer par le TBL1+. Il faudra bien gérer cette situation".

Finalement, lorsque tout sera installé, il conviendra de s'assurer que tout fonctionne correctement. S'il y a une panne, nous devons remplacer l'équipement, le réparer, pas comme le TBL1 qui, après installation, ne fonctionne plus qu'à 70 %. Je vous rappelle le graphique que je montrais tout à l'heure: ce n'est que lorsque les systèmes fonctionnent à 100 % qu'ils sont vraiment efficaces.

Pour le long terme, franchement, les experts sont convaincus que le TBL1+ est une solution transitoire puisque, à notre avis, il ne permet pas de gérer suffisamment le risque pour les parties les plus utilisées du réseau. Il faut absolument

transformer le TBL1+, le faire évoluer vers l'ETCS.

Pourquoi? Parce que c'est un système qui existe, qui gère beaucoup mieux le risque (je rappelle le facteur 5) et qui constitue un système européen: il répond aux normes européennes. La Belgique, si elle veut avoir vocation de plaque tournante logistique, elle a intérêt à adopter les systèmes européens.

Pour l'instant, nous pensons que, dans la zone RER, il faut adopter l'ETCS 2, qui permet de s'affranchir des signaux latéraux. On se demande parfois comment les conducteurs s'en sortent face à une telle panoplie! Le système ETCS 2 permet de se débarrasser des signaux latéraux et d'avoir un affichage des indications de sécurité dans la cabine, ce qui est plus confortable pour le conducteur.

Comme je vous l'ai expliqué, l'ETCS 2 permet aussi d'augmenter la capacité des lignes et d'avoir un trafic plus régulier et plus ponctuel. Pour d'autres parties du réseau, on pourrait se contenter de l'ETCS 1, qui est moins performant, mais qui assure un niveau de sécurité de 95 %. Il est moins cher et pourra être mis en place plus rapidement. Les véhicules équipés d'ETCS 2 peuvent également circuler sur les parties du réseau équipées en ETCS 1. L'inverse n'est pas vrai.

Le long terme est très difficile à vivre aujourd'hui. En effet, installer ETCS sur le réseau RER est très compliqué. On ne peut pas dire que ce sera fait en cinq ou dix ans. Il faut faire une étude détaillée. Mais on doit commencer à étudier la question aujourd'hui; il ne faut pas attendre. Même si on installe TBL 1+, il faut commencer à faire les études et préparer l'avenir. Il faut qu'Infrabel commence à examiner la question. S'il n'y parvient pas, il devra faire appel à des bureaux d'étude spécialisés.

Tout cela, c'est de la technique. Mais, comme l'a dit M. Van der Herten, ce n'est qu'un moyen. Il y a des choses beaucoup plus importantes à faire quand on parle des questions de gestion, de culture ainsi que des conditions de travail. Je voudrais vous dire qu'aucun système de protection automatique des trains n'est infaillible. Le système ATP ne remplace certainement pas le conducteur. Il n'y a que les métros automatiques qui le permettent, mais c'est impossible avec les réseaux ferroviaires actuels.

Il faut absolument attacher suffisamment d'importance à l'aspect humain, à la formation, à

la gestion du stress, etc.

Au niveau management, il importe de commencer à gérer correctement la sécurité. Il existe chez Infrabel et à la SNCB une sorte de manuel de la sécurité, mais nous n'avons pas vraiment vu de preuves que ces systèmes ont été mis en place et qu'ils fonctionnent. Il faut absolument qu'Infrabel et la SNCB se fixent des objectifs pour mettre en place un système de gestion de la sécurité.

Ce terme est assez général. Je l'illustrerai à partir d'un exemple. Imaginons qu'un conducteur constate que la visibilité d'un signal laisse à désirer. Il établit un rapport. Il ne convient pas que ce rapport reste trois semaines sur le bureau de son chef! Une telle constatation doit tout d'abord donner lieu à une analyse. On vérifie si la plainte du conducteur est justifiée ou pas. Dans l'affirmative, il faut déterminer une action, soit en déplaçant le signal, soit en installant un répéteur de signal. Il faut ensuite donner l'ordre au service qui doit réaliser cette opération de le faire. Lorsque c'est fait, il faut réaliser un *feedback* vers le conducteur ou l'organisation qui gère les conducteurs. Ce système semble simple. D'ailleurs, il existe dans tous les plans "qualité" de n'importe quelle entreprise, mais encore faut-il qu'il soit mis en place! Ce n'est qu'un exemple, mais il existe des dizaines d'éléments pour lesquels un processus doit être déterminé. Dans l'ensemble de ces processus, c'est le système de gestion de la sécurité.

Si on creuse davantage, il faut parvenir à une véritable culture de la sécurité, à incorporer la sécurité dans la culture de l'entreprise. Ce n'est qu'à ce stade que la société pourra s'auto-améliorer. Ce n'est pas simple. Il faut tout d'abord réaliser le système de la gestion et ensuite que l'ensemble du personnel, qui de l'une ou l'autre manière assure une fonction de sécurité, considère l'aspect sécurité comme la priorité numéro 1 dans leur job.

Nous avons également constaté pas mal de flou dans les missions des différentes entités: la SNCB, Infrabel, le Holding, le SPF Mobilité, le SSICF, tous les départements gouvernementaux qui, à des niveaux différents, doivent contrôler la sécurité dans les entreprises ferroviaires. On peut constater que ni les rôles ni les responsabilités ne sont très bien définis. Actuellement, cela ne fonctionne pas vraiment. Il faut très bien déterminer les rôles et les responsabilités, mais aussi fixer des objectifs.

Je lisais encore ce matin dans le journal que "le

bonus du futur PDG de BP dépendra directement de ses performances de sécurité". Ce n'est d'ailleurs pas seulement dans cette entreprise, car beaucoup d'autres entreprises responsabilisent leurs CEO par ce biais.

Il nous faudra aussi incorporer dans les contrats de gestion des objectifs mesurables de sécurité, comme on le fait pour la régularité des trains. Il faudra exiger de diminuer le nombre de franchissements de signaux rouges de 10 ou 20 % par an.

De plus, nous pensons que les bonus des CEO devraient dépendre, pour une bonne partie, de leurs performances de sécurité, donc de la mesure dans laquelle ils atteignent ces objectifs.

Je rends la parole à M. Van der Hertem; il formulera les conclusions et émettra des suggestions pour la suite de nos travaux.

Bart Van der Hertem: Om af te ronden wil ik nog een paar dingen aanhalen. De meeste elementen zijn al aan bod gekomen. Wij stellen in het rapport eerst en vooral nog een aantal vragen die binnen deze commissie volgens de experts aan bod zouden moeten kunnen komen.

Wij spreken vaak over een veiligheidsmanagement en veiligheidscultuur. Welnu, het zou goed zijn om eens in het buitenland te gaan kijken hoe deze elementen daar worden georganiseerd. Wij gaan er vanuit dat niet alles opnieuw moet worden uitgevonden in België, maar dat er zonder twijfel goede praktijken zijn in het buitenland, waarop men zich in België kan baseren of waardoor men zich kan laten inspireren. Dat is het belang van internationale benchmarking.

Voorts denken we dat TBL in elk geval noodzakelijkerwijze zal moeten evolueren naar een systeem waarbij continue snelheidscontrole mogelijk is. De vraag is hoe de planning en de timing zullen moeten verlopen, zoals de heer Lafontaine al heeft aangegeven.

Voorts stelt zich ook de vraag naar coördinatie binnen de NMBS-Groep. Wij hebben gezien dat ook in de jaren 90 de combinatie tussen infrastructuur en exploitatie niet altijd evident was. Waarschijnlijk zijn er een aantal bijkomende moeilijkheden na de splitsing in de drie bedrijven. Het is dus de vraag hoe de toekomst eruit ziet.

Wij zeggen ook dat de Belgische spoorwegen teveel naar binnen gekeerd zijn op het vlak van

spoorwegveiligheid. De vraag moet worden gesteld welke kennis overdraagbaar is vanuit andere bedrijven in het buitenland, maar ook de kennis die in de private sector zonder twijfel aanwezig is, zowel in België als in het buitenland. Wij menen dat er veel meer een beroep op deze kennis zou kunnen gedaan worden binnen de NMBS-Groep.

Een ander belangrijk element is de transparantie in de relaties tussen de NMBS-Groep, de politieke overheid en de industrie, met andere woorden de hele vervlechting waarover wij het gehad hebben en waarover wij eigenlijk maar weinig weten. Dat moet nog verder bekeken worden. De vraag is dus in welke mate de NMBS de nodige vrijheid heeft om het veiligheidsbeleid dat nodig is ook daadwerkelijk te realiseren?

Vervolgens is het belangrijk dat er verder onderzoek komt wat betreft HRM-aspecten, zoals bijvoorbeeld stressmanagement en de levenslange opleiding van treinbestuurders.

Wij zitten natuurlijk ook nog met een aantal vragen over de historische ontwikkeling. Waarom is het uiteindelijk gelopen zoals het gelopen is? Wij hebben zeker een aantal verklarende elementen aangegeven, maar wellicht zullen de gesprekken met de beleidsverantwoordelijken en operationele verantwoordelijken uit het verleden hieraan nog een aantal zaken kunnen toevoegen.

Nog een belangrijke vraag is hoe het staat met het veiligheidsgebeuren op het terrein. Wij ontvangen toch wat signalen dat mensen die concreet op het terrein met de veiligheid werken in aanraking komen met een aantal problemen. Ik denk dat het ook nuttig zou zijn dat de experts een keer een kijkje gaan nemen in de hele operationele eenheden van de NMBS, om op die manier te kunnen nagaan of de dingen ook wel doorstromen.

De vraag is of er een veiligheidshoofdstuk zou kunnen geïntegreerd worden in de beheerscontracten. Wij lezen in het rapport van het Rekenhof dat vooral de wetgeving van 19 december 2006 van toepassing is en dat dit wellicht de reden is dat er in de beheerscontracten zelf weinig sprake is van veiligheid. Wij denken, samen met het Rekenhof, dat het beheerscontract een instrument is voor de overheid om veiligheidsbeleid mee te sturen en verder vorm te geven.

Ik zet een aantal conclusies nog even op een rijtje. Ten eerste, de drie rapporten namelijk van het

ERA, het Rekenhof en de experts, zijn consistent qua inhoud en complementair. Leest men ze alle drie samen dan komt men tot een sterk geheel. Men krijgt wel een verontrustend beeld van de spoorwegveiligheid. Wij merken, met de huidige ontwikkelingen, dat een belangrijk risico ongedekt blijft, waardoor de vraag rijst naar de toekomstgerichte ontwikkelingen. Spoorwegveiligheid is maar ten dele een zaak van technologie; ook personeelsbeleid, projectmanagement, waardencultuur, enzovoort zijn zeer belangrijk, maar zijn natuurlijk minder makkelijk kwantificeerbaar dan het aantal apparaten dat in dienst is.

Wij introduceren ook een nieuw begrip, namelijk veiligheidsleiderschap, wat voor ons iets heel anders is dan veiligheidsmanagement. Veiligheidsmanagement is de dingen goed laten gebeuren. Veiligheidsleiderschap gaat over inspireren, over waarden uitdragen en moet opgenomen worden door de absolute top van de ondernemingen van de NMBS-Groep.

Het quasi-monopolie van de NMBS-Groep dat ook geconstateerd wordt in de beide andere rapporten, moet doorbroken worden. Alle actoren, die volgens het ERA-rapport een zeer belangrijke rol te spelen hebben in het veiligheidsbeheer, moeten die rol ook volwaardig kunnen opnemen.

Ik kom tot de voorlaatste dia. De naar binnen gekeerde houding van de NMBS moet worden omgezet naar een transparant beleid en een open vizier. Wij hopen als experts dat ons rapport niet in de eerste plaats tot een defensieve reactie aanleiding zal geven, maar wel tot een open debat. Wij denken dat er een masterplan nodig is over de veiligheid, dat uitgaat van de actuele investeringen in TBL1+, maar dat toekomstgericht kijkt naar een performant veiligheidssysteem op basis van Europese standaarden.

Er is een continue monitoring van installaties nodig. Er moeten continu kloofanalyses gemaakt worden tussen de ontwikkeling van het veiligheidsniveau en de apparatuur die is geïnstalleerd.

Heel belangrijk, maar ook minder makkelijk meetbaar en een doelstelling op langere termijn: we moeten komen tot de ontwikkeling van een lerende organisatie. Wij hebben de indruk dat er nog een gesloten hiërarchische en penaliserende cultuur bestaat bij de NMBS. Wij gaan ervan uit dat dit niet meer voldoende is om om te gaan met de veiligheidsproblemen en de exploitatievraagstukken die zich op dit moment

aandienen in een Europees perspectief.

Zoals Patrick Lafontaine al heeft gezegd kan het veiligheidsbeleid worden geïntegreerd in de beheerscontracten, de contracten met de CEO's en zo in cascade ook in de planningen van het personeel via transparante indicatoren en concrete doelstellingen, en dus niet alleen leiden tot inspanningsverbintenissen maar ook tot resultaatsverbintenissen. Wij moeten komen tot een integraal en geïntegreerd veiligheidsbeleid en een overheid die ook een meer sturende rol opneemt met een grotere afstandelijkheid van de vakminister.

Tot slot hopen wij dat dit rapport voor het veiligheidsbeleid en de werking van deze commissie een scharniermoment voor alle partijen kan worden, waardoor op een nieuwe manier kan worden gedebatteerd en waardoor toekomstgericht kan worden gewerkt aan een significante verhoging van het veiligheidsniveau op de Belgische spoorwegen.

De voorzitter: Bedankt voor de verhelderende uiteenzetting.

Ik neem aan dat er vragen zijn bij de commissieleden. De vragen worden gegroepeerd en de deskundigen zullen een gezamenlijk antwoord formuleren.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de experts voor de goede toelichting van hun rapport dat bij mij om eerlijk te zijn een nogal verbijsterende indruk nalaat ten opzichte van de verpletterende verantwoordelijkheid in het verleden bij de NMBS, zowel van het management als van de politiek. Tevens ga ik volledig akkoord met het feit dat het gebrek aan veiligheidscultuur in de hele groep aan de basis kan liggen van al de problemen en tekortkomingen die zijn vastgesteld met betrekking tot het verleden.

Ik heb nog een technische vraag waarover ik graag de mening van de experts zou willen vragen. U beveelt in uw rapport aan om nu voort te gaan met de volledige implementatie van TBL1+ om daarna een planning uit te werken voor de overstap naar ETCS. Zo heb ik het althans begrepen. Gisteren heeft de minister echter op een vraag van mij in dat verband geantwoord dat het een tussenstop is in de implementatie van ETCS. Ik citeer de minister: "... omdat het gebruikmaakt van dezelfde apparatuur en omdat het later omgevormd kan worden tot een volledige ETCS-uitrusting. De omzetting gebeurt alleen door de elektronica. Men moet niet opnieuw nieuwe systemen plaatsen".

Ik begrijp inderdaad dat ETCS op het vlak van de werken op de sporen veeleer een uitbreiding is van de bestaande eurobakens, maar anderzijds dat de systemen die in de tractietoestellen worden geplaatst volledig verschillend zijn. Kunt u als experts een realistische inschatting geven van de tijd nodig voor het uitrollen van heel het systeem eens wordt beslist om over te stappen op het ETCS-systeem?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier chaleureusement les experts car ils ont travaillé dans des conditions difficiles. Merci d'avoir été proactifs puisque vous avez commencé ce rapport dès la mi-septembre. Vous dites qu'il s'agit d'un rapport intermédiaire mais il est déjà très éclairant.

Au centre de votre intervention, on parle de la culture et de la gestion de la sécurité. On voit bien qu'on ne se place pas uniquement au niveau technologique mais qu'on veut aussi en faire un élément transversal.

Vous posez également beaucoup de questions.

Je suppose que vous n'avez pas encore eu de retour de la SNCB concernant ces recommandations. Par exemple, au niveau des indicateurs d'opérations terminées (IOT), il serait bon de pouvoir voir en quoi ils pourraient être efficaces.

Quant au facteur humain, vous dites dans votre rapport que vous n'avez pas eu le temps de rencontrer les conducteurs. Quant à nous, nous avons organisé des auditions des syndicats au printemps. Quelle sera la suite de ce rapport? Le facteur humain sera-t-il au centre de vos préoccupations futures pour les aspects formation, conditions de travail?

Le fait de mettre un deuxième conducteur sur certaines lignes difficiles serait-il, pour vous, une solution appréciable?

Le domaine que vous avez étudié est complexe et vous avez montré la densité de notre système ferroviaire. J'imagine que pour que vos recommandations soient appliquées de manière efficace, il faudra organiser un audit rapidement.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil in de eerste plaats de aanwezige experts, en ook de afwezige experts, van harte bedanken voor hun tussentijds rapport. Ik vind het een heel waardevol rapport, waar wij de komende

weken en maanden nog veel "plezier" aan zullen beleven, omdat het een aantal concrete uitgangstellingen biedt, alsook een aantal concrete vragen. Die kunnen wij de volgende weken toetsen bij de spoorwegmaatschappij zelf en bij de verantwoordelijken uit het verleden.

Ik benadruk dat even, omdat, zoals de experts zelf aangeven, er stellingen worden ingenomen, die tegensprekelijk zijn. Wij moeten de tegensprekelijke debatten afwachten alvorens harde conclusies te trekken.

Ik vind het een meerwaarde dat men zo sterk de klemtoon heeft gelegd op de veiligheidscultuur en het veiligheidsbeleid. Er wordt inderdaad zeker in de communicatie vanuit de werkgroep hard gefocust op de veiligheidssystemen, op de technologie, maar het gaat natuurlijk om veel meer dan dat.

Ik wil nog even verwijzen naar de nota die de minister eind maart heeft voorgesteld in de toenmalige bijzondere commissie. Die nota was samen met de spoorwegmaatschappij en de vakbonden uitgewerkt. Ook toen was er al enige aandacht voor de pijnpunten op dat vlak. Ik herinner mij dat wij in de commissie gesproken hebben over de gebrekkige doorstroming van de feedback wanneer bestuurders slecht opgestelde signalen meldden. Die informatie werd bij de spoorwegmaatschappij slecht verwerkt. Ik meen dat daaraan in het eindrapport ook de nodige aandacht besteed moet worden. Dat geven de experts ons nu ook mee.

Ik heb een aantal specifieke vragen, onder andere over de consistentie van onderhavig rapport met de rapporten van ERA en het Rekenhof. Ik heb die consistentie effectief vastgesteld, al moet ik toch een bedenking maken inzake de werkafspraken met het Rekenhof. Uw periode eindigde in 2002. Het Rekenhof heeft het vervolg voor zijn rekening genomen. Het Rekenhof heeft hoofdzakelijk gefocust op de uitvoering van de wetgeving, op de beheerscontracten en op de technologie. De veiligheidscultuur komt in dat rapport bijvoorbeeld minder aan bod. Ik meen dat wij, als wij conclusies trekken over de veiligheidscultuur bij de NMBS, toch zeker de jongste jaren mee in overweging moeten nemen. Wij moeten toch kijken of het de jongste jaren misschien geëvolueerd is in de goede richting. Laten wij dat hopen. Daar zullen wij de komende weken nog wel antwoorden op krijgen.

De vaststellingen die het scherpst worden gesteld – en ik vind dit niet onlogisch – gaan over de band

tussen de spoorwegmaatschappij, het politieke beleid, en het bedrijf ACEC. Als wij man en paard moeten noemen, mag dat toch gesteld worden.

Dat wordt hard gesteld, alleen vind ik daar eigenlijk niet zo heel veel onderbouwing voor. Het komt aan bod in conclusies, in aanbevelingen, maar het komt eigenlijk minder aan bod in de beschrijving van de manier waarop de beslissingen zijn genomen en dergelijke meer. Er wordt hard gesteld dat er soms vanuit een soort tunnelvisie altijd terug bij ACEC werd uitgekomen. Dat wordt gesteld, maar verder ook niet echt onderbouwd. Ik lees integendeel dat begin van de jaren 90 de spoorwegmaatschappij in een achttal Europese landen is gaan kijken hoe men daar bepaalde veiligheidssystemen heeft geïmplementeerd. Men kan toch niet onmiddellijk concluderen dat men enkel naar die firma heeft gekeken.

Bovendien komen er enkele vragen impliciet naar voren bij de capaciteiten van ACEC destijds om een dergelijk veiligheidssysteem te implementeren. Anderzijds wordt er het voorbeeld gegeven van een Brussels metronet dat evengoed met ACEC-materiaal is uitgerust en dat blijkbaar wel op een zeer goede en efficiënte manier functioneert. Daardoor rijst bij mij de vraag of het dan wel aan de competenties van ACEC te wijten is dan wel aan de implementatiemogelijkheden achteraf bij de spoorwegmaatschappij en dergelijke meer.

Tot zover mijn eerste en belangrijkste bedenkingen. Mogelijk kom ik straks nog weer.

Valérie De Bue (MR): Messieurs, je me joins à mes collègues pour vous remercier. Vous avez eu peu de temps pour la rédaction de ce rapport. Je suis assez impressionnée par sa qualité et par les détails que vous y fournissez.

Les constats sont sans appel et assez édifiants pour ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Quand vous parlez du système ETCS d'un point de vue technologique, je me demande pourquoi la SNCB a décidé à un moment d'investir dans le TBL1+ et pas dans ce système de contrôle permanent de la vitesse.

De plus, quand on a présenté le plan accéléré de sécurisation, les responsables de la SNCB ont parlé d'un délai jusqu'en 2030 pour l'ETCS et ont mentionné à plusieurs reprises un problème de disponibilité de main-d'œuvre. Y a-t-il possibilité d'aller plus vite? Quid à propos de cette main-d'œuvre, sujet qui est intervenu à plusieurs

reprises dans leur constat? D'autant plus que ce système, outre permettre davantage de sécurité, permet la gestion du réseau. Nous avons pu nous en rendre compte en Suisse. Pour la réalisation du RER, c'est très important.

Au niveau historique, dans les décisions prises, vous utilisez des termes forts: vous parlez de monopoles de la SNCB, d'aveuglement, de rapprochement, de proximité trop importante entre la SNCB et l'industrie. Je pense aussi qu'il faudra poursuivre l'analyse de l'enchaînement des décisions pour en tirer les conséquences pour l'avenir. De fait, c'est là le plus important.

Toutes les recommandations ébauchées ici permettront-elles d'éviter à l'avenir de telles erreurs? En effet, nous voyons que les catastrophes qui se sont produites en Belgique n'ont pas donné suite à des décisions importantes en matière de sécurité.

Sur l'ensemble des documents qui ont dû être mis à votre disposition, avez-vous obtenu tous les documents souhaités, toutes les réponses à vos questions?

Dans le rapport, vous mentionnez le fait qu'il n'y a pas de source orale. Existe-t-il des propositions pour intensifier, compléter le rapport avec des sources orales? Quelles seraient éventuellement ces sources que vous avez identifiées? Pour l'accès à ces documents, avez-vous été aidés par des membres de la SNCB ou avez-vous pu les consulter sans aide particulière?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijne heren, net als mijn collega's wil ik u danken voor dit mooie document dat voorligt. Als nieuwkomer in deze commissie moet ik alleszins zeggen dat ik aan de goedopgebouwde structuur van dit document zeer veel gehad heb.

In het document staat op pagina 23: "Tegelijk zijn er in de documenten geen sporen terug te vinden van een geijkte marktbevraging door de NMBS." Daardoor ontstaat de indruk en kan men mogelijks concluderen dat automatisch een beslissing in het voordeel van het bedrijf ACEC werd genomen, omdat dit een nationaal bedrijf was.

Het is een indruk die opgebouwd wordt, maar hebt u een aantal suggesties over hoe dat verder kan worden bekeken en hebt u voor deze commissie een aantal aanbevelingen over hoe wij over voldoende informatie rond die uiteindelijke beslissing zouden kunnen beschikken?

Er is toch duidelijk gezegd dat er geopteerd werd om toch nationaal te gaan kijken, om die nationale leveranciers aan te spreken, en dat er dus te weinig naar het buitenland werd gekeken bij de keuze en de implementatie van de systemen. Nu is er dus ook wel de principiële beslissing geweest om TBL1+ volledig uit te rollen en dan geleidelijk naar het ETCS-systeem te gaan.

Kan men de conclusie trekken dat men ook daar geopteerd heeft voor nationale leveranciers? Ik lees immers in uw document op pagina 38 dat in 1996 de ERTMS-standaard werd gelanceerd en dat ETCS vanaf 2004 commercieel beschikbaar was en reeds uitvoering kende in diverse Europese landen, en zelfs het ETCS2-systeem vanaf 2005 in Italië. Vanwaar dus die beslissing, ik spreek dan misschien wel over een periode na 2002, om toch die TBL1+ te gaan uitrollen over het net en niet dadelijk naar dat ETCS-systeem te gaan?

Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie les experts pour ce rapport fort complet. Nous avons le rapport 1992-2002, qui est fondamental, car il nous aidera pour les auditions suivantes d'anciens responsables de la SNCB ou et de décideurs politiques.

Un même rapport pour 2002-2010 est-il prévu?

J'ai apprécié que vous ayez rappelé que la technologie n'est pas tout. Je crois que le meilleur système de sécurité peut contribuer à une sécurité globale et intégrée, mais ce n'est qu'un élément parmi d'autres. Les autres points devront être développés. En effet, la culture de sécurité dans une entreprise est nécessaire. Or elle a fait défaut dans les années '80 et '90. Je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui. L'analyse du passé est importante, mais la sécurité des navetteurs et des travailleurs l'est encore plus. Cet aspect humain mérite d'être développé. Comme vous l'avez dit, seul le plan technologique a été exploité dans la communication externe. Je trouve que c'est une analyse totalement biaisée. Il est sain que des experts nous rappellent que l'humain est fondamental dans une société.

Vous avez aussi évoqué le monopole de la SNCB qui poserait un problème en termes de sécurité. Je n'ai pas bien compris cet aspect. Dans les pays où le rail a été libéralisé – je pense à la Grande-Bretagne –, on a vu combien les investissements en matière d'infrastructure, de sécurité et de communication ont été rabotés, puisque seule comptait la rentabilité.

Je ne comprends pas l'idée du monopole de la SNCB par rapport à ces notions de sécurité. Si tout d'un coup on privatisait ou si on libéralisait, cela irait-il beaucoup mieux pour les investissements en matière de sécurité, de formation des travailleurs, de gestion du stress? J'ai ma petite réponse mais j'attends la vôtre.

Vous nous avez interpellés au premier chef au sujet du contrat de gestion. Il est important et, depuis quelques années, on a lié le contrat de gestion et les rémunérations au respect de certains objectifs, notamment celui de la sécurité. On ne peut imaginer qu'il en soit autrement dans les futurs contrats de gestion et même pour les futures rémunérations puisqu'on le sait, les mandats arrivent à leur terme. Vous avez également interpellé le Parlement. Le rôle des parlementaires est peut-être d'organiser des commissions en cas de catastrophe mais aussi et surtout de se montrer plus attentifs au suivi des entreprises publiques autonomes et notamment de cette planification de la sécurité.

Vous interpellez fortement le monde politique, y compris l'exécutif mais nous avons sans doute plus de temps qu'un exécutif pour accomplir ce travail, pour être accompagnés d'experts pendant toute une législature et voir comment on peut évaluer avec vous les prochaines années. J'espère que notre travail ne prendra pas fin avec cette commission et que nous pourrions contribuer à une vision pour l'avenir.

Voilà pour mes premières questions. J'imagine que vous continuerez à nous accompagner tout au long de cette commission.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les experts pour ce rapport qui apporte beaucoup au débat qui se poursuit depuis un bon bout de temps et qui va continuer. C'est un rapport intermédiaire, vous avez insisté là-dessus, qui va maintenant être soumis à la confrontation. Vous avez eu raison de souligner qu'il était cohérent avec d'autres rapports, celui de l'ERA, celui de la Cour des comptes et avec les impressions que nous avons pu voir émerger précédemment des travaux de la commission.

Ce rapport n'est pas tendre du tout pour la SNCB, pas plus que pour l'ensemble des pouvoirs publics et du monde politique, quant à la gestion de la politique ferroviaire pendant la période considérée. On a parlé d'un tableau inquiétant de la sécurité ferroviaire. Vous évoquez le fait que les traditions de la SNCB doivent être modifiées radicalement. En termes de gouvernance, vous évoquez le

quasi-monopole de la SNCB dans le pilotage de la politique de sécurité.

Je n'interprète pas tout à fait ce passage de la même manière que ma collègue mais il est vrai que, même si les choses sont en train de changer, on a l'impression que la SNCB gère à elle seule la sécurité ferroviaire en Belgique.

Les choses changent. L'autorité nationale de sécurité se met en place ainsi que l'organisme national d'enquête mais il reste beaucoup à faire. À titre d'exemple, j'interpellais le secrétaire d'État sur l'état d'avancement de l'enquête sur l'accident de Mons. Un an après les faits, il n'y a toujours pas de rapport disponible. Il semble que la Holding qui devait rédiger ce rapport a passé la main à l'organisme national qui doit encore procéder à des devoirs complémentaires. Le fait de mettre 11 mois pour rédiger un rapport concernant un accident de cette importance me semble quand même énorme. Nous aurons donc également des recommandations à faire, comme vous l'avez suggéré.

Cela dit, je rejoins l'avis de certains collègues concernant la période étudiée (1982, 1992, 2002). Certaines choses ont sans doute évolué. Des décisions prises par la suite méritent sans doute qu'on s'y attarde.

Il sera peut-être nécessaire que vous continuiez ce travail pour la période 2002-2010.

Dans le rapport, vous parlez de l'intégration de la technologie dans la culture de la sécurité. Je ne reviendrai pas sur ce qu'ont dit mes collègues, notamment sur la place de l'humain. Vous avez eu raison de remettre cet élément en exergue.

En ce qui concerne la technologie, vous faites le constat d'un énorme cafouillage. Il n'y a pas de vision claire, il y a des retours en arrière, il y a des décisions qui sont prises puis qui sont annulées. Au cours de la période étudiée, on assiste à un véritable cafouillage en matière de politique d'investissement dans la sécurité.

Quant au système de management de la sécurité, je suis attentif à ce que vous dites. Le 22 février 2010, donc une semaine après la catastrophe de Buizingen, les responsables de la SNCB étaient venus donner des explications. Je leur avais demandé, dans d'autres termes, s'il existait un système de management de la sécurité. On m'avait répondu oui mais qu'on allait m'envoyer des documents par la suite.

Voici quelques mois, j'ai reformulé la requête lors de la commission car rien ne m'avait été envoyé. D'après ce que vous dites, je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, vous n'avez reçu aucun document permettant de dire qu'il y a un système de management de la sécurité dans le Groupe SNCB. J'aurais voulu que vous confirmiez cette impression.

Je rejoins les collègues sur la question de la politique industrielle, sans vouloir tirer de conclusion à ce stade-ci. À l'époque, les ACEC étaient probablement le partenaire privé indiqué, comme ALSTOM l'est peut-être aujourd'hui. Ce sont des entreprises de référence. Cependant, vous insistez sur une plus grande transparence nécessaire dans les choix des investissements, etc.

Monsieur le président, à un moment donné, il faudra mettre cette question spécifiquement à l'agenda. Ne serait-il pas, dès lors, intéressant d'inviter les responsables d'ALSTOM, anciennement ACEC, à venir s'expliquer sur une série de choix qui ont été faits?

Pour ce qui est du débat TBL 1+ *versus* ETCS, sans vouloir exagérer, c'est un peu "la mort dans l'âme" qu'on en arrive à vouloir continuer à investir dans TBL 1+. En effet, des sommes ont été investies et ce serait, en quelque sorte, participer au cafouillage que d'arrêter TBL 1+ et de passer à autre chose. Dès lors, je peux sans doute rejoindre vos recommandations à court terme sur l'implémentation effective de TBL 1+.

Néanmoins, cela ne peut se faire que si l'on a des garanties. Or, du travail reste à faire sur ce plan. Sera-t-il possible de migrer facilement de TBL 1+ vers ETCS? Il y a plusieurs écoles. Les interprétations des interlocuteurs qui sont venus devant la commission les mois précédents variaient d'un moment à l'autre. Peut-on facilement migrer de TBL 1+ vers ETCS? Certains, dans la sphère privée, disent oui. La mise en œuvre du plan BRIO, notamment, fait qu'aujourd'hui, toute une série d'équipements supplémentaires sont disposés sur les voies ou à proximité des voies et permettent d'aller plus vite dans l'implémentation du système ETCS. D'autres, dont M. Lallemand, nous disent que passer de TBL 1+ à ETCS est hyper compliqué et qu'il n'est pas question de donner un délai de mise en œuvre qui serait plus rapproché que 2030.

Au moment du rapport, la commission doit avoir une idée claire à ce sujet. Il faut avoir un timing, un planning mais aussi des garanties qu'il est

possible de migrer de TBL 1+ vers ETCS.

Monsieur le président, voilà les quelques éléments que je voulais soulever.

Après l'accident d'Aalter en 1982, l'émotion est vite retombée. Il n'y a pas eu réellement une mise en œuvre au niveau de la sécurité. L'enjeu de notre commission est d'éviter de reproduire le même scénario, d'autant plus que nous allons probablement vers des années budgétaires difficiles et que les choix ne seront pas évidents! Votre rapport y contribue, de même que les travaux que nous mènerons.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ook ik wil op mijn beurt de experts bedanken, ook al betreft het een tussentijds rapport. De grondigheid en de uitvoerigheid waarmee ze dit vandaag voor de commissie hebben toegelicht, is zelfs voor mensen die nieuw zijn in deze commissie zeer duidelijk en verhelderend.

Mijn persoonlijk aanvoelen is dat men nu al een beetje denkt aan het doorspelen van de zwartepiet, na het bekendmaken van dit rapport. Ik zie dat ook aan de Belga-berichten van minister Vervotte die circuleren.

Mijn fractie heeft er altijd voor gepleit dat dit een volwaardige onderzoekscommissie zou zijn, wat het niet is.

Hebben jullie als experts bij het opmaken van dit rapport bepaalde documenten die jullie opvroegen bij de NMBS, Infrabel of bij de bevoegde overheid en die jullie noodzakelijk achtten om dat onderzoek ten volle te kunnen uitvoeren, om bepaalde redenen niet gekregen? U hebt al verwezen naar een archief dat niet optimaal functioneert. Men kan zich ook wegsteken achter zaken zoals een bedrijfsgeheim of men zegt dat het niet publiek mag worden gemaakt, zelfs niet aan deze commissie.

Dat is het grote verschil met een bijzondere commissie die daartoe wel in staat zou zijn. Wilden jullie bepaalde mensen spreken en werd daar de boot afgehouden, ook al achtten jullie het noodzakelijk om die mensen te spreken? Waren jullie op bepaalde momenten niet in staat om bepaalde mensen te spreken of documenten te krijgen? Ik had daarover graag meer vernomen.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, je tiens également à dire que je suis "un nouveau". Je remercie les experts pour leur rapport très complet et pour leur volonté de continuer à

travailler à ce rapport et de participer à cette enquête.

Cela dit, il a beaucoup été question de la culture de risques et de bonnes pratiques à l'étranger. Pouvez-vous me dire quel est le pays où se reflètent le mieux les bonnes pratiques, tant au niveau de la gestion que du personnel, de la formation et des ressources humaines? Autrement dit, sur quel pays devrions-nous nous calquer pour atteindre un niveau minimal de risques, puisque la perfection n'existe pas?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, c'est la première fois que je participe à ces travaux.

J'ai été très intéressé par le rapport qui a été fait par les experts. Je ne vous cache pas combien je suis interpellé après avoir entendu les éléments concrets qui ont été donnés.

Les experts ont dressé un état des lieux de la sécurité du rail dans notre pays en pointant du doigt des choix contestés d'équipement, un manque de suivi du matériel, des investissements qui sont intervenus après une catastrophe et non de façon préventive, des délais de réalisation trop longs par rapport aux planifications. Ils ont parlé d'un "repli sur soi" en termes de gestion de la sécurité.

Pour ce qui me concerne, il est trop tôt pour tenter de trouver les responsables. Selon moi, il est plutôt question d'une évolution dans son ensemble et dans le temps. Mais, en tout cas, la situation est pour le moins interpellante et n'est pas rassurante pour les parlementaires que nous sommes, mais aussi pour les usagers de la SNCB, pour celles et ceux qui, au quotidien, prennent le train pour se rendre sur leur lieu de travail.

Je voudrais poser trois questions. Je pense que certaines ont déjà été abordées. Comment voyez-vous la suite de votre mission de façon très pratique et très concrète? Quels sont les objectifs que vous vous êtes fixés pour l'avenir? En effet, vous nous avez soumis aujourd'hui un rapport intermédiaire. Et, comme vous l'avez souligné, vous avez disposé de peu de temps pour y travailler.

Vous avez beaucoup insisté – et c'est important – sur l'aspect humain, sur la formation et les conditions de travail des conducteurs, leur accompagnement. Ces éléments sont d'une grande importance en termes de gestion de la sécurité. Comptez-vous approfondir cet axe?

Vous avez également insisté – et je partage votre préoccupation – sur la culture de sécurité de l'entreprise. C'est peut-être l'ancien enseignant que je suis qui s'autorise ce genre de question. Toujours est-il que la prise de conscience au quotidien dans la gestion du travail, l'investissement humain en termes de préoccupations ne se décrètent pas. Comment envisagez-vous les choses du point de vue de la formation? Avez-vous déjà envisagé des pistes? Quid également de l'aspect financier? En effet, il ne suffit pas de dire que l'on est tous responsables de la sécurité. Il faut dépasser cet aspect. De plus, ce serait un peu court de se limiter à un simple objectif.

Une question a déjà été posée, mais elle m'interpelle franchement. Vous avez dit que vous aviez un handicap en matière de documents. Je n'ai pas très bien compris. Est-ce parce que les documents n'existent pas? Ou bien parce qu'ils ne sont pas classés? Y a-t-il un manque de volonté de vous faire accéder à ces documents? Que pouvons-nous faire ensemble pour dissiper un sentiment qui est parfois exploité par d'autres – comme je viens de l'entendre – et selon lequel un grand complot interdirait toute transparence?

De **voorzitter**: Ik hoop natuurlijk samen met u dat de werkzaamheden van onze commissie effectief een kantelmoment kunnen zijn. Het is belangrijk om toekomstgericht te kijken, u hebt dat meermaals onderstreept. De aspecten van veiligheidsmanagement en vooral van veiligheidsleiderschap lopen als een rode draad door uw rapport. Het is dan ook belangrijk.

Telkenmale wordt de focus gelegd op technologie, omdat dat nu eenmaal makkelijker en meer identificeerbaar is. Als commissie moeten wij zeker en vast proberen de veiligheidscultuur ingang te doen vinden.

Ik heb vier kleine, concrete vragen. U stelt vast dat de firma ACEC op de metro en andere lijnen continue snelheidscontrole heeft kunnen installeren. Hoe komt het dan dat dat niet gelukt is op treinsystemen. Zijn er daarvoor objectiveerbare redenen?

U hebt buitenlandse systemen onderzocht. Hebt u in de notulen die u hebt kunnen inzien, de nodige argumenten gevonden waarom bepaalde systemen niet gekozen zijn? Wanneer u zegt dat er vele studiereizen zijn gemaakt, moet er toch een motivering geweest zijn om te beslissen tot een eigen systeem te komen?

U zegt dat TBL eigenlijk nooit gewerkt heeft. Kunt u ons daar een richting geven van de kostprijs, terwijl het systeem maar geleid heeft tot een veiligheid van 3 % volgens uw grafiek?

Voorts, u maakt een vergelijking van investeringskredieten met het oog op veiligheid. Als u dat vergelijkt met de situatie in andere landen, wat is dan het ideaal budget of het percentage dat de spoorwegmaatschappij zou moeten besteden aan veiligheid? In welke mate is er te weinig geïnvesteerd in het verleden? (...)

Bart Van der Hert: Bedankt voor de vragen, die heel relevant zijn. We zullen ze wel niet allemaal kunnen beantwoorden. Laat ik starten met de praktische vraag over de toegang tot de documenten

In de vorige periode van de commissie heeft de commissievoorzitter gevraagd om per maatschappij, dus per onderdeel van de groep, een documentatieruimte klaar te maken. Ik heb zelf in die archiefruimtes gewerkt. Het archief van de holding is zeer goed in orde. Wij hebben daar ook ongelimiteerd toegang gekregen. Dat was dus zeer goed.

Bij Infrabel, als ik goed ingelicht ben, heeft men een rondvraag gedaan op de werkvloer. Men heeft daar eigenlijk gevraagd: beste collega's, iedereen die interessante documenten heeft voor de commissie, mag die naar ons brengen. Vervolgens heeft men daar dan een genummerd klassement van gemaakt en die documenten waren volledig ter beschikking.

Bij de NMBS zelf ben ik niet geraakt, omdat onze termijn verstreken was. Het probleem, dat wij ook gemeld hebben in het rapport, is dat wij de archiefcontext van de heel relevante documenten die we gezien en ook gebruikt hebben, niet kennen. Wij denken dat er eigenlijk geen archiefcontext is, behalve dan bij de holding. Daar is duidelijk een geordend, ontsloten en helder archief. Daar is er geen enkel probleem.

Bij Infrabel hebben we daarentegen de indruk dat de documenten die we gekregen hebben, nog altijd in de kast zitten bij de mensen die daar concreet bezig zijn met het werken in verband met veiligheid. Dat is natuurlijk problematisch, niet alleen voor de commissie. Ik denk dat het een signaal is van de manier waarop de maatschappij belang hecht aan veiligheid. Mijns inziens is het belangrijk dat er op elk moment een soort van track record kan gemaakt worden van alle stappen die gezet worden in een onderneming.

Dat is duidelijk onmogelijk en dat blijkt ook uit het rapport van het Rekenhof.

Wij konden spreken met mensen, wij hebben daar geen onmiddellijke obstructie ondervonden. Als ik het goed heb, mochten we vorige keer spreken met mensen vanaf een bepaald hiërarchisch niveau binnen de groep. Enkel nadat het Parlement op 7 mei ontbonden was en we nog niet wisten of we al dan niet voort mochten werken, was er een korte periode, waarin het werken toch moeilijk ging, hoewel wij meenden de toelating te hebben om verder te gaan. Er was toen geen parlementaire backing meer en het werd toen moeilijk om mensen te spreken te krijgen.

We hebben nu ook gevraagd om opnieuw, in overleg met de voorzitter, een brief te sturen aan de NMBS-groep met daarin het verzoek dat wij met iedereen waarvan wij denken dat ze een relevante bijdrage kunnen leveren, van welk niveau dan ook, kunnen spreken.

Dat als algemeen gegeven. Gezien de timing waarbinnen we gewerkt hebben, meen ik dat we redelijk veel hebben kunnen doen met de documenten. Ik zeg dat toch met terughoudendheid, wat we ook al te kennen hebben geven. Heel veel flankerende documenten ontbraken bijvoorbeeld. Ik herinner u ook aan de doortocht van de twee Nederlandse veiligheidsexperts, die hier begin mei-eind april hebben toegelicht dat er in Nederland in geval van een spoorongeluk een team van 10 tot 15 mensen gedurende een jaar tot soms anderhalf jaar werkt aan het onderzoek van het ongeval en de analyse van vooral de achterliggende oorzaken. Dat moet u dus altijd wel voor ogen houden. Vandaar ook het feit dat onze nota ter discussie is, maar hopelijk niet discutabel is.

Laten we even kijken naar ACEC, want dat is een heel intrigerend punt, zoals u terecht hebt opgeworpen. Op het vlak van ACEC zijn we in onze nota heel terughoudend. We geven wel aan dat er indicaties zijn dat er problemen zijn inzake de vervlechting van de NMBS, ACEC en de politiek. In de periode april-mei heb ik daar een aantal contacten over gehad met mensen die de industriële ontwikkeling van België bestudeerd hebben. Ook onze collega Eddy Van de Voorde hebben wij hierover gesproken. Het betreft een op academisch vlak zeer weinig bestudeerde periode. Er ligt alvast niet een aantal studies op de plank, waartoe wij ons kunnen wenden om er een aantal indicaties of bij manier van spreken wetenschappelijke bewijzen uit te distilleren.

Af en toe zijn er in de loop van de jaren 90 in het Parlement wel vragen gesteld over bestellingen van spoorwegmaterieel. Dat ging echter niet over veiligheidsmaterieel. Daarbij werd gevraagd waarom er nieuwe wagens en locomotieven moesten ontwikkeld worden binnen de nationale industrie en waarom de NMBS niet op de internationale markt kocht. Er is wel een aantal elementen.

In elk geval blijft de conclusie wel overeind. De beslissing over TBL1+ is genomen in 2006. Welnu, het resultaat is wel dat er in België alleen ontwikkeld is en niet geïmplementeerd. Bovendien zijn de ontwikkeltermijnen, zeker in de jaren 90, oeverloos uitgelopen, ondanks het feit dat er blijkbaar door de maatschappij andere termijnen in het vooruitzicht waren gesteld. Die conclusie moeten we in elk geval trekken. Wanneer we het hebben over vervlechting met de politiek, dan gaat het om hypothesen. Wanneer u die echt wil uitspitten, dan moet er echt academisch onderzoek gedaan worden. Ik denk dat we dan raken aan een zeer boeiende maar ook zeer delicate fase in de industriële ontwikkeling van België, de jaren 80 en 90. De vraag is dan natuurlijk of dat de bedoeling is van onze commissie.

Patrick Lafontaine: Je voudrais tout d'abord vous parler des ACEC; ensuite, je vais essayer de répondre aux questions que vous avez posées en ce qui concerne le facteur humain.

Pour répondre aux questions concernant les ACEC, je pars d'un autre angle d'incidence. Les ACEC, c'était une société belge réputée internationalement, non seulement dans le secteur des transports ferroviaires mais aussi dans d'autres secteurs. Les ACEC étaient capables de construire tout le matériel nécessaire à l'équipement du chemin de fer. Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, dès le début des années '60, ils ont développé le système TBL, système qui était tout à fait valable d'un point de vue technique et qu'ils ont vendu au métro de Bruxelles et aux chemins de fer des Pays-Bas, avant de le vendre à la SNCB. Il est valable techniquement; il suffit de l'installer.

Le métro l'a installé. Il a pris toutes les options qu'offraient les ACEC, notamment le contrôle permanent de la vitesse des véhicules sur l'ensemble de leur trajet. Les Pays-Bas ont adopté le système sous une forme moins complète, mais finalement très proche du système TBL 1 que l'on a connu en Belgique. Seulement, les Pays-Bas

l'ont installé sur l'ensemble du réseau – sauf dans les gares –, mais je dirais qu'il couvrirait 90 % du réseau alors que la Belgique, pour les raisons évoquées tout à l'heure, n'a pas passé le seuil des 6 %. Est-ce la faute des ACEC? Non! C'est tout simplement le résultat d'une absence de généralisation du système.

Lorsque l'on parle de la deuxième génération – la TBL 2 – il faut quand même tenir compte du fait qu'elle a été développée à une époque où il n'était pas encore question d'ETCS ou d'ERTMS. Cela n'existait pas, les normes n'étaient pas connues, elles n'étaient pas disponibles.

Comme vous l'avez fait remarquer, les chemins de fer ont fait le tour des réseaux voisins, ils ont observé leurs systèmes. J'ai le compte rendu de cette visite et, sans entrer dans les détails, en fait, la raison pour laquelle ils ont décidé de ne pas adopter un système déjà en service à l'étranger, tient en deux points principaux:

- ils trouvaient les systèmes chers - il est vrai que le LZB est plus cher que TBL 2, mais il est aussi meilleur, sa fonctionnalité est plus complète -;
- ils trouvaient que les chemins de fer belges présentaient des caractéristiques particulières par rapport aux autres réseaux et ils préféraient développer un système "à la carte".

Ce qu'ils ont sous-estimé – et les ACEC aussi, je pense –, c'est le temps qu'il fallait pour développer un tel système.

En fait, TBL 1 et TBL 2 n'ont rien à voir, d'un point de vue technologique, l'un avec l'autre, tout simplement parce que TBL 1 appartient à une génération d'électronique des années '60 et que TBL 2, c'est de l'informatique. Donc, les ACEC ont dû développer un système partant de zéro et cela a pris plusieurs années.

Le TBL2 a été installé sur quelques tronçons seulement: sur le tronçon entre Hal et Bruxelles-Midi – il a été démonté par la suite –, et sur le tronçon entre Louvain et Liège pour la ligne à grande vitesse. Pourquoi? Parce que, entre-temps, l'ETCS est apparu et la SNCB, en 1999, s'est à juste titre posé la question de savoir s'il fallait encore installer le TBL2 alors que l'ETCS s'annonçait. Curieusement, en 1999, ils ont décidé de généraliser l'ETCS, décision sur laquelle ils sont revenus par la suite. Ainsi, ils n'ont pas installé l'ETCS; ils ont préféré installer le TBL1+.

Pourquoi une telle décision? C'est très complexe. Nous ne disposons pas de tous les éléments et ce que je vais vous dire n'est qu'une hypothèse.

Tout d'abord, il faut reconnaître que l'ETCS était un système nouveau. Très peu d'expériences avaient été tentées. La première fois que le système a été installé à grande échelle, c'était en Italie, sur un tronçon de 245 km entre Rome et Naples. Les Italiens ont donc essuyé les plâtres. Comme pour tout système informatique, au départ, des *bug* se produisent. Les constructeurs sortent ensuite une nouvelle version de leur nouveauté informatique.

Ce qu'Infrabel et la SNCB ont dit est correct: à une époque, la partie informatique de l'ETCS n'était pas stable. J'ai donc l'impression – c'est une impression – qu'ils ont hésité car ils craignaient avoir trop de problèmes avec l'ETCS. D'autres pays ont été plus courageux: "Nous allons y aller. S'il faut essuyer les plâtres, nous les essuierons".

Or, ce que je ne comprends pas très bien, c'est qu'en 2006, lorsqu'ils ont décidé de ne pas installer l'ETCS, mais de passer au TBL1+, je n'ai trouvé aucune trace de cela. Ont-ils remis en question la validité du TBL1 pour gérer les risques du réseau belge?

L'analyse faite en 1999 part bien sûr de la situation en cette année 1999 au niveau du trafic. Ils ont donc décidé d'installer l'ETCS. En 2006, le risque avait déjà évolué, mais on parlait déjà du réseau RER et on savait, par exemple, que, dans la grande périphérie de Bruxelles, le trafic deviendrait très intensif.

De plus, la SNCB avait quand même pour ambition d'acquérir plus de clients et de convaincre les gens de prendre le train plutôt que leur voiture. Ils avaient donc certains objectifs d'augmenter le nombre de voyageurs.

Pourtant, nous n'avons trouvé aucune trace d'une remise en question du choix. Peut-être que cela existe, mais nous n'avons trouvé aucun rapport qui signale "les bases de la décision de faire du TBL1+ plutôt que de l'ETCS. Que ce serait basé sur une analyse de risques réalisée par la SNCB ou une actualisation de l'analyse de risques réalisée en 1999."

J'éprouve réellement des craintes que cela n'ait pas été fait. Je me suis livré à un petit calcul sur un coin de journal, mais qui démontre qu'on aurait dû le faire. Par conséquent, en 2014, le risque sera indiscutablement plus élevé qu'en 1999. On peut donc se poser la question de savoir si le choix de TBL 1+ a pris en compte l'évolution du risque à l'horizon de 2014. J'espère avoir répondu à cette question.

Dans la foulée, je voudrais répondre à la question relative à la migration éventuelle de la TBL 1+ vers ETCS. D'un point de vue technique, il est assez simple de répondre à cette question. Le seul élément que l'on peut garder lorsqu'on évolue de TBL 1+ vers ETCS, c'est la balise que l'on monte entre les voies et qui transmet la consigne de vitesse vers le véhicule. Je parle du *hardware*. Le *software* doit être remplacé parce que non compatible avec ETCS. Lorsqu'on parle de l'équipement à bord des véhicules, il est totalement inutilisable. C'est clair! Ce que je dis est valable pour ETCS 1 et ETCS 2.

Comment faut-il migrer de TBL 1+ vers ETCS? C'est une opération très, très complexe, encore plus complexe pour ETCS 2 que pour ETCS 1. Pourquoi? Parce que ETCS 2 fonctionne sur un tout autre principe. En fait, ETCS 2 remplace les signaux latéraux. Il n'y a plus de signaux le long des voies. Cela signifie que, pendant une période transitoire, il faut garder les signaux latéraux pour les trains qui ne sont pas équipés d'ETCS 2. En plus, il faut installer tout un équipement informatique et disposer au sol des postes de signalisation informatisés et de RBS (*Radio Block Station*). C'est très complexe!

Ensuite, il faut reconstruire tous les postes de conduite de tous les véhicules qui circulent sur le réseau. TBL 1+ est un dispositif assez simple, mais dont la fonctionnalité est très limitée. C'est normal, puisque la TBL 1+ a des fonctions de sécurité très limitées. Donc, transformer une locomotive pour l'équiper du système ETCS 2 est très complexe. Il faut pratiquement dépouiller tous les postes de conduite et installer un équipement neuf. Pendant tout ce temps, la locomotive est immobilisée et non disponible pour le service.

Idem pour les installations au sol: il faut remplacer tous les postes de signalisation, il faut installer des RBS, un système qui communique avec le GSM-R et qui fait que toutes les consignes de sécurité sont affichées directement dans le poste de conduite et non pas via des signaux lumineux. C'est une opération très complexe. Il faut immobiliser la locomotive mais il faut aussi mettre hors service temporairement certaines parties de l'infrastructure. Sur le réseau RER, ce ne sera pas la joie s'il faut le faire après coup! On aurait mieux fait de considérer que la migration vers ETCS fait partie intégrante de la construction du RER. Cela aurait été la bonne décision mais, malheureusement, il est trop tard pour le faire. Le RER sera déjà en exploitation et si on décidait finalement d'installer tout de même ETCS, ce

serait bien plus compliqué.

Finalement, la mission que la SNCB a effectuée en 1990 n'a pas donné lieu à un examen approfondi de ce que l'industrie en Europe pouvait offrir. Il n'y a pas vraiment eu de contacts intensifs avec l'industrie. Ils ont visité leurs collègues exploitants de réseaux à l'étranger mais ils n'ont pas lancé d'appel d'offres général par exemple pour demander aux constructeurs ce qu'ils avaient à proposer pour le réseau belge. Ils se sont limités à décider qu'il fallait développer un nouveau système et que les ACEC s'en chargeraient.

Bart Van der Hert: Mijnheer de voorzitter, ik bekijk nog enkele andere vragen.

Er is een vraag gesteld naar alle aspecten inzake personeel. Ik was er zelf mee begonnen, begin mei, om na te gaan hoe bijvoorbeeld de opleidingen van treinbestuurders geëvolueerd zijn, voornamelijk in de periode na Pécrot. De periode voorafgaand kan volgens mij namelijk amper gedocumenteerd worden.

De eerste indrukken daarvan waren dat er op dat vlak wel een aantal wijzigingen ten gunste zijn doorgevoerd bij de NMBS, maar het is te vroeg om daar nu uitspraken over te doen. Ik denk dat dit inderdaad een onderwerp is dat enig belang heeft om verder te zetten.

Daaraan is de vraag gekoppeld over de vergelijking van ons rapport, vooral dan met het rapport van het Rekenhof. Het Rekenhof gaat vooral in op technologie en voor een stuk op het formeel kader, Europees en Belgisch. Jullie behandelen een aantal aspecten rond veiligheidsbeleid en veiligheidscultuur. Is het nodig om ook de periode 2000-2010 op dezelfde manier te bestuderen? Ik zou die vraag willen koppelen aan de opmerking van de heer Balcaen, die zegt dat er consistentie is tussen de drie rapporten. Er is vooral ook een consistentie met onze intuïtie.

Dit is al kort besproken met de voorzitter, maar het zal hier verder besproken moeten worden. Het is zeker een optie om het verleden, ook de periode 2000-2010 helemaal te gaan uitspitten op het vlak van de genomen beslissingen en dergelijke meer. Ik vraag mij af of dat heel veel zal veranderen aan het beeld zoals het nu voorligt. Ik wil niet zeggen dat dit rapport als definitief kan worden genomen, want dat is het niet. De vraag is wel waar de meeste aandacht naar moet gaan binnen deze commissie, die een doorlooptijd heeft van een viertal maanden. Ik zou veeleer zeggen, met alle tijd die we zullen inplannen of die al

ingepland is voor de commentaren van de CEO's, de vakbonden van de NMBS en de bewindslieden, ook uit het verleden: als het plaatje helder is, laten wij dan naar de toekomst kijken. Dat is een optie die wij nemen, los van HRM-aspecten.

In elk geval, hoofdstuk 3 van het rapport van het Rekenhof is een perfect vervolg, ook al is het minder toegespitst op veiligheidscultuur en veiligheidsmanagement. Dezelfde elementen komen wel terug: er wordt gewerkt met een Belgische leverancier, er wordt gewerkt met weinig helder gedefinieerde plannen, met tijdstabellen, met budgettaire tabellen en dergelijke. Precies dat soort van elementen hebben ons tot onze voorlopige conclusies gebracht dat er een groot probleem is met veiligheidsmanagement en veiligheidscultuur.

Er zijn zeker zaken veranderd na Pécrot. Er zijn zeker ook zaken in ontwikkeling na Buizingen, maar ik betwijfel dat de grote bijdrage zal komen van een verdere, gedetailleerde, historische analyse. Zoals ook de voorzitter herhaalde, hopen ook wij dat dit een kantelmoment is. Er moet een breuk komen in de verdere organisatieontwikkeling van de NMBS. Wij hebben dat gedefinieerd als "te veel naar binnen gekeerd", "te veel op België gefocust", "te weinig beroep doend op de expertise van partners in de private sector in het buitenland". Men moet zich vooral daarop focussen.

Als ik de heer Frédéric hoor zeggen dat men veiligheidscultuur niet kan opleggen dan zeg ik dat wij er ons van bewust zijn dat de ontwikkeling van een cultuur binnen een organisatie zeer moeilijk is. Wij hebben hier immers te maken met een historiek. Een veiligheidscultuur, zeker in zo'n gigantisch bedrijf als de NMBS, is het werk van een generatie. Dat vraagt heel veel tijd.

Elke organisatie heeft zijn blinde vlekken. De NMBS kan dit niet doen met de kennis en het bewustzijn dat binnen de organisatie aanwezig is. Een hoger bewustzijn kan pas worden gerealiseerd met input van buitenaf. Daarbij is het leiderschap het beginpunt. Men kan niet aan mensen in de veiligheidsinstallaties vragen dat zij een veiligheidscultuur beleven wanneer die niet door het hoger management of door de CEO's wordt uitgedragen. Men kan wel op dat niveau starten en dat kan zich vertalen in concrete objectieven en afspraken. De beleving moet in elk geval van bovenaf komen.

We hebben er weinig bewijzen of concrete elementen voor, maar de nood op de werkvloer

van de NMBS om op een andere manier rond veiligheidscultuur te werken wordt heel sterk aanvoeld.

Cultuur is een heel wollig woord. Er circuleren allerlei documenten. Een bestuurder ziet een sein dat niet goed zichtbaar is. Die vult een bepaald formulier in dat dan een heel parcours aflegt. Uiteindelijk wordt er al dan niet iets met dat formulier gedaan. Volgens ons kan een formulier pas goed functioneren wanneer het onderdeel is van een uitgeschreven proces met duidelijke termijnen. Er moeten procesbeschrijvingen komen van alle cruciale onderdelen van het veiligheidsbeleid.

Als een chauffeur bijvoorbeeld een bepaald sein ziet dat niet goed zichtbaar is of waar een lamp defect is of wat dan ook, dan moet er een proces in werking treden dat uitgetekend is van feedback naar de organisatie die het moet verhelpen en terug naar de bestuurder die het heeft gerapporteerd, met beperkte doorlooptijden en duidelijke transparantie in wat er moet gebeuren.

Wij hebben de indruk dat het nu nog gaat om formulieren die al dan niet worden behandeld. Dat kan niet. Ook op dat vlak kan op een heel concrete manier worden gewerkt aan organisatiecultuur. Het zit dus op diverse niveaus. Sommige zijn heel goed aftoetsbaar en kwalificeerbaar en men kan er heel gemakkelijk indicatoren op zetten, bij andere is dat minder tastbaar.

Het punt van het quasi monopolie was gebruikt in overdrachtelijke zin. Vooral de twee andere rapporten geven duidelijk aan dat de controle door de NMBS-Groep op concrete onderzoeksdaden op het terrein nog te groot is. Het ERA zegt duidelijk dat de werkwijze zoals die nu is gedefinieerd in de Europese regelgeving een heel goede garantie biedt voor de verhoging van het veiligheidsniveau.

Wanneer wij zeggen dat de NMBS nog altijd een quasi monopolie heeft, bedoelen wij daarmee dat het nog gedetacheerde mensen zijn, dat er nog te veel banden zijn en dat de onafhankelijke organen nog te veel een beroep doen op de expertise van de NMBS. Die onafhankelijkheid moet gaandeweg verder worden ontwikkeld bij die organen en trouwens ook bij de expertise.

Welke landen kunnen er worden gebruikt in een internationale benchmark? Dat vind ik op dit moment een moeilijke vraag. Wij hebben de voorzitter om een quickscan gevraagd. Men kan

niet op een paar weken tijd aan het ERA vragen om een doorlichting te maken van de veiligheidscultuur en het veiligheidsbeleid in een zevental Europese landen. In eerste instantie denk ik dat landen van dezelfde schaal, zoals Nederland en Denemarken, zeker moeten worden bevestigd. Volgens mij kan een quickscan ons inzicht geven in de vraag hoe een veiligheidsbeheerplan pakweg de laatste tien, vijftien jaren in een aantal landen is ontwikkeld. Ik denk dat dit een aantal interessante indicaties kan geven. Ik heb dat ook gezegd in mijn inleiding. Ik denk niet dat het warm water opnieuw moet worden uitgevonden in België. Vrijwel alle kennis is internationaal beschikbaar.

De vraag naar het vervolg van onze missie is niet alleen van ons afhankelijk. Wij werken in de eerste plaats ten dienste van u. Het is dan ook in belangrijke mate aan u als commissie om ons de richting aan te geven. Wij hebben nu een planning uitgewerkt tot begin december die u deze ochtend werd voorgelegd. Wat volgens ons zeer nuttig zou kunnen zijn, is dat in elk geval de NMBS-Groep aan het werk wordt gezet rond het masterplan en dat parallel binnen de commissie wordt gewerkt aan een veiligheidshoofdstuk in een volgend beheerscontract met de NMBS-Groep, ofwel als een addendum aan de huidige beheerscontracten. Wanneer deze commissie er zou in slagen om een veiligheidshoofdstuk of ten minste de contouren daarvan uit te werken, maakt u als commissie niet alleen een aantal conclusies, suggesties of aanbevelingen, maar levert u ook heel concreet een bijdrage tot de beheerscontracten met indicatoren en met afdwingbare en transparante objectieven. Deze bijdrage kan dan ook quasi onmiddellijk op het terrein geïmplementeerd worden. Dat is een piste die wij zouden naar voren schuiven als experts, maar die uiteraard volledig ter discussie is.

Helemaal in het begin is er ook een vraag gesteld wat de planning zou kunnen zijn naar ETCS. Ik denk dat de heer Lafontaine een indicatie gegeven heeft dat de projectplanning nu al zou moeten opgestart worden, parallel met de verdere implementatie van TBL1+. De heer Lafontaine zal daar straks nog verder op ingaan.

U geeft soms een aantal indicaties. Het is inderdaad zo dat niet alles tot de laatste komma bewezen is. Het is in elk geval zo dat de NMBS alsook de bewindslieden de kans moeten krijgen om te repliceren. Ik zou nu reeds een oproep willen doen om ons niet vast te rijden in een soort van welles-nietesspel, want als we daarmee beginnen, komen we daar nooit uit. De missie van

deze commissie zou dan erg onder druk komen. Laten wij toekomstgericht werken, bijvoorbeeld aan een veiligheidshoofdstuk in de beheerscontracten, dat duidelijk naar de toekomst gericht is.

Ik denk dat de intuïtie, waarover de heer Balcaen het had, en de verslagen van de eerste periode van de commissie, allemaal in dezelfde richting wijzen. Hetzelfde geldt trouwens voor de drie rapporten die nu worden voorgelegd. Hetgeen wij absoluut niet nodig hebben, is dat er op details kritiek wordt gegeven. Wel kunnen wij ons afvragen of er fouten of blinde vlekken zitten in de richting waarin werd geanalyseerd. Dit zijn wel belangrijke elementen, maar het mag niet gaan over data of details. De richting die wordt uitgegaan in de rapporten is belangrijk, en de vraag of wij daarmee verder kunnen.

Tenzij u mij zegt dat dit niet het geval is, meen ik dat wij de belangrijkste elementen hebben aangehaald.

Ik kom dan tot de vragen van de voorzitter. Wat zou een ideale kostprijs zijn? Ik denk dat wij die vraag kunnen stellen aan de mensen van het ERA als zij volgende week komen. Wat is een ideaal budget voor veiligheid? Ik denk dat wij daarvoor even naar het buitenland moeten kijken. Deze vragen zijn op dit moment volgens mij amper te beantwoorden.

Patrick Lafontaine: La question posée est: quel pays faut-il prendre comme exemple? Cette question est intéressante, mais je ne puis y répondre aujourd'hui.

Nous pourrions poser la question d'une autre manière: quel système de gestion de la sécurité est-il le meilleur?

Là, je crois qu'il faut sortir du périmètre ferroviaire, car d'autres industries posent également des risques aussi importants, peut-être plus importants que le secteur ferroviaire; par exemple, les centrales nucléaires, l'aviation, le secteur pétrochimique.

Là, je voudrais vous dire que la gestion de la sécurité est universelle. Cela vous surprendra peut-être, mais gérer la sécurité d'une centrale nucléaire ou d'un avion n'est pas tellement différent que de gérer la sécurité d'un système ferroviaire. Pourquoi? Parce que les principes sont en grande partie les mêmes. Ce n'est que la mise en œuvre technique qui est différente.

Il est clair que transposer la gestion de la sécurité

dans l'aviation va résulter en d'autres mesures techniques que dans le secteur ferroviaire ou dans une centrale nucléaire, mais les principes restent identiques. Alors, plutôt que de se poser la question de copier la Suisse ou la France quand il s'agit d'améliorer la sécurité ferroviaire, il faut plutôt se poser la question: quel est le meilleur système de gestion de la sécurité?

Là, je puis vous dire que, dans d'autres secteurs, comme le secteur de l'énergie nucléaire, depuis l'accident de Tchernobyl, il y a eu un développement très important, une standardisation importante et un échange de bonnes pratiques et d'expériences très intensif. On pourrait déjà s'inspirer d'autres secteurs pour mettre en place un système de gestion de la sécurité en Belgique, tout en regardant ce qu'ont réalisé les autres pays dans le domaine ferroviaire.

Quant à la question du président sur le budget idéal ou d'autres questions concernant ce qu'il faut pour installer l'ETCS, voilà autant de questions auxquelles il est très difficile de répondre. En effet, la réponse ne peut être apportée qu'à la suite d'une étude relativement détaillée. Il faut étudier la question d'une manière approfondie, avec une équipe compétente; à ce moment, nous pourrions avancer des budgets et des plannings réalistes. Impossible de répondre à ces questions pour l'instant, mais, à notre avis, il est vraiment important de ne plus attendre, mais de commencer dès maintenant à développer ce Masterplan et qu'on développe un plan concret et réaliste pour migrer vers un système plus performant. En tout cas, dans les parties où le risque est le plus élevé.

Le **président**: Je vous remercie à l'avance pour vos réponses.

Ik stel voor dat we nog een mogelijkheid tot korte repliek geven aan de leden die dit wensen, en dat we dit doen in dezelfde volgorde van de eerste interventie.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, heren experts, ik denk dat het belangrijk is wanneer u aanhaalt dat we moeten kijken naar de toekomst, en zeker wat deze commissie betreft, moeten werken naar oplossingen waardoor de fouten uit het verleden niet herhaald worden.

Verder denk ik ook dat we met deze commissie heel snel moeten voortgaan om te vermijden dat we vandaag al opnieuw de fouten maken uit het verleden. Dit is blijkbaar al wel het geval met de

implementatie van het TBL1+ systeem, waar zowel de minister als wijzelf verkeerd geïnformeerd worden, want daar blijkt helemaal geen naadloze overgang mogelijk te zijn naar het ETCS-systeem.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les experts pour leurs réponses qui sont très éclairantes. Les nuances apportées permettent de mieux percevoir le cheminement. Cela va nous aider à comprendre pourquoi des erreurs ont pu être commises, même si cela partait de bonnes intentions.

Il est impératif de retracer cette histoire – et ce n'est pas moi qui vous critiquerai, puisque je suis historienne de formation. Mais nous avons aussi un rôle à jouer, notamment au regard du contrat de gestion et des recommandations que nous pouvons formuler. Je parlais d'audit tout à l'heure, mais je voulais plutôt parler d'un processus à mettre en route pour produire ces recommandations. Cela peut paraître compliqué. Mais, en même temps, votre éclairage nous permet de voir combien nous pouvons y contribuer au mieux et au plus vite.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil tegenover de heer Vandeput toch even duidelijk stellen dat zowel de heer Lallemand op 29 maart als minister Vervotte gisteren in de commissie over TBL1+ als tussenstap heel duidelijk hebben gezegd dat het gaat om de bakens die geïnstalleerd worden op het spoorwegnet. Het zijn uiteraard juist deze werken die voor de meeste hinder op het spoorwegnet zorgen. In die zin is het al een belangrijke tussenstap richting de uitbouw van ETCS. Ook de uitbouw of modernisering van de seinhuizen past perfect in het verhaal om voor de hogere snelheden ETCS uit te bouwen in de toekomst.

Met betrekking tot ETCS en de beslissing om naar TBL1+ te gaan in 2006 wil ik de suggestie doen om eens te bekijken welke problemen er allemaal zijn opgedoken bij de installatie van ETCS op de HSL richting Nederland. Het gaat dus om lijn 4, HSL Noord. Als ik het goed heb, heeft men er daar drie jaar over gedaan om tot een gehomologeerd systeem te komen. Net deze problemen hebben er mee toe geleid dat men binnen de spoorweggroep is gaan denken over een voorlopig alternatief om snel vooruitgang te boeken op het Belgische spoorwegnet. De achterstand was immers schrijnend. De problematiek die zich op die nieuwe spoorlijn heeft voorgedaan, waar het vrij eenvoudig lijkt om zoiets

te gaan installeren, zou dus eens van nabij moeten worden bekeken.

Een laatste bedenking. De problemen die wel eens naar voren worden geschoven en die in de voeten worden geschoven van de opsplitsing van de NMBS sinds 2005 hebben zich blijkbaar vroeger ook al voorgedaan. U hebt in uw tekst duidelijk aangegeven dat er eigenlijk ook al voor de splitsing soms wel een gebrek aan communicatie en coördinatie was tussen de verschillende diensten. Dat wou ik nog meegeven als bedenking. Ik dank u in elk geval voor alle info.

Ine Somers (Open Vld): Dank u voor de bijkomende uitleg rond de analyse die u hebt gemaakt. Zoals u aangeeft is het effectief enorm van belang dat er op korte termijn echt werk wordt gemaakt van een veiligheidscultuur bij de NMBS teneinde ervoor te zorgen dat alle beslissingen die vanaf heden genomen worden effectief passen in het ganse veiligheidsproject. Wij moeten afstappen van foute beslissingen. Wij mogen de fouten die in het verleden gemaakt zijn zeker niet herhalen, welke die ook geweest zijn.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les experts pour leurs réponses aux questions. En ce qui concerne le système de management de sécurité, avez-vous reçu des documents?

Patrick Lafontaine: Nous n'avons reçu qu'un document d'une page qui synthétise les points principaux qui forment la gestion. Nous n'avons pas eu de document détaillé à ce jour.

Bart Van der Herten: Ik denk dat wij moeten afwachten wat er in de bijkomende antwoorden van de drie maatschappijen zit, want in onze brief van april hebben wij daarnaar gevraagd. Het zou kunnen dat dit op de stick staat die wij vandaag gekregen hebben.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): On ne tirera donc pas de conclusions hâtives par rapport à ce point-là.

J'ai évidemment été interpellé par vos explications en matière de migration de TBL 1+ vers ETCS. Je pense vraiment qu'il nous faudra avoir les idées claires concernant les différentes interprétations qui peuvent être données quant à la manière de migrer de l'un vers l'autre. Je le redis: nous avons une responsabilité énorme au sein de cette commission. C'est, le cas échéant, le moment de dire qu'il faut que ETCS soit disponible dans dix, 20 ou 30 ans. Mais quid alors de la différence de

niveau de sécurité entre les deux systèmes? On prend des responsabilités énormes en nous exprimant là-dessus. Donc je pense que nous allons réellement devoir mettre les choses au clair quant à cette possibilité de migrer de l'un vers l'autre et ne pas donner trop facilement un quitus sur TBL 1+.

Sur le chapitre de la sécurité à insérer dans le contrat de gestion, je crois qu'effectivement, si on peut aboutir à cela, en termes de recommandations, ce sera très bien.

Je voulais aussi rappeler – puisque notre collègue Lalieux évoquait le rôle du Parlement de manière générale – qu'il ne faut pas oublier que cette commission-ci doit aboutir à un rapport et à des recommandations, mais qu'il est bien prévu dans le texte qui a été adopté en plénière, qu'elle poursuivra ses travaux par la suite et qu'elle sera un lieu privilégié d'analyse de la problématique de la sécurité ferroviaire à l'avenir, enfin, je l'espère.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, heren experts, ingaande op hetgeen u hebt meegedeeld in verband met het ter beschikking stellen van documenten heb ik nog een kleine vraag. U verwijst naar documenten van de NMBS Holding die toch nog maar een zeer jong bestaan kent. Betekent dit dat het documenten zijn die pas vanaf die datum bestaan of maken ook stukken van voor het ontstaan van de Holding deel uit van het archief? Betreffende het ter beschikking zijn van stukken zal het veeleer bij de NMBS zijn, als wij spreken over Pécrot en die periode, dat het een en ander van noodzakelijk materiaal te rapen valt.

Ten tweede, wanneer gesteld wordt dat wij vooral moeten kijken naar de toekomst en hoe dergelijke zaken vermeden kunnen worden, is het zeer belangrijk dat uit de analyse van het verleden en ook het leggen van de vinger op de wonde van waar de pijnpunten zijn, wie de verantwoordelijken zijn, ook lessen kunnen getrokken worden zodat dergelijke zaken zich niet zouden herhalen.

Bart Van der Herten: Een korte verduidelijking over de archieven van de Holding. De Holding is eigenlijk de erfgenaam van alle documenten van de raad van bestuur, de directiecomités en dergelijke vanaf 1926. Wij hebben een beroep kunnen doen op alle verslagen van de raad van bestuur, maar ook op alle documenten die bij de vergadering werden aangeleverd. Het gaat om een heel groot aantal documenten, waar men dan ook andere versies ziet bij Infrabel, uit de periode voor 2005. De huidige drie ondernemingen zijn natuurlijk opvolgers van stukken van de

historische NMBS. Dus ook bij Infrabel hebben wij niet alleen documenten gezien van de laatste jaren, maar ook documenten vanaf de jaren 90, terwijl bij de Holding de documenten vanaf de jaren 80 konden ingekeken worden.

Het was de bedoeling om de NMBS zelf tot het laatste uit te stellen, omdat wij ook telefonisch de boodschap kregen dat de NMBS pas in 2005 was opgericht en dus ook maar documenten had vanaf 2005, terwijl natuurlijk de documenten over exploitatie van voor 2005 daar ook moeten geconsulteerd worden. Dat is een punt dat wij met de NMBS zullen moeten uitklaren in de komende dagen en weken. Wij verwachten wel daar nog het een en ander te vinden.

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie les experts pour leurs réponses.

De **voorzitter:** Vooraleer de vergadering te sluiten, wil ik nog kort iets zeggen. Mevrouw Lalieux heeft de vraag gesteld of onze werkzaamheden worden voortgezet nadat de aanbevelingen gebeurd zijn. Ter zake kan ik alleen verwijzen – zoals de heer Balcaen al deed – naar de opdracht die de plenaire vergadering ons gegeven heeft. De opdracht van deze commissie hield onder andere in: “Na de goedkeuring van deze besluiten en aanbevelingen haar werkzaamheden voort te zetten om toe te zien op de uitvoering ervan.” Dit zal waarschijnlijk bij de aanbevelingen van deze commissie aan de plenaire vergadering vermeld worden, en dan zullen wij zien of de voortzetting goedgekeurd wordt.

Er werden vragen gesteld over de regeling van de werkzaamheden, wat de historische analyse betreft en wat de focus in de toekomst betreft. Hoe zullen de experts ons verder begeleiden bij onze werkzaamheden en hoorzittingen? Er zijn vragen inzake de industrie en dergelijke. Ik stel voor dat de verschillende fracties tegen vrijdag 12 uur hun vragen en opmerkingen op papier zetten en aan het secretariaat bezorgen, zodat wij maandag bij het begin van de vergadering de werkzaamheden kunnen regelen aan de hand van wat de experts ons adviseren, en daarna onze werkzaamheden kunnen voortzetten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.19 uur.

La réunion publique de commission est levée à 13.19 heures.