

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

du

MERCREDI 17 NOVEMBRE 2010

Matin

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

van

WOENSDAG 17 NOVEMBER 2010

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.23 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.

La séance est ouverte à 10.23 heures et présidée par M. David Geerts.

**Hoorzitting met vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, de European Railway Agency en het Rekenhof**

**Audition de représentants du SPF Mobilité et Transports sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes**

De **voorzitter**: Collega's, net als de vorige vergaderingen stel ik voor dat wij beginnen met een reactie van onze genodigden op de drie rapporten die zij hebben toegestuurd gekregen, waarna u vragen kunt stellen en dan is het aan de genodigden om te bepalen wie op welke vraag antwoordt.

Je vous propose de commencer tout de suite avec le slideshow.

**Carole Coune**: Geachte voorzitter, geachte leden van de commissie, ik ben de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vooraleer ik van start ga met mijn nogal technische presentatie, wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om duidelijk te stellen hoezeer de FOD Mobiliteit en Vervoer geschokt was door de catastrofe in Buzingen. Wij zijn een organisatie die zich als doel heeft gesteld om de veiligheid in het transport te versterken. Vanaf dag één, de dag van het ongeval, zijn wij met man en macht aan de slag gegaan om meer nog dan voordien het risico van een dergelijk ongeval, of eender welk spoorongeval van die

omvang, te beperken.

Het spoorvervoer is een zeer veilige transportmodus en elk ongeval wordt in de sector als een falen beleefd. Desondanks hoop ik dat mijn voorstelling u zal verzekeren van de kwaliteit van het systeem dat in uitvoering van de Europese richtlijnen in België werd opgericht en van het veiligheidsniveau dat dit systeem kan garanderen. Het is belangrijk dat u vertrouwen heeft in de veiligheidsorganen die in België ondergebracht zijn bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ik heb deze uiteenzetting voorbereid dankzij de inlichtingen die mij werden verleend door de verschillende diensten van de FOD, in het bijzonder het Directoraat-generaal Vervoer te Land en de nationale veiligheidsinstantie, waarvan de verantwoordelijken, de heren Forton en Latruwe, hier aanwezig zijn. Zij zullen later uw vragen beantwoorden.

De hier voormelde organen, in het bijzonder de nationale veiligheidsautoriteit, genieten een goede reputatie op Europees niveau. Zij beginnen ook op nationaal vlak hun strepen te verdienen. Zij zijn erkend om hun kwaliteiten op internationaal vlak. Ik zou willen dat deze appreciatie ook op nationaal vlak kan worden doorgetrokken. Dit zal vandaag een van onze doelstellingen zijn, maar niet de enige.

Bien entendu, il s'agissait aussi de répondre positivement à votre invitation et de saisir cette opportunité pour vous informer quelque peu de nos activités en faveur du renforcement de la sécurité. Nous allons aussi passer en revue les principales recommandations contenues dans les différents rapports et leur état d'exécution à ce

jour pour les différentes entités du SPF.

Je rappelle que les deux entités principalement concernées sont l'Autorité nationale de sécurité (National Safety Authority - NSA), que nous avons appelée Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF/DVIS), et l'organe d'enquête (National Investigation Body - NIB), que nous avons appelée Cellule d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Bien sûr, nous répondrons aux questions sur le passé, le présent et l'avenir.

De **voorzitter**: Ik stel voor verder te doen en achteraf de uiteenzetting aan de leden te bezorgen. We hebben deze al gekregen en zullen ze zeker en vast doorsturen. We hopen dat intussen de techniek ons zal bijstaan, zodat de PowerPointpresentatie alsnog kan gestart worden.

**Carole Coune**: Tout d'abord, je présente mes excuses aux membres d'expression néerlandaise: nous avons fait toute la présentation écrite en néerlandais pour me permettre de parler en français. Je suis désolée que vous ne puissiez suivre en néerlandais.

Qui sommes-nous, que faisons-nous, comment interagissons-nous avec les autres acteurs de la sécurité ferroviaire? Quels sont nos points forts? Qu'en disent les rapports? Quels sont les points à améliorer? Comment y réagissons-nous? Quelles actions ont-elles été entreprises?

En grande partie, nous partageons les analyses et les propositions formulées. La majorité d'entre elles étaient déjà en voie de réalisation ou réalisées, faisaient partie de nos projets ou impliquent un processus plus long, notamment en raison de la nécessité d'une concertation avec des acteurs extérieurs.

Toutes ces recommandations, le contenu de ces rapports, nous sommes en train de les inventorier. À côté de leur inventaire, il y aura une action pour chaque recommandation, sauf quand elle est rejetée, et un classement des actions par ordre de priorité sur la base d'une analyse des risques, avec un planning d'exécution qui sera suivi jusqu'à totale exécution. Cela aura un effet activateur sur les actions qui étaient déjà planifiées mais cela nous permettra aussi de traduire en action ce qui nous est proposé, aussi bien en interne que vis-à-vis des autres acteurs, puisque notre rayon d'action s'étend sur l'ensemble du secteur ferroviaire belge.

Ma présentation d'aujourd'hui ne portera pas sur

les 89 recommandations que nous avons inventoriées mais bien sur les principales d'entre elles, notamment celles de l'ERA, l'Agence ferroviaire européenne, qui concernent particulièrement le fonctionnement de l'Autorité nationale de sécurité et de l'Organisme d'enquête.

Je voudrais quand même vous dire un mot sur le SPF Mobilité et Transports. Je vais vous projeter un organigramme.

Le SPF Mobilité et Transports, ce sont quatre directions générales opérationnelles: la direction générale Transport aérien, la direction générale Transport maritime, la direction générale Mobilité et Sécurité routière et la direction générale Transport terrestre. Dans cette dernière, dont M. Forton est le directeur général, est logée l'Autorité nationale de sécurité, le SSICF. Une unité est également responsable de toute la réglementation ayant trait au secteur ferroviaire en Belgique. Un deuxième service est compétent en matière ferroviaire; il agit en appui de la ministre des Entreprises publiques pour l'aider à exercer sa tutelle sur les trois entreprises du groupe SNCB. Il existe enfin des services d'encadrement. Lorsque l'on parle de la description des processus, du recrutement, ce sont les services d'encadrement du SPF Mobilité et Transports qui agissent en appui des directions opérationnelles et des services.

Nous avons le service d'encadrement Budgets et contrôle de gestion qui s'occupe de la description des processus; Personnel et organisation qui s'occupe des recrutements; et Informatique et technologies de la communication. Il y a également l'Organisme d'enquête, organisme indépendant logé au sein du SPF, ainsi que le service de régulation.

La sécurité au sein du SPF Mobilité et Transports, c'est avant tout un de nos principaux objectifs stratégiques qui figurent dans mon plan de management et dans celui de toutes les directions générales opérationnelles. La sécurité était au premier plan de tout ce que nous avons fait au niveau de la présidence belge. Nous sommes aussi reconnus à l'extérieur pour notre système de gestion des risques internes, puisque nous avons eu, en 2009, le *European Strategic Risk Management Award*. Cela signifie que nous avons démontré que nous connaissions la valeur de la gestion des risques à l'échelle de toute l'organisation. Nous avons localisé les risques clefs et la manière dont ceux-ci pouvaient être maîtrisés.

Comment cela se traduit-il dans les faits? Pour chaque direction générale, pour chaque service

d'encadrement, il y a un coordinateur "Maîtrise interne" qui a pour mission de connaître les risques auxquels sa direction générale est la plus exposée. Il est le chef de projet pour la mise sur pied en 2011 d'une première analyse de risque dans toutes les directions générales. Il va sans dire que, pour la direction générale des Transports Terrestres, cette analyse de risque se fera au niveau de l'Autorité nationale de sécurité. Nous finaliserons le travail entamé voici deux ou trois ans.

Sur le plan opérationnel, nos qualités sont reconnues aussi en transport maritime et en transport aérien. Nous avons développé tout un système de gouvernance de l'État du pavillon pour que nos navires soient repris, à l'échelon international, sur la liste blanche des navires qui circulent au plan international. Nous avons un certificat ISO pour les inspections et les contrôles que nous réalisons et nous sommes parvenus à garantir une réputation de fiabilité pour la flotte belge.

Au niveau aérien, nous réalisons un grand nombre de contrôles SAFA et nous sommes reconnus par l'EASA, l'Agence européenne de sécurité aérienne, comme réalisant les meilleurs contrôles de sécurité des avions qui atterrissent sur le sol belge.

Je voulais également vous projeter quelques chiffres. Nous réalisons énormément de contrôles et d'inspections dans tous les secteurs: aérien (2 805), maritimes (5 600), routiers (74 000) et ferroviaires (6 750). Un grand nombre de contrôleurs et d'inspecteurs travaillent chez nous.

Quelles sont les grandes évolutions que nous avons connues ces dernières années dans le secteur ferroviaire? Avant tout, une internationalisation croissante, comme dans les autres secteurs d'ailleurs, sous l'influence, entre autres, de l'Union européenne. Avec la libéralisation des chemins de fer, il y a eu un transfert des fonctions régaliennes exercées par les opérateurs historiques vers les deux nouveaux organes logés au sein du SPF, l'Autorité nationale de sécurité et l'Organe d'enquête.

Le rôle du SPF s'est aussi renforcé dans les relations entre l'État et son opérateur historique, avec une contractualisation croissante des relations via les plans d'entreprise et les contrats de gestion qui sont devenus de plus en plus longs et de plus en plus complexes et en raison de la nécessité de garantir une concurrence loyale dans le secteur, ce qui suppose une séparation des volets exploitation et infrastructure, ce qui a induit la scission du groupe SNCB.

Je voulais vous projeter l'ensemble des *stakeholders* en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire. Il est dommage que vous ne puissiez pas le voir.

Ik ga voort met de rol van de voornaamste actoren in het domein van de exploitatieveiligheid van het spoor in België. Het Europees Spoorwegbureau werkt op basis van mandaten van de Europese Commissie. Zijn belangrijkste taken zijn, in samenspraak met alle stakeholders, de opstelling van voorstellen aan de Europese Commissie in verband met de verdere invoering van gemeenschappelijke voorschriften voor interoperabiliteit en van een gemeenschappelijke wijze voor de beoordeling van aanvragen voor certificering. Een andere taak is de ondersteuning van de samenwerking tussen de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen van de verschillende lidstaten.

Het comité RISC, het Rail Interoperability and Safety Committee, waarin alle lidstaten van de Europese Unie zetelen, spreekt zich uit over de regelgevende voorstellen die de Commissie formuleert op advies van ERA.

De staatssecretaris voor Mobiliteit is de voogdijminister tot wiens bevoegdheid de Belgische spoorwegveiligheid en de omzetting van Europese richtlijnen behoort. Hij vertegenwoordigt samen met de minister van Overheidsbedrijven de Staat inzake de onderhandeling, sluiting en opvolging van de beheerscontracten met de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. De minister van Overheidsbedrijven vertegenwoordigt samen met de staatssecretaris voor Mobiliteit de Staat inzake de onderhandeling, sluiting en opvolging van de beheerscontracten. De regeringscommissarissen waken over de naleving van de wet. De FOD staat onder voogdij van de staatssecretaris voor Mobiliteit, wat de spoorwegexploitatieveiligheid en de omzetting van Europese richtlijnen aangaat.

Bij de FOD verzorgen de volgende diensten de belangrijkste taken inzake de exploitatieveiligheid: DVIS, het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid en de dienst Reglementering Spoor. Ik zal straks terugkomen op de taken van DVIS.

De dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid speelt een belangrijke rol in de relatie tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Hij draagt bij tot de totstandkoming van de beheerscontracten en waakt over de goede uitvoering ervan. De

meerjareninvesteringsplanning, waaronder die voor de exploitatieveiligheid, vormt een bijlage bij die beheerscontracten.

De infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming moeten een veiligheidsbeheerssysteem hebben dat door de veiligheidsinstantie is gecertificeerd en dat onder meer actieplannen bevat die zijn uitgewerkt op basis van een risicoanalyse. Belgorail is genotificeerd als aangewezen instantie voor de beoordeling van de conformiteit van de infrastructuur en de voertuigen met de van toepassing zijnde technische specificaties voor interoperabiliteit.

J'en viens au rôle des différents organes dont je viens de parler, principalement l'Autorité nationale de sécurité et l'Organisme d'enquête. Qui sont-ils? Comment fonctionnent-ils? Qu'ont-ils réalisé jusqu'ici?

Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer a été créé en juillet 2005 et logé au sein du SPF Mobilité et Transports. La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire en fixe le statut et les missions légales. L'arrêté du 16 janvier 2007 désigne le SSICF comme autorité nationale de sécurité au sens de la directive Sécurité.

Il comprend essentiellement trois entités, trois divisions. Une première s'occupe plus particulièrement du matériel roulant, une autre de l'infrastructure et la troisième, de la sécurité en général. Les membres de l'entité matériel roulant, qui ont une certaine expertise, s'occupent tant de préparer les règles que de certifier et de participer à l'interopérabilité. Il en va de même pour l'infrastructure. Pour la sécurité, nous avons réparti les tâches entre la législation, les audits (contrôles et inspections), le suivi des centres de formation, la certification des entreprises ferroviaires, la certification du personnel de bord et la politique de sécurité en général.

Les missions de l'Autorité nationale de sécurité sont énumérées par la loi. Il s'agit:

- de la délivrance, du renouvellement, de la modification et du retrait des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires;
- de la délivrance, du renouvellement, de la modification et du retrait de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure;
- de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes;
- de la contribution au développement d'un cadre réglementaire;
- du contrôle de l'application des prescriptions de sécurité;

- de la reconnaissance et du contrôle des organismes de formation;
- de la tenue du registre national des véhicules;
- de la reconnaissance des entités chargées de l'entretien;
- de la collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne;
- de la participation active au réseau des instances des autorités nationales de sécurité dans le cadre du réseau européen;
- de la collaboration avec l'ERA pour la réalisation de la banque de données européenne de la sécurité et de l'interopérabilité;
- de la représentation de la Belgique, en tant qu'État membre, au niveau de la Commission européenne;
- du suivi du transport de marchandises dangereuses par rail;
- de la rédaction d'un rapport annuel.

Pour ces grandes réalisations, je voudrais mettre l'accent sur quatre éléments envers lesquels le SSICF a permis d'améliorer la sécurité en Belgique.

D'abord, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, tous les opérateurs ferroviaires actifs en Belgique disposeront d'un certificat de sécurité, tel que prévu par la législation européenne; cela peut paraître une évidence, mais ce n'était pas le cas jusqu'à présent. Ce certificat est délivré par l'Autorité nationale de sécurité, nouveau modèle c'est-à-dire avec toutes les exigences européennes actuellement prévues.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose, depuis le 22 mai 2008, d'un agrément de sécurité.

Les premières lignes et les premiers engins de traction équipés d'ETCS sont en service depuis juin 2009.

Enfin, l'Autorité nationale de sécurité (ANS) belge a évidemment collaboré au développement du TBL1+.

S'agissant des contrôles, l'ANS a aussi développé ses activités. Elle a réalisé son premier grand audit en 2009; il concernait le processus mis en place par les entreprises ferroviaires dans le cadre de l'adoption de leurs règles internes. Elle a augmenté de manière significative les contrôles réalisés en 2009: 958 en 2008 et 1 279 en 2009, soit une augmentation de 33,5 %. À l'avenir, elle développera encore davantage ces contrôles, inspections et audits.

À mon sens, nous pouvons dire que l'ANS belge est un maillon essentiel de la sécurité ferroviaire en Belgique. Elle a aussi participé activement à

l'élaboration de divers arrêtés royaux dont l'ensemble contribue à faire de la Belgique un pays où les directives européennes sont transposées.

Je m'arrêterai un instant sur l'action qui consiste à réaliser un suivi actif des dépassements de feux rouges en Belgique. Il s'agit là d'un indicateur clé de sécurité. Sur ce plan, l'ANS a joué un rôle très actif depuis 2006. Plusieurs fois en 2006, en 2007, en 2008, en 2009 et encore en début 2010, l'ANS est intervenue vis-à-vis du Groupe SNCB.

À différents niveaux de gestion et, à la fin, via le secrétaire d'État lui-même, l'attention a été attirée sur la tendance à l'augmentation du nombre de dépassements interdits de feux rouges.

Des mesures à court et moyen termes ont été présentées à l'Autorité de sécurité. Mais, malheureusement, malgré les mesures prises, la SNCB n'a pas encore réussi à inverser la tendance. Cela reste donc pour nous un point d'attention. C'est évidemment le facteur humain qui fait l'objet d'un suivi de la part de tous les opérateurs via de la sensibilisation, du contrôle, de l'accompagnement et de la formation des conducteurs. Tout cela se fait au niveau de la SNCB et est suivi de très près par nous.

Il est vrai que nous n'avons pas encore réussi à inverser la tendance en matière de dépassement de feux rouges. Pourtant, dans son rapport 2009, l'Autorité nationale de sécurité concluait que le niveau de sécurité était globalement maintenu – ce qui est l'objectif. Jusqu'en 2009, en effet, le nombre moyen de victimes et de blessés a diminué, de même que le nombre de victimes aux passages à niveau. Mais, je le répète, le dépassement des feux rouges reste malheureusement un indicateur qui n'évolue pas positivement. C'est pourquoi, avec l'opérateur SNCB et le gestionnaire de l'infrastructure, nous continuons à chercher de nouvelles solutions pour arriver à inverser la tendance.

Je voudrais vous dire un mot du financement du SSICF, parce que pas mal de recommandations sont en liaison avec les moyens. Il faut que vous sachiez comment le SSICF a été et sera financé. Créé en 2005, il a été opérationnel en 2006. Des moyens venant de la SNCB ont été apportés au SPF. Cela s'est traduit par une diminution de la dotation du groupe SNCB et une augmentation des moyens octroyés au SPF pour le financement d'environ quinze équivalents temps plein.

À partir de 2008 et pour les années suivantes, la compensation des coûts afférents au SSICF est forfaitisée à concurrence d'un montant de 2,833

millions d'euros répartis sur les trois entreprises du Groupe SNCB. Ce montant permet de financer 25 équivalents temps plein. En 2010, via la loi-programme du 29 décembre 2009, un changement important s'opère dans le financement puisqu'on organise le financement du SSICF par des recettes propres. La base légale est donc la loi-programme du 29 décembre 2009 qui prévoit un fonds budgétaire mais cette loi doit être suivie d'arrêtés d'exécution. C'est un arrêté du 13 juin 2010 qui a fixé le montant des redevances imposées aux détenteurs d'un agrément de sécurité et d'un certificat de sécurité. Pour les recettes 2011, un projet d'arrêté royal sera présenté au Conseil des ministres à très court terme.

Si le secrétaire d'État à la Mobilité a prévu des textes qui permettent d'accroître les moyens des organes de sécurité, le dernier texte est arrivé le 13 juin et les recettes qu'il permet doivent encore en être perçues. Néanmoins, je n'ai pas de doute quant au fait que les recettes pour 2010 seront perçues et que le projet d'arrêté pour 2011 sera approuvé, et donc sur le fait que les moyens financiers vont évoluer. Ils le feront en 2010 vers la somme de 3,3 millions environ et en 2011 vers 4,9 millions, 2011 étant une année exceptionnelle puisque 500 000 euros ont été prévus pour des investissements en informatique pour la création de la banque de données des licences de conducteurs de train. Cela permettra donc de faire évoluer les effectifs du SSICF de 27,4 équivalents temps plein aujourd'hui à 35,4 fin 2011 et à 40 fin 2012.

L'Organisme d'enquête a été créé sur la base de la loi de décembre 2006 et d'un arrêté royal de 2007 qui en fixait la composition minimale mais qui prévoyait aussi que la SNCB Holding était tenue de fournir l'expertise technique à l'Organisme d'enquête jusque fin 2009. Nous avons donc eu recours à l'expertise technique de la SNCB Holding jusqu'à cette date. La loi du 26 janvier 2010 cependant supprimait les missions régaliennes confiées à la SNCB Holding et en finissait avec la possibilité de s'appuyer sur cette dernière pour mener à bien les enquêtes portant sur les accidents.

Ces compétences ont donc été transférées à l'Organisme d'enquête, non seulement la réalisation des enquêtes mais aussi la tenue de la banque de données de tous les accidents et incidents ferroviaires.

L'Organisme d'enquête a l'obligation d'ouvrir une enquête pour tout accident grave sur le territoire belge. Il a la possibilité d'en ouvrir une pour les incidents ou les accidents qui, si les circonstances

avaient été légèrement différentes, auraient pu conduire à un accident grave, ce qu'on appelle les quasi-accidents. Son objectif doit être de mettre à jour les circonstances et les causes de l'accident sans se prononcer sur les responsabilités. Ses enquêtes sont donc effectuées indépendamment de toute information et instruction judiciaire. Il a pour mission très importante de formuler des recommandations pour limiter le risques de survenance de ce genre d'accidents à l'avenir.

Ses missions sont donc de centraliser toutes les informations relatives aux accidents et incidents via une banque de données exhaustive, de participer aux activités du réseau d'organismes d'enquête animés par l'Agence ferroviaire européenne en vue d'échanger les expériences et les pratiques, de collaborer à l'harmonisation de la réglementation et de la procédure d'enquête au sein de l'Union européenne et, bien sûr, de rédiger chaque année un rapport annuel.

En 2009, plusieurs enquêtes ont été ouvertes (deux enquêtes sur des accidents graves et une enquête facultative sur un accident non grave) et quatre enquêtes ont été clôturées. En 2010, deux enquêtes ont été ouvertes et une enquête a été clôturée.

En ce qui concerne les réalisations de l'Organisme d'enquête, outre les enquêtes, il y a les rapports annuels. Ceux de 2008 et 2009 ont été transmis à l'Agence ferroviaire européenne. Ils ont aussi été mis en ligne dans la partie dédiée à l'Organisme d'enquête sur le site internet du SPF. Vous pouvez donc les consulter de même que les rapports d'accidents qui ont été clôturés jusqu'à aujourd'hui.

Pour le financement de l'Organisme d'enquête, c'est un peu la même histoire que pour l'Autorité nationale de sécurité. L'Organisme d'enquête a été créé en 2007. Il était question de rétributions relatives aux licences des entreprises de transport par rail et au certificat de transport par rail. Des rétributions ont bien été facturées à partir de 2008. Il s'agissait de 60 000 euros en 2008 et de 160 000 en 2009. Malgré l'insuffisance des montants, nous avons affecté un, puis deux équivalents temps-plein à cette activité.

De nouveau, c'est grâce à la loi-programme du 29 décembre 2009, sur la base de laquelle un arrêté royal a été pris le 17 juin 2010, que l'on est occupé à donner une autonomie financière à l'Organisme d'enquête, via une redevance imposée au détenteur d'un agrément de sécurité, Infrabel, et aux détenteurs d'un certificat de sécurité, les entreprises ferroviaires utilisant le réseau belge.

Pour les recettes 2011, un projet d'arrêté royal sera présenté en Conseil des ministres à très court terme.

Si les recettes sont perçues, si le Conseil des ministres adopte un arrêté de financement pour 2011, nos moyens financiers augmenteront. Pour 2010, ils devraient s'élever à 954 000 euros et à 1,454 million pour 2011. Dans ce montant, un budget exceptionnel de 500 000 euros est réservé pour la banque de données des accidents et incidents.

Vu qu'en 2010, les textes relatifs aux recettes de l'organisme étaient toujours en préparation, le gouvernement a octroyé, à la suite de l'accident de Buizingen, une dotation exceptionnelle de 525 000 euros, ce qui a permis de faire appel à des expertises externes.

Nous avons fait appel au Groupe SNCB, juste après l'accident, pour avoir un appui en matière de technologie ferroviaire. Nous avons fait appel à un expert indépendant en matière de techniques d'enquêtes et nous travaillons toujours avec l'entreprise Dédale pour l'analyse des facteurs humains.

Aujourd'hui, l'Organisme d'enquête est composé avant tout d'une enquêtrice principale, qui était présente depuis le début avec un assistant administratif. Une adjointe à l'enquêtrice principale est présente depuis le 1<sup>er</sup> novembre. Deux ingénieurs viendront compléter l'équipe le 1<sup>er</sup> décembre prochain. Nous pouvons donc affirmer qu'en 2010, l'Organisme d'enquête est composé de cinq personnes. Si les moyens financiers précédemment évoqués nous parviennent, nous pourrions encore engager deux personnes en 2011.

J'en viens aux points forts et aux points d'amélioration mentionnés dans les rapports. Je commencerai tout d'abord avec une diapositive extraite des rapports et relative aux constatations. La diapositive suivante détaillera notre réaction.

Je signale que les rapports soulignent également les points forts. La Cour des comptes souligne les progrès réalisés par la direction du transport par rail dans le suivi des contrats de gestion. On reconnaît aussi au SSICF une compétence admise et respectée pour les tâches liées à l'autorisation de mise en service et la délivrance des certificats et agréments de sécurité et l'implication des *stakeholders* permettant une participation et une amélioration du processus de la part de l'Autorité nationale de sécurité.

On se réjouit de l'indépendance de l'Organisme d'enquête vis-à-vis du groupe SNCB dans la réalisation des enquêtes, à la suite de la modification législative de 2010. On se félicite de la constitution d'une liste d'experts indépendants pour différents sujets, qui est continuellement enrichie.

Les points d'amélioration ont été classés, non en fonction des rapports, mais selon la nature des recommandations. Les remarques ont été classées en quatre grandes catégories. Premièrement, il s'agit de celles qui concernent la responsabilité (définition des rôles et missions de chacun). Deuxièmement, ce sont toutes les remarques ou recommandations qui ont trait à l'indépendance et aux moyens. Troisièmement, il s'agit des remarques en liaison avec l'ouverture et la participation. Enfin, celles qui portent sur l'organisation des processus.

Je commence avec la responsabilité et la définition des missions et des rôles. On parle beaucoup du rôle du SSICF en matière de surveillance de la sécurité. On dit que l'ensemble des activités de surveillance est toujours sous-développé et que le SSICF n'assume pas la pleine responsabilité des tâches de surveillance qui lui incombent. Nous partageons partiellement cette analyse. Les évolutions sont en cours. Ce qui est prévu, c'est la scission de l'entité *Safety* en deux autres: une pour la certification et l'autre qui se concentrera exclusivement sur la surveillance de la sécurité. Donc, au lieu d'avoir une autorité avec trois divisions, il y en aura quatre. Parmi celles-ci, une division s'occupera exclusivement de surveillance de la sécurité. Quatre équivalents temps plein y seront affectés, au gré des recrutements qui interviendront entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 31 décembre 2012 – bien entendu, si le nouveau financement est accordé.

Quant à la vue d'ensemble des principaux risques dont il est question dans les rapports, je vous disais tout à l'heure que nous étions en train d'actualiser l'analyse des risques internes du SSICF. Nous préparons une certification ISO. Quant à l'analyse des risques externes, elle est faite jour après jour sur la base des constats faits lors des contrôles et inspections, afin de mieux cibler nos actions futures.

Toujours à propos du rôle du SSICF au niveau de la surveillance de la sécurité, je dirai un petit mot sur les activités de surveillance de la sécurité qui seront développées grâce à ses nouveaux moyens, en 2011-2012.

L'Autorité nationale de sécurité pourra réaliser une analyse approfondie du programme d'audit

interne du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire et pourra en assurer le suivi. Il pourra développer son propre programme d'audit interne qui complètera le programme d'audit interne précédent, et qui portera plutôt sur les interactions entre les acteurs. Il pourra développer un programme de suivi pour vérifier que les sous-systèmes sont bien exploités conformément aux exigences essentielles.

Dans les rapports, on dit aussi que l'Autorité nationale de sécurité ne se concentre pas assez sur la sécurité. J'ai repris cette phrase car nous ne la partageons pas. On souligne aussi l'absence de cadre réglementaire pour imposer des sanctions administratives et que, faute de formation appropriée, les agents n'appliquaient pas jusqu'à présent les prérogatives offertes par la qualité d'officier de police judiciaire.

S'il y a une remarque que nous ne partageons pas, c'est le fait que l'Autorité nationale de sécurité ne se concentre pas assez sur la sécurité. La formulation nous semble excessive. Par contre, on peut dire que le SSICF devrait mettre, à l'avenir, plus d'énergie et de moyens dans le contrôle et l'inspection du respect des prescriptions de sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. C'est beaucoup plus précis.

Les actions en cours à ce niveau sont le renforcement de l'entité *Safety* de quatre unités et toutes les mesures dont je viens de parler. Sachez que lorsque nous faisons de l'interopérabilité, nous faisons aussi de la sécurité. La sécurité est un des fondements de l'interopérabilité. Lorsqu'on prend une décision d'autorisation de mise en service, nous accomplissons aussi une mission de sécurité.

Quand on nous dit que nous ne faisons pas assez de sécurité, on devrait nous dire de faire plus de contrôles et d'inspections. Cette activité est en cours de développement et se développera de plus en plus au fur et à mesure du développement des moyens dont nous disposerons.

En ce qui concerne le manque de sanctions administratives, nous partageons votre souci et préparons un projet de loi mettant en place un système de sanctions administratives. Il est prévu de le déposer au Parlement à la fin avril 2011.

Enfin, en ce qui concerne les techniques de police judiciaire utilisées par les agents de l'Autorité nationale de sécurité, ces formations seront suivies à partir d'avril 2011 et permettront à ces agents de rédiger des procès-verbaux d'officier de police judiciaire en bonne et due forme.

Il y a par ailleurs des recommandations de la Cour des comptes en matière de contrat de gestion. La Cour des comptes s'est étonnée du fait que la sécurité avait perdu sa place dans les contrats de gestion. L'État a privilégié le contrôle du respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité. Il n'a pas utilisé en parallèle les contrats de gestion comme instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire. La Cour dit "qu'une amélioration de l'utilisation des contrats peut se concrétiser par des dispositions contractuelles concernant la priorité de la sécurité ferroviaire eu égard aux autres objectifs fixés, tels que la croissance du nombre de passagers, la contribution des investissements financiers à l'amélioration du niveau de sécurité et les obligations spécifiques de chaque société en matière de coordination des investissements et de déploiement des dispositifs sur l'infrastructure et sur le matériel roulant".

C'est un sujet sur lequel nous travaillons. Je serai donc relativement prudente. Nous avons reçu la mission de la ministre des Entreprises publiques de lui faire une proposition en cette matière à très court terme.

Nous examinons la possibilité de prévoir davantage de dispositions relatives à la sécurité dans les contrats de gestion. Ce n'est pas nécessairement évident puisque la sécurité est bel et bien le domaine de la législation et de la réglementation et fait partie de tout un cadre européen. Nous ne pouvons pas non plus ignorer l'obligation que nous avons de respecter les règles de concurrence.

Donner la priorité à la sécurité ferroviaire eu égard aux autres objectifs paraît tout à fait réaliste. On pourrait imaginer introduire des indicateurs de performances en matière de sécurité. C'est déjà beaucoup plus difficile puisque les objectifs de sécurité doivent être en principe fixés par arrêté royal mais nous examinons cette possibilité quand même.

Une autre possibilité consisterait en des plans pluriannuels d'investissement qui seraient "screenés" par l'Autorité nationale de sécurité. Sur ce point, je préfère rester prudente et vous dire simplement que nous y travaillons. Il y a certainement des choses à faire mais nous ne sommes pas encore arrivés à des conclusions définitives.

J'en viens aux recommandations qui ont trait à l'indépendance. Pour ce qui concerne tout d'abord l'indépendance du SSICF, un rapport souligne que l'État belge a fait l'objet d'une mise en

demeure du fait que certains membres du SSICF gardaient une liaison avec le groupe SCNB. À ce niveau, les actions sont en cours également. Une modification de la loi sur la sécurité ferroviaire sera introduite dans la loi portant dispositions diverses de décembre 2010. Elle prévoira que la direction du SSICF ne pourra plus avoir de lien juridique avec un groupe ferroviaire.

Il y a un projet d'arrêté royal en préparation prévoyant que les postes de direction du SSICF seront réglés selon le système des mandats. De plus, des négociations sont en cours avec la Fonction publique pour donner aux autres membres du SSICF un statut de fonctionnaire qui leur garantit un avantage par rapport à leur statut SNCB.

Toujours en matière d'indépendance, les rapports soulignent que la possibilité de transférer les tâches de l'Autorité de sécurité n'est pas prévue dans la loi belge. La loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire prévoit la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de réaliser des contrôles et des inspections. On nous dit aussi qu'il existe un déséquilibre entre les contrôles réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure et les activités similaires conduites par l'Autorité de sécurité.

Nous pensons que ce n'est pas parce que la loi ne prévoit pas explicitement la possibilité pour l'Autorité de sécurité de s'adjoindre les services d'entités extérieures que la loi l'interdit. La loi ne le prévoit pas explicitement; elle ne l'interdit pas non plus. Il s'agit donc de la responsabilité de l'Autorité de sécurité de faire appel ou non à Infrabel qui a du personnel réparti sur l'ensemble du territoire pour réaliser certains contrôles. Qu'en est-il à ce sujet? Il existe deux types de contrôles. Les contrôles que nous disons "curatifs" et les contrôles préventifs. La loi prévoit explicitement que le gestionnaire de l'infrastructure doit effectuer des contrôles curatifs, c'est-à-dire des contrôles lorsque le matériel ou le personnel de sécurité constituent un risque pour la sécurité ferroviaire. Pour les contrôles préventifs, la loi est effectivement muette. L'Autorité de sécurité est pleinement responsable de ces contrôles.

Elle peut, en toute liberté et indépendance, confier, sous sa responsabilité, au gestionnaire d'infrastructure présent en permanence sur l'ensemble du réseau, l'exécution d'un certain nombre de contrôles préventifs. C'est un sujet qui fait actuellement l'objet de discussions avec le gestionnaire d'infrastructure, parce que les contrôles qui étaient jusqu'ici effectués par lui – contrôles préventifs, avant la modification de la loi, avant que cette responsabilité ne soit confiée

exclusivement à l'Autorité de sécurité – étaient des contrôles qui, en nombre, en nature et en modalités, ne correspondaient pas tout à fait à l'analyse de risques de l'Autorité de sécurité.

L'Autorité de sécurité veut donc rediriger ces contrôles en fonction de sa propre analyse de risques. Elle est par conséquent en discussion avec le gestionnaire d'infrastructure, pour que, ensemble, avec les contrôles réalisés par l'Autorité de sécurité qui vont en nombre croissant et les contrôles qui seront effectués par Infrabel (mais pilotés par l'Autorité de sécurité), nous arrivions à un niveau, à un nombre de contrôles suffisant pour garantir la surveillance du réseau.

Toujours sur le sujet de l'indépendance – j'en viens maintenant à l'Organisme d'enquête – on nous dit: "Par le passé les enquêtes étaient réalisées par des enquêteurs de la Holding". La perception était que les enquêtes n'étaient pas menées de manière indépendante. "L'initiative de dresser une liste avec des experts indépendants est bonne, elle doit être maintenue. La relation n'est pas claire entre l'Organisme d'enquête et les services judiciaires qui mènent une enquête en parallèle. Il y a des craintes que la justice n'utilise les découvertes de l'Organisme d'enquête. Ce dernier doit prendre l'initiative d'approcher les services judiciaires afin qu'ils s'accordent et formalisent la manière dont ils vont organiser la coopération sur le terrain, tout en garantissant leur indépendance propre."

Ce sont des soucis que nous partageons. Les actions réalisées jusqu'ici sont notamment le fait que nous n'avons plus, depuis 2010, recours aux enquêteurs de la SNCB Holding. Nous avons fait un contrat avec un expert indépendant en technique d'enquête. Nous avons une liste d'experts actualisée et mise à jour. Nous avons fait appel à un consultant en facteur humain. Mais nous préparons – et c'est un sujet difficile – un projet de convention en vue de faciliter les relations entre l'Organisme d'enquête et les services judiciaires pour une coopération systématique et structurée dans le domaine des enquêtes. Il n'y a rien dans la loi sur ce point, mais nous pensons que nous pouvons travailler sur des sujets tels que la définition d'un point de contact unique, des modes de communication reconnus, des délais de réponse aux demandes prédiscutés et nous travaillons au départ d'un exemple étranger. Ce genre de texte n'existe pas partout, mais nous en avons quand même trouvé un exemple à l'étranger. Nous espérons aboutir dans nos discussions avec la justice, mais c'est évidemment un thème sensible.

J'en viens maintenant à la troisième catégorie: les

recommandations qui ont trait aux moyens. Les moyens du SSICF, tout d'abord. Le SPF doit renforcer le SSICF et lui donner les moyens suffisants pour effectuer la surveillance. La réunion des diverses compétences requises afin d'exercer les missions nécessitera la création d'un statut commun pour l'ensemble de son personnel, nous dit-on. Il faut garantir un attrait suffisant des fonctions par le biais d'une rémunération compétitive pour convaincre le personnel expérimenté du secteur ferroviaire. Il faut prévoir les formations nécessaires afin d'être assuré de disposer des compétences et des qualifications pour réaliser les tâches imposées. Nous partageons évidemment ces soucis.

Nous travaillons avec la Fonction publique à un statut particulier pour les experts ferroviaires afin d'être compétitifs sur le marché de l'emploi et attirer les compétences techniques nécessaires. La difficulté est évidemment d'attirer les compétences techniques d'agents du Groupe SNCB. Il est plus facile de recruter directement sur le marché de l'emploi. Nous sommes en train de mettre en place une gestion de compétences et des programmes de formations structurées pour développer notre compétence en interne: les plans de formation par fonction, les plans de transfert de compétences. Et puis, surtout, nous sommes très actifs dans l'exécution des plans de personnel sur la base des nouveaux financements. L'objectif est de 29 équivalents temps plein pour le 1<sup>er</sup> mars 2011, 35,4 au 31 décembre et 40 au 31 décembre 2012.

Ce renforcement permettra au SSICF de jouer pleinement son rôle d'Autorité nationale de sécurité. Quand je dis "renforcement", je veux dire: cet effectif de 40 personnes permettra au SSICF de remplir son rôle. Cela implique un suivi développé du respect des prescriptions de sécurité, aussi bien les règles nationales que les règles internes au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires. Ce suivi permettra d'atteindre les objectifs de sécurité fixés.

Toujours en termes de moyens, on nous dit que, lors des recrutements, il faut couvrir les compétences pertinentes, exécuter le plan d'extension du personnel, prévoir des formations pour l'Organisme d'enquête. Je vous le disais tout à l'heure, au niveau de cet organisme, nous aurons déjà une équipe de cinq personnes au 1<sup>er</sup> décembre.

Le plan de personnel pour l'extension est soumis à la procédure de contrôle administratif et budgétaire. Nous avons mis en place un système de gestion des connaissances basé sur un manuel de procédure existant dans le secteur

aérien. C'était aussi une des recommandations de l'ERA, d'essayer de développer des synergies avec d'autres secteurs – c'est quelque chose que nous avons fait – et les formations sont en cours ou programmées à très court terme pour les deux domaines principaux prioritaires que sont la technologie ferroviaire et les techniques d'enquête.

Les recommandations suivantes ont trait à l'ouverture et à la participation. On nous dit qu'il faut communiquer d'une autre manière avec le public. Il est recommandé que l'Organisme d'enquête recherche proactivement des synergies avec d'autres autorités également, avec d'autres SPF, pour partager leurs connaissances. Il est apparu que le processus d'enquête tel qu'effectué par le passé ne donnait pas lieu à un échange systématique des points de vue.

Nous partageons en grande partie ces analyses, mais nous pensons qu'il faut fixer des priorités dans le développement des synergies avec d'autres autorités. Un organe qui se constitue ne sait pas à la fois travailler, produire, se former et développer des synergies tous azimuts. Nous estimons donc qu'il faut fixer des priorités.

Nous avons surtout développé des synergies avec le secteur aérien. Des rencontres très régulières ont lieu avec le responsable de l'Organisme d'enquête aérien; une réutilisation du manuel de procédure et de gestion des compétences; des échanges relatifs au matériel nécessaire aux enquêtes et au code d'éthique. Au niveau de la communication, de nouvelles informations ont été mises en ligne sur notre site et on prépare un plan de communication. Les deux organes participent très activement au réseau des organismes d'enquête et organismes de sécurité mis en place par l'Agence ferroviaire européenne; ils font des visites de travail dans d'autres pays membres; ils recherchent les bonnes pratiques à l'étranger pour y impliquer les *stakeholders* et améliorer le processus d'enquête qui, jadis, se situait au niveau de la SNCB Holding.

Malheureusement, nous n'avons pas réussi à nous adjoindre la collaboration de l'Organisme d'enquête français après l'accident de Buizingen, parce qu'il faut savoir que, à l'étranger aussi, ils sont en train de se développer et de développer leurs moyens, ce qui fait qu'ils n'ont pas toujours envie de collaborer activement à une enquête à l'étranger.

J'en viens à la dernière catégorie: l'organisation des processus, la gestion des connaissances.

On nous dit qu'il y a une nécessité d'établir de manière formelle et de gérer de manière cohérente les processus qui soutiennent les tâches de l'Autorité de sécurité et de veiller à ce qu'elles soient exécutées de manière adéquate et répétable. "Il n'y a pas de processus décrit pour l'autorisation de mise en service. Il y a eu une première tentative de description de processus pour les certifications en matière de sécurité et il y a une recherche de synergies au sein du SSICF."

"Afin d'exécuter ces tâches de manière cohérente, adéquate et reproductible, l'Organisme d'enquête devrait établir formellement et gérer de manière cohérente son processus en tenant compte des bonnes pratiques reconnues et des exigences prévues dans la directive", nous dit-on dans les rapports.

Nous partageons ces soucis. Les actions en cours sont les suivantes. Nous allons accélérer la description et la maîtrise des processus au niveau du SSICF en vue de préparer la procédure de certification ISO 9001. C'est une priorité.

Par contre, pour l'Organisme d'enquête, cette cellule indépendante a préféré travailler sur le manuel de procédures qui avait été établi pour les enquêtes sur les accidents et incidents aériens, et le finaliser.

Au niveau de l'analyse des incidents et des rapports d'accidents, on nous fait aussi un certain nombre de recommandations:

- Préserver les points forts de nos rapports d'enquêtes: motivation claire de l'enquête sur les accidents, recours à la reconstitution, recours à des scénarios en tant que base pour les enquêtes, description détaillée de l'état des éléments techniques et des actions du personnel durant le scénario des accidents, formulation de recommandations dans les rapports d'enquête.
- Traiter les faiblesses identifiées dans les rapports précédents: une enquête inadéquate des facteurs sous-jacents liés à la gestion de la sécurité, une absence de mention ou une mention limitée du cadre légal et du rôle de la responsabilité des différentes organisations concernées, une intégration inadéquate des événements antérieurs de nature comparable à l'enquête, une absence de mention des mesures déjà prises par les organisations responsables durant l'enquête et, dans la plupart des cas, une absence d'attribution des recommandations dans le rapport final.

La responsable de la cellule d'enquête m'a communiqué que toutes ces recommandations de

l'ERA seront évidemment introduites dans le manuel de procédure et seront traduites dans les faits dans tous les prochains rapports d'enquête.

- Développer des critères appropriés pour sélectionner les incidents et les accidents sur lesquels l'Organisme d'enquête souhaite enquêter selon une approche basée sur le risque.

Nous sommes en train d'adapter le manuel de procédure pour intégrer cette recommandation qui figure dans le guide méthodologie de l'ERA. Pour arriver aux meilleurs critères, nous partons d'un *benchmarking* que nous réalisons avec d'autres organismes d'enquête.

Un point très important qui est souligné dans les rapports est la collaboration entre l'Organisme d'enquête et l'Autorité nationale de sécurité. On nous dit que l'Organisme d'enquête doit transmettre et confier les recommandations résultant de son enquête sur l'accident de façon formelle dans le rapport à l'ANS. Celle-ci doit assumer sa responsabilité qui consiste à veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité soient dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet. On dit aussi que ces deux organes doivent exécuter leur processus et prendre leurs décisions connexes de façon complètement indépendante. Mais l'exploitation d'une coopération ou synergie éventuelle n'est *a priori* pas en contradiction avec la nécessité requise d'indépendance.

L'ANS a transmis, le 30 juin 2010, sa réaction à l'ensemble des recommandations de l'Organisme d'enquête. Donc, elle a bien assumé sa responsabilité qui consiste à veiller à ce que les recommandations soient prises en considération. L'Organisme d'enquête a mis en pratique la nouvelle procédure de coopération en se basant sur le guide de l'ERA, mais aussi une concertation structurelle interne au SPF pour discuter des rapports, des recommandations et de leur suivi.

Et puis, pour que tout cela se passe au mieux au jour le jour, il y aura négociation d'un SLA explicitant les attentes et les responsabilités des organismes pour la mi-2011.

Enfin, on a parlé de concertation et de coopération. Dans les rapports, on parle aussi de coordination ferroviaire. Nous pensons qu'une nouvelle entité de coordination ferroviaire au sein du SPF pourrait être à même de réaliser une coordination qui soit conforme aux directives européennes. Il s'agirait d'une coordination plus large que celle qui concerne les deux organes précités et les autres organes du SPF concernés par le secteur ferroviaire ; il pourrait s'agir d'une

coordination entre tous les acteurs du secteur, c'est-à-dire une sorte de plate-forme.

*Président: Christophe Bastin.*

*Voorzitter: Christophe Bastin.*

C'est un projet auquel nous travaillons aussi.

C'est ainsi que se termine ma présentation. J'espère que je n'ai pas été trop longue. Nous sommes maintenant tous les trois à votre disposition pour toutes les questions que vous souhaiteriez poser.

**Le président:** Vous voudrez bien excuser notre président qui a dû s'absenter pour aller voter une proposition de loi en commission de la Défense. Je le remplace en tant que vice-président. Je tiens à vous remercier, madame la présidente et monsieur le directeur général, pour votre présence et votre exposé très clair malgré le petit problème technique qui s'est produit en début de réunion. Veuillez nous en excuser. Je tiens à vous remercier pour cette présentation très claire, mais surtout très objective et constructive.

**Linda Musin (PS):** Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier Mme la présidente de nous avoir fait un exposé clair relativement au rapport que nous avons reçu. Cela nous permet d'avancer dans notre compréhension de ce qui est en cours.

Vous avez parlé du manque d'effectifs au SSICF et dans l'Organisme d'enquête. Ce problème a été souvent souligné par la Cour des comptes et dans le rapport de l'ERA. Nous savons que des dispositions sont prises, notamment sur le plan budgétaire. Vous en avez parlé. Le secrétaire d'État Étienne Schouffe en a fait mention lors de son audition la semaine dernière.

On entend bien que, pour cette année, vous souhaitez porter à 29 personnes le nombre de membres du SSICF et arriver en 2012 à 40 collaborateurs. Mais le secrétaire d'État avouait lui-même que 40 collaborateurs ne seront pas suffisants pour remplir toutes les tâches et couvrir l'ensemble du territoire belge. Il n'y a pas moins de six pages de tâches à effectuer! C'est énorme. Dans les conclusions du rapport de l'ERA, on indique d'ailleurs que "toutes les activités de surveillance que le NSA doit entreprendre sont largement sous-développées et doivent constituer un point central à améliorer à l'avenir".

Ayant lu cela et après avoir entendu votre intervention à propos de ce travail qui doit être accompli, je souhaiterais connaître votre point de vue. Avez-vous une estimation du nombre

suffisant de collaborateurs pour réaliser efficacement l'ensemble des missions confiées à l'Autorité de sécurité et à l'Organisme d'enquête? Nous entendons bien ce qui va être fait d'ici 2012, mais j'aimerais connaître votre avis à ce sujet. Étant donné qu'un plan d'accélération a été décidé pour l'installation du TBL1+, est-il envisageable d'accélérer le recrutement des personnes qui travailleraient dans cette cellule, de telle façon que toutes les recommandations soient prises en compte?

**Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie Mme Coune pour son exposé. Je suis convaincu de l'importance, dans ce schéma de la sécurité ferroviaire, du SPF Mobilité, du caractère crucial de l'Agence nationale de sécurité et de l'Organisme d'enquête.

Vous avez formulé de nombreuses remarques et réponses à des recommandations, notamment celles de l'ERA. Je ne reviendrai pas sur ce qui me semble à ce stade des réponses satisfaisantes; je reviendrai néanmoins sur l'un ou l'autre point. Le premier point est la question des audits, des inspections et des contrôles.

Dans le rapport de la Cour des comptes et de l'ERA, on trouve l'affirmation qu'il y a peut-être beaucoup d'inspections et de contrôles mais peu d'audits. Cela a été redit dans cette commission par les représentants de l'ERA qui sont venus y présenter leur rapport. Pour ma part, alors que les dépassements de signaux constituent l'un des éléments que vous mettez en évidence dans vos rapports 2008 et 2009 en termes de sécurité ferroviaire, je m'étonne qu'il n'y ait pas eu un audit sur cette question de la part de l'Autorité nationale. J'ai d'ailleurs posé cette question à M. Schouppe la semaine dernière.

Comme M. Schouppe en a parlé, vous nous dites qu'il y a eu des contacts, un échange de courrier. Ne fallait-il pas une étude plus profonde de la situation en la matière? Quant aux initiatives du SPF ou de l'Autorité nationale en termes d'envoi de courrier à la SNCB, vous avez dit qu'il y avait eu de multiples interventions et que des mesures ont été prises. Pourriez-vous nous détailler ces mesures prises par la SNCB, visiblement toujours insuffisantes? Il serait intéressant de vous entendre nous expliquer comment le groupe SNCB a pris en compte vos remarques.

Je voulais également revenir sur une question que je pose à chaque intervenant depuis quelques semaines et qui porte sur un élément repris dans le rapport de la Cour des comptes, pp. 34 et 35, sur cet épisode de mise en œuvre par Infrabel des balises TBL1+ avec suppression

concomitante des balises TBL1.

La Cour des comptes fait état du fait que le SSICF, lors d'un contrôle de chantier, avait remarqué que les balises TBL1 avaient été retirées. Et vous vous êtes adressés à Infrabel pour dire qu'il y avait là un problème de sécurité.

Je crois que les choses sont relativement bien expliquées dans le document, donc je ne vais pas y revenir. Mais, lors de l'audition des administrateurs du groupe, M. Lallemand m'a dit que ce genre de chantier se faisait toujours en accord et en collaboration avec l'Autorité nationale.

Je voulais donc vous poser la question très précise, qui ne ressort pas du rapport de la Cour des comptes, et qui est de savoir si vous aviez donné votre accord à ce *modus operandi*, à savoir le retrait des balises TBL1 conjointement avec l'installation des balises TBL1+.

Ma question suivante porte sur un élément sur lequel j'aime bien revenir régulièrement, qui est celui des rapports d'enquête suite aux accidents, qu'ils soient graves ou non. Vous les avez évoqués. On remarque tout de même un certain retard dans la rédaction de ces rapports. Quand on consulte la base de données de l'ERA ou le site du SPF Mobilité, on voit que toute une série de rapports ont été remis avec leurs recommandations. Mais il y a, à ce stade, toujours une série d'enquêtes ouvertes pour lesquelles il n'y a pas de rapport. Je pense à l'accident du 14 novembre 2008 à Diegem, à l'accident du 23 mai 2009 à Dinant, à celui du 15 novembre 2009 à Jemelle, à celui du 19 novembre 2009 à Mons. Je ne cite évidemment pas les collisions de Buizingen et d'Arlon pour lesquelles on peut comprendre qu'il n'y ait pas encore de rapport.

Les directives et les lois disent bien que c'est dans l'année de la notification de l'accident que le rapport d'enquête doit être rédigé et porté à la connaissance de l'ERA, notamment. C'est important parce que ces rapports contiennent toute une série de recommandations.

Je voulais avoir votre avis sur la raison pour laquelle ces rapports demeurent aujourd'hui en rade. Par rapport à l'accident de Diegem par exemple, nous sommes déjà à deux ans des faits. Comment se fait-il qu'il n'y ait toujours pas de rapport à ce sujet? Question subsidiaire: pouvez-vous nous faire aujourd'hui un topo sur la manière dont les opérateurs ferroviaires – dont le groupe SNCB – prennent en compte les recommandations des rapports d'accidents?

J'en arrive à la question du TBL1+ *versus* ETCS ou autre système d'ATP.

Madame, vous avez dit que l'Agence nationale a collaboré au développement du TBL1+. J'aurais voulu en savoir davantage sur la manière dont vous avez été impliquée dans le choix du TBL1+ par rapport à ETCS.

Quel est aujourd'hui, de la part du SPF ou de l'Agence nationale de sécurité, le regard que vous portez sur le développement de TBL1+?

Pour vous, s'agit-il d'une étape logique vers ETCS, telle que présentée par le Groupe SNCB, ou ne serait-ce pas plutôt un rattrapage plus ou moins rapide d'une situation antérieure où l'on était à la traîne en matière de système de sécurité? Le choix de TBL1+ se serait fait par souci de rapidité et non pour migrer facilement vers ETCS?

J'aimerais connaître vos opinions sur la facilité de migrer de TBL1+ vers ETCS 1 ou ETCS 2.

Depuis que les experts de notre commission ont remis leur rapport, on parle beaucoup plus de culture de sécurité qu'auparavant, notamment sous l'ancienne commission. C'est une très bonne chose. Beaucoup des intervenants de ces dernières semaines ont essayé de montrer, assez difficilement selon moi, qu'il existait bien une culture de la sécurité au niveau ferroviaire en Belgique.

J'aimerais avoir votre avis sur ce constat établi par les experts: pas de culture de la sécurité? Comment y répondez-vous de manière concrète? Quels éléments pouvez-vous nous fournir?

Par exemple, je pense à vos contacts avec le groupe ferroviaire: estimez-vous qu'une véritable culture de la sécurité est en place ou se met en place?

En particulier, j'aurais voulu savoir comment s'est effectué la négociation et l'approbation des systèmes de gestion de la sécurité d'Infrabel et de la SNCB. Je crois savoir que ces systèmes existent aujourd'hui; nous avons bien du mal à obtenir des informations sur le contenu de ces systèmes.

Quelle est votre appréciation quant à ces systèmes de management de gestion de la sécurité à Infrabel et à la SNCB.

Sur les moyens financiers et l'autonomie financière, je me suis montré très attentif à ce que vous nous avez dit.

Il y a de nombreux éléments à prendre en compte. Je m'étonne qu'il vous faille un arrêté

royal délibéré chaque année pour assurer votre autonomie financière. C'est plutôt le contraire: si on veut être dépendant financièrement, rien de tel qu'un arrêté qui doit être renégocié et approuvé chaque année. N'y a-t-il pas des manières plus efficaces de vous assurer une stabilité et une autonomie plus grandes?

Plus généralement, sur ce sujet, on a évoqué la question de la concurrence salariale entre la SNCB Holding, l'Agence nationale de sécurité, l'ERA, la Commission européenne. Êtes-vous convaincu que ce que vous êtes en train de préparer permettra de lutter contre cette concurrence dans les traitements et de bénéficier au sein de l'Agence et de l'Organisme d'enquête des meilleurs profils possibles? J'ai conscience d'avoir en face de moi des gens du SPF Mobilité mais ne faut-il pas envisager aussi la possibilité de sortir l'Agence nationale de sécurité du SPF et la création d'un organisme *sui generis* comme il en existe d'autres au niveau fédéral, qui ne dépendrait plus de l'administration, avec la possibilité de travailler différemment, notamment en matière de statut des travailleurs?

Pour revenir à la culture de la sécurité, comment avez-vous réagi à l'Agence nationale après l'accident d'Arlon le 15 septembre? Je sais qu'une enquête est menée par l'Organisme d'enquête. Je reviens régulièrement sur cette question parce que je trouve que cet accident est minimisé. Or il fait partie d'une suite, il intervient dans un système qui connaît des problèmes de dépassement de signaux. J'aurais voulu savoir si à partir de cet accident, le SPF ou l'Agence ont remis sur le métier tout ce qui s'était dit et décidé jusque-là. Sept mois jour pour jour après l'accident de Buizingen, pratiquement le même scénario de collision latérale entre deux trains au sortir d'une gare... Ne faut-il pas tenir compte de cela? J'ai eu l'impression, après avoir entendu les CEO et le secrétaire d'État à la Mobilité, qu'on n'avait pas vraiment pris en compte la gravité de cet accident replacé dans le contexte de la sécurité ferroviaire.

*Président: David Geerts.*

*Voorzitter: David Geerts.*

Enfin, dans votre rapport 2008 et, en tout cas, dans votre rapport 2009, vous insistez sur le fait que le niveau de sécurité est en progression sur le réseau ferroviaire et vous citez toute une série d'indicateurs: diminution du nombre de déraillements, diminution du nombre de problèmes aux passages à niveau, etc. Mais vous évoquez aussi le problème de dépassement de signaux.

Ce rapport date donc de 2009, c'est-à-dire avant l'accident de Buizingen.

En considérant la situation avec un certain recul, tirez-vous toujours la même conclusion?

**Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour vous remercier, madame, pour le long exposé que vous avez fait malgré certaines contingences techniques peu évidentes.

Cela dit, pourriez-vous me donner quelques précisions concernant, notamment, les contacts que vous avez pu avoir avec l'étranger en matière d'organes de sécurité et d'enquête. Que vous ont apporté ces contacts?

Pourriez-vous également nous donner votre avis sur le choix de la TBL1+ en 2006? On a, en effet, beaucoup parlé de cette décision. Pensez-vous que c'était là une façon de se diriger vers l'ETCS plutôt qu'un choix effectué dans un moment de panique?

Dans le rapport, les experts ont formulé toute une série de recommandations à court terme qui n'ont pas réellement été abordées dans votre exposé. Ces recommandations sont-elles mises en œuvre? Existe-t-il un suivi desdites recommandations?

Vous avez également abordé, dans votre rapport, les expertises extérieures et vous avez évoqué un montant de 500 000 euros pour développer ces dernières. En quoi ces expertises ont-elles consisté? Quel en est le résultat? Quel est le suivi assuré?

Au niveau des contrats de gestion, vous avez évoqué l'étude d'indicateurs de performance. Ce thème n'est pas facile. En effet, il n'est pas évident de définir ces indicateurs. Quelles sont les pistes envisagées pour les définir? Comptez-vous vous inspirer d'expériences étrangères? Si oui, lesquelles?

Quel est votre avis sur l'organe de sécurité global qui a été évoqué dans le rapport de nos experts et au sujet duquel le secrétaire d'État a indiqué qu'il était contraire aux règles européennes?

En ce qui concerne les analyses de risque, nous n'avons pas beaucoup d'informations sur celles qui auraient pu être menées au sein de la SNCB, notamment sur la mise en place du TBL1+. En avez-vous connaissance? Si elles n'ont pas été menées, savez-vous pourquoi? Sont-elles ou vont-elles être menées en ce qui concerne la mise en place du RER qui générera une augmentation

substantielle du trafic (30 %)?

**Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, ik wil op mijn beurt de spreker bedanken voor haar uitvoerige toelichting.

Zij is zeker ingegaan op een aantal opmerkingen dat in de drie rapporten naar voren is gekomen. Wat ik in haar uiteenzetting echter miste, zijn het historisch overzicht, de initiatieven en de maatregelen die in het verleden zijn genomen, voor de rapporten er waren.

Ik denk dat u in grote mate tegemoetkomt aan een aantal punten van kritiek, maar de problemen die in de drie verslagen aan bod komen, bestonden reeds voor de treinramp in Buizingen. Ik denk dat u een aantal probleempunten reeds in het verleden hebt gedetecteerd, waarvoor u maatregelen hebt willen nemen of die u om bepaalde redenen niet hebt genomen.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar de personeelsproblematiek. In de jaarverslagen van 2007 en 2008 werd telkens het tekort aan personeel aangeklaagd. Het is een vaststelling dat daarin werd aangeklaagd dat er onvoldoende personeel is. Welke stappen hebt u met betrekking tot dat probleem ondernomen? Bent u naar de minister gestapt? Wat was het antwoord? Welke inspanningen hebt u toen geleverd en welk antwoord hebt u toen gekregen?

Toen was dat niet mogelijk. De heer Schouppe heeft vorige week ook gezegd dat men waarschijnlijk te voorzichtig is geweest en dat men voor een minimale bezetting heeft gekozen. Daarvoor moeten ook argumenten zijn geweest. Welke argumenten hebt u aangehaald om dat pleidooi toch hard te maken? U, uw voorgangers of uw diensten hebben het blijkbaar niet gehaald. Hoe is die discussie toen verlopen?

Na Buizingen is plots alles mogelijk. Tot 2012 ligt het chequeboek klaar om voor veertig personeelsleden te zorgen, maar helaas moest eerst de ramp in Buizingen gebeuren. Wat was de verstandhouding, wat was de motivering vóór Buizingen?

Een tweede vraag gaat over de keuze voor TBL1+. Hier merk ik een lacune in uw uiteenzetting. U besteedt daaraan zeer weinig aandacht, terwijl dat voor de bevoegde staatssecretaris en de minister nu het grote argument is, weliswaar als een tussenoplossing, om te zeggen dat het allemaal in orde komt. Hoe staat de FOD Mobiliteit daartegenover?

Er is nu een stroomversnelling gekomen en dat is

nu blijkbaar het grote argument waarmee men iedereen wil sussen. Welke houding werd in 2006, toen die keuze werd gemaakt, door de FOD Mobiliteit echter ingenomen, wetende dat Europa niet achter deze keuze staat?

Welke adviezen zijn er toen gegeven? Welke stappen hebt u genomen? Is er overleg geweest met Europa? De drie CEO's van de spoorwegen schermen met het argument dat ze weten dat TBL1+ niet erkend wordt en niet conform de Europese richtlijnen is, maar dat ze ook niet op de vingers getikt zijn. Het is mogelijk dat Europa dat niet doet. Dat is de laatste strohalm waarmee men het beleid hier probeert te verdedigen. Als men daar in 2006 wel meer werk van had gemaakt – ik kijk dan vooral naar de diensten van de FOD Mobiliteit – zou men die keuze misschien niet hebben gemaakt. Welke contacten zijn er geweest met Europa? Heeft Europa gezegd dat men in feite op de vingers moest worden getikt, maar dat dit om bepaalde redenen niet zou gebeuren? Kunt u daar meer toelichting over geven?

Een ander element dat in extenso wordt behandeld in het verslag van het Rekenhof, is de problematiek van het wegnemen van de bakens, het demonteren of deactiveren van de TBL1-bakens. Ik heb het daar ook bij vorige hoorzittingen al over gehad. Zeer terecht werd dit aangeklaagd door de DVIS toen men dat in oktober 2009 vaststelde. In extenso lezen wij in het rapport van het Rekenhof dat er daarover een ganse polemiek was tussen Infrabel en de NMBS. De ene wees de andere met de vinger inzake de verantwoordelijkheid. Op de hoorzitting verschuilde men zich een beetje achter de DVIS, dat dit allemaal in overleg zou gebeuren. In de hoorzitting met de drie CEO's samen heb ik geen antwoord gekregen op een bepaald punt. Ik citeer het Rekenhof: "Volgens de DVIS werden de bakens TBL1 die werden gedemonteerd of gedeactiveerd, niet hersteld. Men beschikt bovendien over geen enkele informatie over de eventuele duur van de daling van het veiligheidsniveau die rechtstreeks samenhangt met het inzetten van rollend materieel dat met het systeem TBL1+ is uitgerust." Het verslag van het Rekenhof dateert van augustus 2010. Blijkbaar was de DVIS dus in augustus 2010 niet in staat om die zaak ten gronde te behandelen. Men kon dus niet zeggen met welke motivatie dit gebeurde, binnen welke periode en op welk moment dit zou zijn opgelost. Het Rekenhof moest dus zelf naar Infrabel en de NMBS stappen om daar een concreet antwoord op te krijgen. Het antwoord wordt dan op de volgende bladzijde gegeven: "Infrabel engageert zich in juni 2010 om vóór eind 2010 op cruciale plaatsen de ontmantelde

TBL1-bakens opnieuw te installeren."

Ik denk dat het niet de taak van het Rekenhof is Infrabel en de NMBS op te bellen om te horen hoe het juist zit. Het is de taak van DVIS de betrokken organisaties achter de veren te zitten. Het gaat over een vaststelling die meer dan een jaar geleden is gebeurd. Misschien kan daarop straks een antwoord worden gegeven, maar in het verslag van het Rekenhof lees ik niet dat er behalve het signaleren dat er iets fout loopt, niets meer moet gebeuren. DVIS moet dat niet zelf doen, maar moet de betrokken organisaties stalken en ervoor zorgen dat het in orde komt. Het Rekenhof moet niet gaan aankloppen en dan vernemen dat het eind 2010 in orde zal komen.

Ik heb nog een punt met betrekking tot de publicatie van de onderzoeken. Vorige week heb ik de heer Schoupe daarover aangesproken. Ik verwijst naar het ongeval in Diegem, nu juist twee jaar geleden. Men heeft beloofd dat te onderzoeken. Ik heb echter nog geen antwoord gehad. Waarom duurt het zolang, met name twee jaar, voor de publicatie gebeurt?

U hebt al een antwoord gegeven op veel elementen van kritiek door ERA. Natuurlijk is het allemaal post factum. Vanuit Europa is er bijvoorbeeld ook kritiek gegeven op het personeelsstatuut. Men zal er nu werk van maken, maar waarom nu pas? Waarom kon dat niet veel vroeger? Er is immers ook de logica van een onafhankelijk onderzoeksorgaan. Het argument was dat men de expertise niet in huis had, dat het moeilijk was personeel te vinden en dat men logischerwijze bij de NMBS zelf moest aankloppen. Men had toen al moeten zien dat men om problemen vroeg. Waarom heeft men toen alsnog die keuze gemaakt? Had men niet sneller initiatieven kunnen ontwikkelen?

Thans kom ik tot de personeelsbezetting zelf. U schetst een noodzakelijke evolutie. Tot 2012 zou men komen tot 40 personen. De vraag is hoe concreet dat is. Welke instrumenten hebt u opdat het effectief zo zal zijn? Er is een aantal engagementen, maar hoe concreet zijn die?

Ik ga ook even in op een aantal aspecten van de uiteenzetting van de heer Schoupe vorige week. Hij heeft een kalender voorgelezen met diverse wetgevende initiatieven die hij heeft genomen en nog zal nemen.

Ik vermoed dat dit in overleg gebeurt en dat u wel op de hoogte zult zijn van die initiatieven. In welke mate volstaan de wetgevende initiatieven zoals die door de staatssecretaris werden naar voren gebracht? Of zijn er vanuit de FOD Mobiliteit nog

wensen en verzuchtingen dat er nog bijkomende initiatieven moeten genomen worden, zeker op het vlak van het veiligheidsaspect?

U hebt verwezen naar een aantal contacten met veiligheids- en onderzoeksorganen in het buitenland. U verwijst naar de slechte verstandhouding met Frankrijk of het gebrek aan communicatie vanuit het Franse onderzoeksorgaan. Kunt u even toelichten wat daarbij uw motivatie is? U zegt dat zij bezig zijn met hun eigen veiligheidsbeleid. Ik vermoed toch dat er inspanningen geleverd zijn. Wat is daar het antwoord op? Hebt u op regeringsvlak geprobeerd om die problematiek aan te kaarten? U zegt er niet in te slagen de communicatie daarmee op gang te brengen. Ik denk dat u verder moet aandringen of initiatieven ontwikkelen om het wel op gang te brengen. De treinen stoppen nu eenmaal niet aan de grens met Frankrijk.

Een ander punt is de keuze in 2005-2006 om Euro-TBL te verlaten en te kiezen voor een nieuw systeem. In welke mate was dat volgens uw diensten een goede en noodzakelijke keuze? Welke argumenten waren er toen om die keuze al dan niet te bevestigen? Kunt u dat even toelichten?

De problematiek van de veiligheidscultuur is ook reeds door andere sprekers aangehaald. Wij lezen wel dat er een aantal maatregelen zijn. Er wordt volgens mij vanuit de experts terecht op gewezen dat het niet alleen gaat om de installatie en de implementatie van een veiligheidssysteem en een aantal technologisch middelen. Ook moet die veiligheidscultuur aanwezig zijn op vlak van het aanwervingsbeleid, van het personeelsbeleid en van de permanente vorming van het personeel. Belangrijk is ook hoe wordt omgegaan met feedback over vroegere ongevallen en incidenten. De achterliggende waarden zijn even belangrijk. U hebt reeds een aantal elementen toegelicht, maar als wij het specifiek hebben over veiligheidscultuur blijkt toch uit een aantal verslagen dat dit onvoldoende aanwezig is. Kunt u daarop nog wat dieper ingaan?

Een ander punt zijn de aanbevelingen op korte termijn. Kunt u ook daarop nog even dieper ingaan? De maatregelen die u hebt opgesomd, zullen niet van vandaag op morgen van toepassing zijn. Soms gaat het om een logische keuze. Toch kunt u misschien schetsen wat de maatregelen op korte termijn zijn, waarvan er sommige misschien reeds genomen zijn?

De **voorzitter**: Ik dank u, collega. U weet dat stalking bij wet verboden is, naar aanleiding van de werkzaamheden van een parlementaire

commissie destijds.

**Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le président, je reviens avec ma casquette de commissaire. Je serai bref car la plupart des questions ont déjà été posées par mes collègues.

D'abord, je tiens à vous féliciter de votre présentation, d'autant qu'à un certain moment, vous disiez partager les soucis relevés au fil des rapports: cela fait preuve de leur qualité, mais surtout de leur esprit constructif pour l'avenir. Je vous en félicite.

Je relève deux ou trois points plus précis.

Sur l'Organisme d'enquête, vous aviez parlé d'un exemple de texte à l'étranger. Si ce n'est pas indiscret, de quel pays?

Vous nous parliez d'une évolution importante des moyens à partir de janvier 2012. Selon vous, quels sont les points prioritaires en 2011 afin d'accroître encore la sécurité de notre réseau ferroviaire?

Vous avez dit que, le 1<sup>er</sup> décembre 2010, des moyens allaient être mis en place pour l'engagement de cinq personnes. Vu la proximité de la date, ces personnes sont-elles déjà engagées? Des examens ont-ils été organisés? Quelles sont les compétences exigées? Quelles sera leur formation si elles ne disposent pas au départ de ces compétences? Surtout, quelle sera leur indépendance?

En fin d'exposé, vous avez mentionné la coordination ferroviaire. Je trouve ce point particulièrement intéressant: en effet, votre schéma, très clair, indique énormément de flèches. Or, sur le terrain, selon divers conducteurs s'exprimant à propos de cette coordination ferroviaire, dès qu'apparaît une anomalie dans le domaine de la sécurité, comme une lampe défectueuse, la réparation ou le remplacement prend un certain temps.

Avez-vous des précisions quant au délai entre sa signalisation et sa réparation? Est-ce que tout est mis en place pour qu'un conducteur de train, par exemple, puisse transmettre l'information rapidement?

Il a été question de l'existence d'une *safety platform* pour la transmission des informations. Est-ce celle-là que vous voulez remanier? Ou bien s'agit-il d'un organisme complètement différent?

**Ine Somers** (Open Vld): Ik dank u voor uw

uiteenzetting en reactie op de drie verslagen.

De taken van DVIS worden in diverse rapporten altijd als onderontwikkeld naar voren gebracht. In uw presentatie erkent u effectief dat er een personeelstekort is. Maar u zegt dat als u over meer energie en middelen kunt beschikken, u een belangrijke stap vooruit kan zetten.

De belangrijkste opmerking is dat er geen audits worden uitgevoerd en dat men niet over het personeel beschikt dat audits kan uitvoeren. Daarvoor moet men een beroep doen op externe partijen.

Er worden nieuwe financiële middelen ter beschikking gesteld om bijkomend personeel aan te trekken. Zullen die inderdaad met audits worden gelast en wordt er veel belang gehecht aan het kwalitatieve aspect van het personeel?

Wat vindt u van een jaar-na-jaar-financiering? Welke impact heeft dat op uw ontwikkelingen, zowel op korte termijn als op lange termijn? Welke impact heeft dat op de organisatie en de functies en taken die u moet waarnemen? Is het volgens u mogelijk een belemmering bij de evolutie daarvan?

Minister Vervotte heeft in haar presentatie duidelijk weergegeven dat de vraag gesteld is om een voorstel tot addendum bij het beheerscontract voor te bereiden. Ik meen mij te herinneren dat zij had gezegd dat er een eerste voorstel klaar zou zijn tegen het einde van dit jaar. Is dat volgens u haalbaar? Zitten de activiteiten die daarop betrekking hebben, nog steeds op schema?

Tijdens de hoorzitting met de drie CEO's reageerde Infrabel positief op het opnemen van een aantal KPI's in de beheerscontracten, zelfs op het feit dat er financiële sancties tegenover konden staan, op voorwaarde dat de gemeten zaken effectief goed werden gedefinieerd.

Ik zie daar toch langs verschillende kanten positieve reacties, ook hier in de presentatie. Misschien heb ik het fout, maar ik zie een iets meer genuanceerde houding omdat er toch vooral verwezen wordt naar de wetgeving. Daar heb ik een vraag over. Hebt u contact opgenomen met de Europese Commissie teneinde een addendum te kunnen voorbereiden met respect voor het Europese kader?

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt wil ik danken voor de uitgebreide toelichting, maar zeker ook voor de constructieve houding ten aanzien van de opmerkingen en de suggesties die tot nu toe in de

verschillende rapporten naar voren zijn gebracht. Ik meen dat dit positief te noemen is. Ik heb nog een aantal opmerkingen en vragen die misschien deels al aan bod zijn gekomen, maar ik overloop ze toch nog graag even.

Een eerste punt heeft betrekking op het negeren van stopseinen. U stelde in de presentatie dat de DVIS hierop al een aantal keer gereageerd heeft en de gerealiseerde en geplande maatregelen heeft opgevraagd bij de spoorwegmaatschappij. U stelde ook dat die maatregelen effectief een verbetering betekenen, maar dat ze nog steeds geen keerpunt betekenen. U vraagt die maatregelen op, maar betekent dit dat u daar dan ook een evaluatie van maakt? Maakt u daarover aanbevelingen over aan de spoormaatschappij? Met andere woorden, wat is de impact van de DVIS op de spoormaatschappij om effectief tot een beter resultaat te komen?

In de presentatie werd concreet gesteld dat het veiligheidsniveau tussen 2006 en 2009 behouden bleef. Er stond letterlijk in de presentatie "het veiligheidsniveau bleef behouden". Dat deed mij wat denken aan de bepaling die in het rapport van ERA werd opgenomen. Daar stond te lezen dat de veiligheidsinstantie onafgebroken het veiligheidsniveau moet monitoren. Hebben we het dan over dezelfde definitie van het veiligheidsniveau? Gaat dit over risicoberekening of gaat dit over een vaststelling post factum? Gaat het bijvoorbeeld om de vaststelling dat er een bepaald aantal ongevallen was in verhouding tot het aantal spoorkilometers? Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven? Over welk soort veiligheidsniveau hebben we het hier? Spreken de verschillende diensten wel over hetzelfde?

Met betrekking tot het onderzoeksorgaan werd gezegd dat er een netwerk bestaat onder leiding van het ERA waar de verschillende onderzoeksinstellingen in Europa samenkomen en dat er een uitwisseling van ervaring en praktijken plaatsvindt. Dat is natuurlijk een heel goede zaak. Kunt u ons op basis van die bijeenkomsten een indruk geven in hoeverre het onderzoeksorgaan en de DVIS in België reeds zijn uitgebouwd, onafhankelijk van de traditionele spoorwegmaatschappijen, in vergelijking met de toestand in onze buurlanden en de andere landen die onder het toezicht van het ERA vallen? Bij het ERA kon men ons dat niet onmiddellijk geven.

Mijn volgend punt is schijnbaar een detail. Op pagina 18 van het rapport van het Rekenhof staat dat op 30 april 2010 het jaarverslag van 2008 van het onderzoeksorgaan nog steeds niet was opgesteld. In uw presentatie zei u dat de jaarverslagen van 2008 en 2009 aan het ERA zijn

bezorgd. Dat lijkt met elkaar in tegenstrijd. Kunt u daarover meer toelichting geven?

De opvolging van de veiligheidsbeheerssystemen is hier al even aangehaald toen er werd gesproken over de veiligheidscultuur. Wij hebben daarover ook gesproken met de drie CEO's, toen het ging over de performantie van de veiligheidsbeheerssystemen. Het woord veiligheidsbeheerssysteem kan snel worden gebruikt, maar wat daarachter zit is natuurlijk de essentie van de zaak. De CEO's antwoordden ons dat het veiligheidsbeheerssysteem een van de elementen is op basis waarvan de DVIS een veiligheidsvergunning toekent. Een veiligheidsbeheerssysteem is dus wel degelijk binnen de spoorwegonderneming uitgebouwd. Dit was dan weer in tegenstrijd met wat in het tussentijds verslag van de experts stond, namelijk dat het veiligheidsbeheerssysteem wel in principe is vastgelegd maar niet is uitgewerkt. Ik kan mij niet voorstellen dat de DVIS zegt dat de spoorwegmaatschappij voldoet aan de voorwaarden om een veiligheidsbeheerssysteem te hebben, als dat veiligheidsbeheerssysteem niet volledig is uitgewerkt. Kunt u daarbij ook meer toelichting geven? In hoeverre heeft de DVIS zicht op alles wat achter het veiligheidsbeheerssysteem zit en in een ruimer kader op het veiligheidsmanagement in de praktijk? Op welke manier kan de DVIS nagaan of het al dan niet om een performant systeem gaat?

Vorige week hebben wij met de heer Lallemand van gedachten gewisseld over de samenwerking met Infrabel, omdat er in de rapporten in een aantal punten werd aangegeven dat die samenwerking stroef verliep, zo niet onbestaande was. De heer Lallemand heeft dat uitdrukkelijk in onze commissie ontkend. Hij verwees onder andere naar het *safety platform*, naar de maandelijkse rapporten enzovoort. Hij stelde dat er wel een goede samenwerking was. Hij verwees bijvoorbeeld naar een zeer concrete vaststelling uit het ERA-rapport dat Infrabel zich zou verzetten tegen de uitbreiding van de rol van DVIS. Hij heeft uitdrukkelijk gezegd dat het geen correcte vaststelling was, omdat Infrabel zich daar niet tegen heeft verzet.

Daarnaast is er het incident met betrekking tot de oude TBL-bakens. Enkele collega's hebben daarover al opmerkingen geformuleerd, wat toch wijst op het tegendeel. DVIS had uitdrukkelijk de vaststelling gedaan dat die voortijdig werden afgebroken en had het signaal gegeven aan Infrabel dat zulks niet kon. Infrabel heeft daar schijnbaar niets mee gedaan, tot het Rekenhof er zich mee heeft bemoeid. Kunt u de samenwerking tussen Infrabel en DVIS iets meer duiden?

Het is een detail en het doet niet meteen hier ter zake, maar in de presentatie was bij de realisaties van de DVIS te lezen dat alle spoorwegoperatoren actief in België vanaf 1 januari 2011 over een veiligheidscertificaat zullen beschikken. Dat verwonderde mij. Ik dacht dat die vandaag al over een veiligheidscertificaat beschikten. Kunt u dat toelichten?

Nieuw voor mij is dat u binnen de FOD de rol van spoorwegcoördinator zal opnemen. Dat is een nuttige piste, die de komende weken en maanden concreet moet worden uitgebouwd.

Kan het een alternatief vormen voor de piste die de experts naar voren schoven? De experts hadden in hun rapport gezegd dat er voor de NMBS-Groep een overkoepelend departement Veiligheid zou moeten worden uitgebouwd om een integrerende en coördinerende rol in het globale veiligheidsbeleid te spelen. Dat is vorige week ook aan de staatssecretaris voorgelegd. Die vindt het veeleer strijdig met de Europese regels, omdat het uiteraard niet enkel betrekking heeft op de NMBS, maar ook op andere mogelijke spoorwegmaatschappijen. Wellicht gebeurt die coördinerende rol buiten de Holding of de NMBS-Groep. Ziet u de mogelijkheid om de coördinatie, die de experts naar voren brachten, binnen dat kader te realiseren?

Ik heb nog een vraag met betrekking tot het onderzoeksorgaan. Ik verontschuldigd mij ervoor dat ik van het ene op het andere spring. Het onderzoeksorgaan is eigenlijk nog vrij jong met betrekking tot de definiëring van zijn precieze opdrachten. De wet van 26 januari 2010 heeft alle opdrachten gedefinieerd. Heel wat opdrachten van de NMBS-Holding moesten daarbij worden overgeheveld naar het onderzoeksorgaan. Ik wil polsen hoe die overdracht en samenwerking zijn verlopen. Ik neem immers aan dat het een hele hoop praktische en meer inhoudelijke zaken met zich meebrengt.

Ten slotte kom ik tot de technische veiligheidssystemen. In uw toelichting hebt u daar weinig over gezegd, behalve dat de DVIS TBL1+ mee heeft ontwikkeld en goedgekeurd, ondanks bepaalde bezwaren van de ERA. Het ERA had gesteld dat het niet paste in de TSI, opgelegd vanuit Europa. Het Rekenhof stelde zelfs dat de DVIS het advies van de ERA naast zich had neergelegd. Zoals reeds aangehaald, vraag ik ook naar uw reactie daarop.

Daarbij aansluitend, hebben wij moeten vaststellen dat tussen de beslissing om te beginnen met TBL1+ in 2006 en de uiteindelijke

goedkeuring van het TBL1+-systeem in september 2009, bijna vier jaar zit. Voor ons, aan deze kant van de tafel, lijken de periodes alvorens een bepaald systeem gehomologeerd raakt soms gigantisch lang. Teruggaand in de geschiedenis, bij andere veiligheidssystemen, is ook altijd gebleken dat het enorm lang duurt alvorens een systeem voldoende is uitgewerkt om het effectief te realiseren op de spoorwegen. Kunt u enigszins verklaren waarom de procedures van homologatie en goedkeuring van dergelijke systemen zoveel tijd in beslag nemen? Het is belangrijk een kader te krijgen, ook met betrekking tot ETCS in de toekomst, waarom het zoveel tijd vraagt alvorens tot realisatie over te gaan.

**Éric Thiébaud (PS):** Je m'associe à mes collègues pour vous remercier de la qualité de votre exposé particulièrement complet.

Je ne serai pas long car beaucoup de questions ont déjà été posées. Je reviendrai sur trois éléments qui me tiennent particulièrement à cœur.

Mon collègue Ronny Balcaen a évoqué la problématique des dépassements de signaux rouges. On sait que c'est un phénomène préoccupant. Vous avez dit, comme M. Schouppe, qu'il y avait eu pas mal de courriers de votre part à la SNCB en proposant de prendre des mesures. Finalement, des mesures ont été prises mais, aujourd'hui, la situation reste préoccupante. Pouvez-vous préciser les mesures proposées à Infrabel?

Lors de son audition, le CEO d'Infrabel, M. Lallemand, a beaucoup insisté sur l'obtention du certificat de sécurité que vous délivrez et qui, selon lui, est la preuve de cette fameuse culture de sécurité au sein du gestionnaire d'infrastructure. Vous en avez brièvement parlé en citant par exemple le rôle de Belgorail ou en précisant les changements qui seront apportés au 1<sup>er</sup> janvier prochain. Pouvez-vous nous expliquer plus en profondeur en quoi consiste exactement ce certificat et sa procédure d'obtention?

Enfin, je reviens sur une question évoquée par Mme De Bue concernant le rapport des experts de la commission qui recommande au groupe SNCB de créer un département faitier de la sécurité qui serait destiné à jouer un rôle d'orientation dans la politique globale de la sécurité du rail. Cela a été évoqué la semaine dernière, lors de l'audition de M. Schouppe. Il nous avait alors dit qu'il estimait que cette proposition des experts était en contradiction avec l'esprit et la lettre de la directive européenne en la matière. Quel est votre avis là-dessus? Une telle structure n'entraînerait-elle pas des problèmes

pour le SSICF, notamment des problèmes de légitimité et d'indépendance?

De **voorzitter**: Iedereen heeft zijn vragen kunnen stellen. Ik excuseer mij voor de technische problemen bij de opstart van de presentatie.

Ik heb zelf nog een aantal vragen over uw medewerking bij de ontwikkeling van het TBL1+-systeem, dat door Belgorail is goedgekeurd. Dat stond blijkbaar niet op de lijst voor subsidiëring door Europa. Niet alleen subsidies zijn hier belangrijk, maar dat kon dan ook aan andere operatoren worden opgelegd.

Als ik het goed heb begrepen, heeft de staatssecretaris gezegd dat er een wetgevend initiatief in de maak is dat een snelheidsbeperking oplegt aan alle operatoren op ons Belgisch netwerk die geen TBL1+ of een ander interoperabel systeem hebben.

Ik heb deze vraag vorige week ook gesteld, maar ik heb daarop geen antwoord gekregen. In welke mate is dat juridisch afdwingbaar, als het systeem niet door Europa wordt erkend? In welke mate kan België, de DVIS, maatregelen inzake snelheidsbeperking en andere opleggen?

Een tweede vraag gaat over het *safety platform*. Ik heb begrepen dat dit een overlegplatform is tussen de verschillende operatoren met de belangrijke medewerking van de FOD en haar verschillende entiteiten. Wat is het juridisch statuut van dit *safety platform*?

Wij hebben geleerd dat tussen 1990 en 2006 geen fundamentele beslissing inzake veiligheidssystemen werd genomen. Pas in 2006 werd een beslissing genomen.

Hier is gezegd dat het veiligheidsniveau gedurende de jaren dat geen beslissing werd genomen, hetzelfde is gebleven. Tegelijkertijd zien wij in de verschillende gegevens die wij hebben gekregen dat de trafiek, de densiteit, enorm is gestegen. Als het niveau van het veiligheidssysteem hetzelfde blijft, maar de densiteit stijgt, lijkt het mij dat het veiligheidsniveau eerder daalt doordat de capaciteit op de lijnen vergroot.

Dan kom ik op de seinvoorbijrijdingen. Als ik mij niet vergis, was er in 2004 een audit van Deloitte, die ook aan de FOD en de verschillende entiteiten werd bezorgd. Naar aanleiding van die audit werd beslist om een werkgroep op te starten over de seinvoorbijrijdingen.

Die werkgroep is dan op een bepaald moment

geïnstalleerd en er zijn aanbevelingen gedaan. Ik heb in de notulen gezien dat er bijvoorbeeld begin februari 2010 nog een aantal aanbevelingen zijn gedaan. Anderzijds hebben we vorige week via de staatssecretaris vernomen dat er een belangrijke correspondentie geweest is tussen de FOD en de NMBS omtrent de problematiek van de seinvoorbijrijdingen. Iedereen zit in die werkgroep sinds 2004-2005, maar toch stellen we steeds vast dat het aantal seinvoorbijrijdingen stijgt. Er is een grafiek geweest die aangaf dat het aantal seinvoorbijrijdingen steeg, omdat er een betere meting is, maar dat in werkelijkheid het aantal meters dat men voorbijrijdt, verminderd is. Wanneer ik de lijst zie van de seinvoorbijrijdingen die we in de eerste commissie gekregen hebben, dan staan er toch seinvoorbijrijdingen in van 1 200 meter. Mij lijkt 1 200 meter in die afstand enorm belangrijk. Het klopt dat het merendeel maar 5 meter is, dat geef ik toe, maar als er een seinvoorbijrijding van 1 200 meter is, dan vraag ik mij af wat er fout gaat en waaraan we daar ontsnapt zijn.

Andere collega's hebben het ook al gehad over het apart statuut van DVIS en hoe die georganiseerd moet worden. Blijkbaar zijn er wettelijke initiatieven in de maak om die dienst rechtstreeks te plaatsen onder de minister of de staatssecretaris bevoegd voor de FOD Mobiliteit. In Nederland is het een apart overheidsorgaan. Wij hebben vorige week ook gevraagd wat men van die werkwijze vond. Laat dat toe om een beter statuut te geven?

Vorige week werd hier ook gezegd dat de uitbreiding er gekomen is onder druk van de omstandigheden. Ik herinner mij dat zowel in het jaarrapport van 2007 als in dat van 2008 reeds werd vastgesteld dat er te weinig volk was. Nu is er een organiek fonds gecreëerd dat toelaat om daar middelen in te stoppen. In welke mate zat dat al in de pipeline?

Mijn laatste vraag gaat specifiek over de homologatieprocedure. De T18 heeft een enorme vertraging, omdat het systeem blijkbaar niet gehomologeerd raakt. In de vorige commissie, maar ook in de commissie voor de Infrastructuur zijn daar vragen over gesteld door mij en andere collega's. Wat is er nu eigenlijk de oorzaak van dat een en ander niet gehomologeerd raakt? Ik heb de indruk dat er een pingpongspel wordt gespeeld tussen de verschillende instanties. Men zegt dat het niet beantwoordt aan de vereisten die men stelt voor het Belgisch netwerk. Anderen zeggen dan dat wij een aantal systemen integreren in één systeem, dat dan niet erkend wordt door DVIS. Ik zou dus graag vernemen waarom volgens u een aantal systemen niet

gehomologeerd raakt. Waarom duurt dat – althans in onze visie, waarvan ik niet weet of ze correct is – zo lang?

*De openbare commissievergadering wordt geschorst van 12.35 uur tot 12.39 uur.*

*La réunion publique de commission est suspendue de 12.35 heures à 12.39 heures.*

De **voorzitter**: Collega's, men heeft onze zaal nodig voor een vergadering om 14 u 00. Ik stel voor dat nu de replieken worden gegeven, dat er dan de kans is om beknopt te reageren en dat eventuele bijkomende vragen mij schriftelijk worden bezorgd.

**Carole Coune**: Monsieur le président, je tenterai tout d'abord de répondre à un maximum de questions avant de donner la parole à M. Latruwe. Et si M. Forton désire ajouter quelques mots, il est le bienvenu.

En ce qui concerne les moyens pour le SSICF, faut-il les augmenter ou peut-on fonctionner avec un effectif de 40 personnes? Cette proposition émane de M. Latruwe. Tenant compte du développement que va prendre l'activité de surveillance, il veut surtout renforcer son équipe à ce niveau, qui est trop faible, car nous ne disposons pas de suffisamment de moyens.

Mais si on porte, en l'état actuel de la réglementation européenne, l'effectif à 40 personnes au 31 décembre 2012, comme nous nous y sommes engagés sur la base des nouveaux moyens, cette composition s'avère idéale étant donné les missions actuelles, les objectifs que nous nous sommes fixés et une charge raisonnable pour le secteur, puisque tout cela est évidemment financé par le secteur. En conséquence, prendre des moyens au secteur, c'est aussi prendre des moyens pour la sécurité.

Pour nous, l'objectif, c'est véritablement un effectif de 40 personnes, lequel, compte tenu des contrôles réalisés sous notre pilotage par Infrabel, permet d'atteindre un niveau de surveillance suffisant.

Une question a été posée sur les rapports d'enquête et le temps nécessaire pour clôturer ces dernières et publier les rapports. Dans ce cas précis, comme avec l'Autorité nationale de sécurité, nous sommes dans un processus évolutif. Notre ambition est de figurer au minimum dans la moyenne européenne. Je ne suis pas l'Organisme d'enquête et je ne vous communiquerai pas les raisons pour lesquelles deux ans ou plus sont nécessaires pour clôturer une enquête. Cela arrive très fréquemment à

l'étranger aussi.

L'examen de la moyenne européenne nous apprend qu'elle est de 43 %. Dans 43 % des cas, le rapport est rentré dans l'année. Nous figurons parmi cette moyenne. Chez nous aussi, dans environ 40 % des cas, le rapport est rentré dans l'année. Nous ambitionnons évidemment de faire mieux que la moyenne européenne. Mais aujourd'hui, ma réponse est celle-là.

Nous sommes dans la moyenne européenne et il appartient à l'Organisme d'enquête indépendant et autonome de fixer ses priorités. En effet, il doit se former, il doit former ses collaborateurs; il doit conclure des contrats avec des experts, les accompagner; il doit conclure un contrat avec la justice. Les rapports qu'il examine aujourd'hui le lui recommandent; il doit décrire ses processus; il doit aboutir le plus rapidement possible sur toutes les enquêtes; il doit communiquer. C'est donc l'enquêtrice principale qui fixe ses priorités. Elle n'a pas encore pu clôturer certains rapports. Elle a pu en clôturer d'autres. Elle a exécuté un certain nombre de points que je vous ai présentés.

En résumé, nous figurons parmi la moyenne européenne et il ne nous appartient pas de juger si, pour tel ou tel accident, on aurait pu ou dû œuvrer plus rapidement.

On a parlé de la culture de la sécurité. Je ne m'exprimerai pas à ce sujet car j'estime que, dans ma présentation, j'ai montré à quel point nous menons des actions en la matière. Selon moi, une culture se traduit avant tout par des actions et des attitudes.

Pour ce qui concerne l'autonomie financière des organes, nous sommes évidemment favorables à un texte qui garantirait l'autonomie financière sur le moyen terme et qui ne nous obligerait pas à devoir repasser chaque année devant le Conseil des ministres. Cela dit, il faut savoir que nous sommes financés par le secteur et qu'il peut y avoir, certaines années, des coûts non récurrents. Ainsi, cette année, nous avons prévu un montant pour les banques de données.

En résumé, il est vrai que, pour nous, les choses seraient plus simples s'il y avait un financement récurrent, mais il peut y avoir aussi des coûts non récurrents. Il appartiendra au pouvoir politique de faire des choix. Nous pouvons vivre avec les deux solutions.

En ce qui concerne la concurrence salariale, la concurrence de l'ERA, de la Commission européenne, voire de la SNCB et la piste d'une éventuelle sortie de l'Autorité nationale de sécurité

du SPF pour l'isoler dans une agence, nous avons fait réaliser une étude. Cette étude a fait l'objet d'un *benchmarking* avec quelques pays européens. Elle a procédé à un examen de toutes les possibilités d'évolutions possibles au sein du système belge. Selon les conclusions de cette étude, la meilleure solution consistait à faire évoluer l'Agence telle qu'elle existe aujourd'hui au sein du SPF vers plus d'autonomie (autonomie financière), à la faire dépendre directement du ministre, et de procéder à quelques aménagements mineurs.

Personnellement, je pense que la création d'une agence peut toujours être envisagée et décidée au niveau politique, mais ce ne sera jamais une situation qui permettra d'avoir une liberté totale au niveau salarial. Il y aura aussi des limites. En outre, il y aura des coûts supplémentaires. Cela a été mis en évidence par l'étude. En effet, si pour chaque mode de transport, il faut créer une agence – en effet, il y a aussi une autorité nationale de sécurité pour le transport maritime et le transport aérien – qui aura son propre service de recrutement, d'audit interne, son propre service juridique, son propre service de budget et de contrôle de gestion, de communication, les coûts pour le secteur augmenteront. De plus, du temps sera nécessaire pour qu'un arrêté royal soit pris, qu'une loi soit votée, beaucoup de temps sera nécessaire pour arriver à des accords. Finalement, cela freinera l'évolution actuellement en cours selon laquelle le défi est de recruter. Nous pouvons recruter dans la structure actuelle. Si on crée une agence, il faudra toujours recruter, mais il y aura aussi du travail supplémentaire.

Recruter, aller chercher les meilleurs éléments au meilleur prix, reste un défi pour un employeur. C'est un défi que je ne veux pas minimiser. Nous avons su le relever dans tous les modes de transport. Ce n'est évidemment pas facile, d'autant plus que ce n'est pas dans les SPF que l'on paie le mieux mais nous offrons un certain nombre d'autres avantages en tant qu'employeur et, jusqu'à présent, nous avons toujours réussi à attirer les talents suffisants

Si nous en avons les moyens et si on nous laisse un peu de temps pour mener à bien les procédures dans les règles, nous arrivons à recruter.

Pour ce qui concerne l'accident d'Arlon, je ne souhaite pas m'exprimer à la place de l'Organisme d'enquête indépendant. Cet accident ne répond pas à la définition d'accident grave. Il a été décidé d'ouvrir une enquête. À ma connaissance, il n'y a pas de conclusion à ce jour. Je pense donc que, quelle que soit la nature de

l'accident, il vaut mieux ne pas tirer de conclusion. Il ne nous appartient pas de tirer les conclusions dans une affaire qui a été confiée à un organisme indépendant et qui doit faire toute la clarté. Comme pour les enquêtes judiciaires, tant qu'on ne dispose pas des conclusions, en général, on ne se prononce pas. Cela vaut pour toutes les enquêtes. Il faut respecter la systématique dans ce domaine et attendre les conclusions.

En réponse à la question relative aux contacts avec des organismes étrangers, je puis vous dire qu'il y en a eu plusieurs. Au niveau de l'Organisme d'enquête, il y a surtout des contacts avec le Luxembourg et la France. La France a marqué son accord pour collaborer à la rédaction du rapport final sur l'accident de Buizingen et n'a pas souhaité aller plus loin. Le Luxembourg nous a remis une sorte de protocole d'accord avec la justice qui doit nous aider à formuler nous-mêmes des propositions pour améliorer nos relations avec le pouvoir judiciaire.

Pour ce qui est des expertises extérieures auxquelles il a été fait appel grâce au budget débloqué par le gouvernement, j'en ai parlé dans mon exposé. Il s'agit d'abord d'une expertise de la SNCB Holding en technologie ferroviaire juste après l'accident. Nous avons reçu l'aide d'un expert indépendant qui nous aide toujours en matière d'enquête. Il s'agit du consultant Dédale qui met à notre disposition quatre experts pour travailler sur les facteurs humains.

Au niveau des indicateurs de performance relatifs à la sécurité dans les contrats de gestion, je n'ai fait que vous donner des pistes. Quelqu'un d'autre a dit par la suite que j'étais relativement nuancée.

Il est vrai que je suis relativement nuancée car je pense qu'il serait préférable de prendre contact au niveau européen. Nous allons faire une proposition à Mme la ministre des Entreprises publiques. Nous travaillons sur différentes pistes mais, je le répète, selon moi, il serait préférable de prendre un contact, ne fût-ce qu'informel, au niveau européen. En effet, le contrat de gestion n'est pas un outil classique pour agir en matière de sécurité.

On a parlé d'un organe de sécurité global qui serait contraire aux règles européennes. En réalité, je pense qu'il s'agit plutôt d'un organe de coordination pour lequel j'ai esquissé une proposition dans ma présentation. Je pense effectivement, comme M. le secrétaire d'État à la Mobilité, que ce rôle ne peut pas être assumé par la SNCB Holding car ce ne serait pas conforme aux directives européennes. Ce rôle pourrait être assumé au niveau du SPF mais encore une fois, il

faut affiner la proposition et aboutir à une proposition beaucoup plus concrète en termes de rôle, de moyens, de situation dans l'organigramme. Cette proposition serait, je crois, de nature à favoriser la coordination en matière ferroviaire en Belgique.

Il y a par ailleurs eu une question sur les mesures prises avant les rapports, notamment en matière de personnel. Je dirais que toutes les mesures prises en cette matière ont permis de faire évoluer le personnel. Celui-ci a évolué de 15 unités en 2006 à 27,4 équivalents temps-plein en quatre ans. On peut dire que ce n'est pas suffisant. On a dit, on a écrit qu'il en fallait plus. Ce n'est pas pour autant que le travail réalisé dans le passé était mal fait. Les recrutements, les formations, la répartition des tâches, la description de processus, tout cela prend du temps et on n'a pas su faire tout en même temps.

Je pense que nos rapports d'activité, la manière dont nous sommes perçus au niveau européen, montrent que nous avons travaillé, à l'image de nos collègues européens, que nous avons évolué en trois, quatre ans, que nous avons diversifié nos activités, que nous avons commencé la description de processus et que nous sommes en pleine évolution, comme le sont nos collègues européens.

Ce que nous projetons, c'est de poursuivre cette évolution qui nous aura fait passer de 15 en 2006 à 40 en 2012.

On a posé la question d'un engagement concret par rapport aux 40 équivalents temps plein. Je ne sais pas ce que vous attendez comme engagements plus concrets que ceci: si nous avons les moyens financiers, nous honorerons nos engagements. Je vous renvoie la question.

Il y avait une question assez précise sur la composition de l'Organisme d'enquête. Les deux personnes devant entrer en service le 1<sup>er</sup> décembre sont effectivement engagées. Elles ont signé et commenceront le 1<sup>er</sup> décembre. Ce sont des personnes qui viennent de l'extérieur, qui n'ont aucun lien avec le Groupe SNCB. Elles ont été choisies par l'enquêtrice principale. De mémoire, je peux vous dire que l'une des deux a une expérience dans le secteur de la chimie, particulièrement en analyse de risque. Ce sont des fonctionnaires totalement indépendants du groupe SNCB.

Il y a une question portant sur la coordination ferroviaire qui est plus une préoccupation envers la coordination des travailleurs sur le terrain. Je ne pense pas que la plate-forme de coordination

que je propose de mettre en place permettra d'améliorer les choses à ce niveau. C'est un problème de gestion de la sécurité qui est une responsabilité directe du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire, supervisés par l'Autorité nationale de sécurité. Ces questions de terrain ne seront pas réglées dans des réunions avec tous les acteurs. Pour les questions de terrain, il vaut mieux réduire le nombre d'acteurs.

Je laisserai M. Forton dire un mot sur le sujet.

**Pierre Forton:** On a parlé tout à l'heure d'un certain délai pour la production des rapports d'enquête. Je voudrais vous signaler un seul cas, un accident grave: six morts à la frontière entre la France et le Luxembourg. Peut-être vous souvenez-vous de l'accident de Zoufftgen.

Le rapport final de l'enquête a mis presque trois ans pour être publié, diffusé et mis à la connaissance de tous. Cela fait la moyenne avec notre moyenne européenne. En effet, il est vrai que, dans des accidents graves, les causes sont souvent multiples et interfèrent les unes avec les autres. Ce n'est pas très simple de les déterminer rapidement et de produire rapidement un rapport d'enquête. C'est le même phénomène, parfois encore plus long, qui se déroule dans les enquêtes aériennes.

Un autre aspect que je pourrai préciser: les plates-formes de sécurité. Tel que Mme Coune vous en avait parlé lors de sa présentation, nous pouvons envisager de notre côté de créer plutôt une plate-forme de coordination, d'échange mais, plus essentiellement, entre acteurs et intervenants qui ont un caractère institutionnel dans le secteur ferroviaire.

Nous avons parlé longuement aujourd'hui de l'organe d'enquête, de l'organe de sécurité; il existe également, comme signalé dans l'organigramme de notre département dans sa sphère périphérique, l'organe de régulation. Pour ne pas aller à l'encontre des principes de non-discrimination au niveau européen – nous sommes tous d'accord –, nous pouvons associer à cette plate-forme notre seul et unique gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire Infrabel.

Ce serait déjà des échanges pouvant avoir lieu entre acteurs institutionnels, qui, chacun aura à travailler en pleine autonomie, en pleine responsabilité, mais en écoutant les informations, les sonnettes d'alarme tirées par les uns ou par les autres. C'est plutôt dans cette voie que nous pourrions trouver une première piste de

coordination, d'échange.

Bien entendu, nous ne sommes pas maîtres, en tant que SPF, pour la coordination de la sécurité partout sur le terrain. Mme Coune a là très utilement apporté la petite précision. Il appartient sans doute aux services d'André Latruwe de superviser cet ensemble.

Voilà les deux éléments que je voulais ajouter à toutes fins utiles.

**Carole Coune:** Monsieur le président, une question a été posée, mais je ne suis pas certaine de l'avoir comprise. On nous a demandé dans quelle mesure le fait d'inventorier les propositions figurant dans les rapports avait véritablement un sens et pourrait aboutir à un impact, non seulement chez nous, mais également dans les sociétés ferroviaires. C'est toute la question de l'impact que le SSICF peut avoir sur les sociétés ferroviaires.

C'est un travail qui prendra un peu plus de temps. Il est plus facile de prendre des mesures en interne que d'influencer les partenaires extérieurs. Mais je pense que l'impact du SSICF ne fait aucun doute, et j'en veux pour preuve toutes les actions en matière de dépassement de feu rouge. Le SSICF a vraiment joué un rôle de stimulant à la prise de mesures. Ce n'est pas lui qui les a prises, mais l'entreprise ferroviaire.

S'agissant des rapports annuels de l'Organisme d'enquête, le rapport 2008 a bel et bien été transmis à l'ERA le 12 juillet. Et le rapport 2009 l'a été le 8 octobre. Je ne sais pas s'il y a eu un malentendu quand vous avez auditionné les représentants de l'ERA. En tout cas, je confirme que les rapports lui ont été transmis. Je crois même qu'ils ont dû être enregistrés.

Je ne pourrai pas vous faire – puisque même l'ERA en a été incapable – de comparaison entre toutes les bonnes pratiques dans les pays de l'Union. Mais je vous dirai que nous travaillons avec le Luxembourg sur un projet d'accord de collaboration avec la justice. Cette préoccupation est au cœur des débats à l'échelle européenne et contribue aux relations entre les divers organismes d'enquête. C'est un sujet difficile. Et nous espérons pouvoir tirer les enseignements de l'exemple luxembourgeois et aboutir sur cette base-là chez nous aussi.

La collaboration avec Infrabel est-elle bonne? Je pense que c'est une collaboration qui donne lieu parfois à des discussions intenses. Nous ne sommes pas toujours d'accord. J'en ai donné une illustration avec la question des contrôles.

Auparavant, ils avaient la compétence des contrôles préventifs qu'ils organisaient à partir de leurs propres critères. Aujourd'hui, cette compétence est exclusive à l'Autorité nationale de sécurité.

Elle préférerait pouvoir continuer à travailler avec Infrabel car cette dernière est présente sur l'ensemble du réseau, avec des gens déjà formés et efficaces. Mais l'Autorité nationale de sécurité doit fixer le nombre de contrôles, leur nature et leurs modalités d'opération. Cela fait l'objet de discussions, parfois intenses. M. Latruwe en dira un peu plus mais je crois que la collaboration est bonne car, quand on se parle, cela signifie qu'on a envie de travailler ensemble.

Le coordinateur ferroviaire au sein du SPF est une proposition alternative à la piste du Holding proposée par les experts.

L'Organisme d'enquête est effectivement un organisme jeune.

Comment a-t-on opéré le passage des compétences du Holding au SPF? Ce n'est pas une question facile! Le Holding a mis une fin assez brutale à ses activités en la matière. Nous étions exposés à des critiques assez importantes, en tant qu'État belge, vis-à-vis du manque d'indépendance des enquêtes réalisées par le Holding. Nous avons donc opté pour le recrutement de personnes extérieures, que nous formons et qui sont aidées par des experts indépendants. Nous sommes passés d'un système dans lequel le Holding réalisait les enquêtes à un système de fonctionnaires indépendants aidés par des experts indépendants, conformément à la loi.

Je suis arrivée au bout de la liste de questions auxquelles je pouvais répondre.

**André Latruwe:** Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen om zo veel mogelijk te antwoorden op de punten die nog openstaan. Ik heb ze zorgvuldig genoteerd, maar als ik iets mocht overslaan of onbeantwoord laten, komt u gerust terug op de zaak.

Wat meerdere keren teruggekomen is, is het probleem van de seinoverschrijdingen. Daarbij stellen we vast dat het aantal niet vermindert. Integendeel, er komen er ieder jaar meer.

Wij hebben inderdaad op ons niveau de NMBS al aangeschreven. We hebben de staatssecretaris laten vragen naar dringende maatregelen, omdat het zo niet verder kon.

Van de NMBS hebben wij dan een actieplan gekregen, waarbij uitgelegd werd dat de NMBS echt inspanningen levert om de manier van werken van de bestuurder, dus van de mens, te verbeteren, via sensibilisatie, via bijkomende controles binnen de NMBS en door een betere begeleiding van de treinbestuurders. Bij treinbestuurders die door het rood waren gereden, werd gezocht naar de oorzaken ervan. De NMBS heeft dus geïnvesteerd in de vorming van de treinbestuurders. Ik ben ervan overtuigd dat het voor de meesten ook beter geworden is.

Het resultaat is echter dat er nog meer seinoverschrijdingen gebeuren. Met andere woorden, er spelen nog andere elementen.

Een van de zaken die zeker een rol spelen, is het feit dat de bestuurder veel meer kans heeft om door een rood sein te rijden dan vroeger. Er is veel meer trafiek. Ook zijn er veel meer mekaar kruisende reiswegen. De kans dat een bestuurder effectief een rood sein tegenkomt op zijn traject, is toegenomen. Automatisch verhoogt dus ook de kans op overschrijdingen.

Bovendien wordt een trein besturen moeilijker, bijvoorbeeld alleen al door de werken die op dit ogenblik plaatsvinden. De sporen worden bijna overal uitgebreid tot vier sporen. Er staan grote verlichtingspalen langs het spoor. De bestuurder wordt steeds meer afgeleid door allerlei externe omstandigheden waarop hij geen vat heeft en die er nu eenmaal zijn.

Wat er tot nu toe gebeurd is om de bestuurder meer te helpen, is dus onvoldoende. Het enige middel, volgens mij, is dat de mens technisch meer geholpen wordt, dus dat hij meer hulpmiddelen krijgt. Ergens is de limiet bereikt. Daar is niets aan te doen. We moeten een koe een koe noemen. Een treinbestuurder heeft een dienst-gsm en ook zijn eigen gsm die een keer kan rinkelen. Dat zijn realiteiten waar we niet naast kunnen kijken. Kunnen we eisen dat een bestuurder nooit in een locomotief mag stappen met zijn gsm op zak? Dat kan bijna niet. Iemand die autorijdt, wordt ook al eens opgebeld. Dat bestaat, en we moeten zo realistisch zijn te streven naar echte hulpmiddelen.

Zo komen we automatisch bij heel het verhaal van TBL1 en TBL1+. Ik heb de indruk dat er toch nog een aantal misvattingen zijn in verband met TBL, TBL1, TBL1+ en ETCS. Er werd gevraagd of TBL1+ een evolutie is naar ETCS. Ik kan daarop het volgende antwoorden. De oude systemen zoals ze vroeger bestonden, waren analoge systemen. Er werd een boodschap gestuurd vanuit de grond naar de locomotief van 22 volt,

42 volt of 88 megahertz. TBL1+ en ETCS sturen een digitale boodschap. Op dat vlak zijn TBL1+ en ETCS overeenkomstig. Zij gebruiken dezelfde technologie en dezelfde antennes, en sturen een digitale in plaats van een analoge boodschap.

Voor de rest zijn TBL1+ en ETCS iets totaal anders. TBL1+ is alleen een hulpmiddel dat ingrijpt indien de bestuurder iets is vergeten, als het actief is. ETCS geeft een toelating tot rijden. ETCS geeft dus altijd een expliciete toelating. De bestuurder wordt voortdurend in het oog gehouden en dat gaat veel verder. Een trein die is uitgerust met ETCS heeft een verwerkingseenheid, een computer, aan boord die alle informatie over bijvoorbeeld de treinsamenstelling en het traject voortdurend berekent en voortdurend een toegelaten snelheid berekent. De trein wordt op die manier permanent opgevolgd. Als ETCS niet werkt, kan de trein gewoon niet rijden. Dat toezicht is dus enorm. Bij TBL1+ wordt enkel punctueel gecontroleerd. Dit is iets totaal verschillend. Als een bestuurder vertrekt met zijn TBL1+ kan hij door enkele knoppen in te drukken de TBL1+ uitschakelen en gewoon doorrijden. Hij zal dit normaal gezien niet doen. Het zou stom zijn, maar bij een technisch defect zou het kunnen, omdat hij anders niet verder kan; dan kan hij dit even doen. Bij ETCS moet men effectief de toelating krijgen tot rijden. Dat is iets totaal anders.

In verband met de hardware kan de antenne van ETCS onderaan de locomotief hergebruikt worden, maar de locomotief met TBL1+ zelf heeft niets van ETCS, enkel die antenne onderaan. Het baken dat wordt gebruikt om de boodschap te sturen is dezelfde voor TBL1+ en ETCS, maar de TBL1+-boodschap is beperkt, terwijl voor ETCS enorm veel informatie over het tracé dat volgt moet worden doorgegeven. Precies het parametriseren van al de infrastructuurinformatie die aan de bestuurder moet worden doorgegeven, is een enorm groot werk voor de infrastructuurbeheerder. Het is nog *a long way* vooraleer wij op de klassieke lijnen effectief met ETCS zullen rijden.

Is TBL1+ een logische stap naar ETCS? Ik kan daar niet positief op antwoorden. Ik ben van mening dat België met TBL1+ eindelijk een initiatief heeft genomen om een stopstelsel zoals de andere landen te hebben. Ik ga akkoord met het feit dat het een inhaalbeweging was.

Wij zijn tussengekomen in de ontwikkeling van TBL1+. De oude locomotieven werken vandaag nog altijd met een krokodil op de sporen, de borstel die informatie krijgt als hij een rood sein nadert of bij het overschrijden van een dubbel

geel. Dat systeem bestaat en wordt ook gebruikt om de trein bij het naderen van een vertragingzone of een zone waar gewerkt wordt, of bij permanente vertraging te verwittigen: pas op, u moet snelheid minderen.

Die TBL1+ en de krokodil kunnen niet samen actief zijn. Dat wil zeggen dat voor een bestuurder in TBL1+-mode zijn krokodil dood is. Als hij dan nadien een zone nadert die beschermd is door een krokodil, dan moet die TBL1+ uit en de krokodil terug aan. Dat is een grote wisselwerking. In de eerste documenten die wij kregen, was het voor ons onvoldoende aangetoond dat die wisselwerking aan boord effectief in orde was. Er is heel lang aan gewerkt. Men spreekt over vier jaar. Vooral de engineeringperiode om die TBL1+ effectief af te stellen zodanig dat hij perfect reageert, heeft lang geduurd. Bovendien wordt TBL1+ geïnstalleerd in al de systemen. Om historische redenen zijn er locomotieven met een besturingssysteem van 24 volt, 42 volt, 72 volt en 110 volt. Er zijn locomotieven waarbij men met één antenne naar twee stuurposten kan gaan.

Er zijn elektrische en dieselmotorstellen waarbij men twee antennes moet plaatsen, omdat zij anders te ver van elkaar staan. Het aantal varianten TBL1+ die de NMBS moet ontwikkelen, is dus zeer groot. Het heeft dus een hele periode geduurd, maar daaraan is gewoon niets te doen. Wanneer men op bestaand materieel iets totaal nieuws bouwt, krijgt men een aantal technische aanpassingen die absoluut nodig zijn en die veel tijd vergen.

Ik kom tot de verhouding tussen Europa en TBL1+. Het basisstandpunt van Europa was als volgt. Indien wij iets wilden doen om het binnenlands verkeer te verbeteren, was dat geen enkel probleem. Wij mochten echter absoluut niets verplichten dat niet in de Europese richtlijn staat. In de liberale markt mocht men niemand verplichten iets nieuws te ontwikkelen.

Bovendien, door het feit dat TBL1+ de technologie ETCS gebruikt, stuurt die ook een boodschap die herkenbaar is door een locomotief met ETCS aan boord. Het heeft ook heel wat tijd gevegd, maar het moest absoluut worden vermeden dat de TBL1+-boodschap verkeerd begrepen werd door een locomotief met het Europese systeem. Het was voor Europa primordiaal dat de interoperabiliteit niet negatief werd beïnvloed. Men vond het positief dat wij iets deden als het de interoperabiliteit niet stoorde. Wij hebben dat kunnen aantonen. Wij hebben er bij de ERA hard voor gelobbyd en zij hebben het aanvaard. De boodschap TBL1+ heeft haar plaats gekregen in het grote ETCS. TBL1+ is daardoor dus echt

aanvaard door Europa. Er is dus geen probleem met TBL1+ als systeem.

Dan kom ik natuurlijk onmiddellijk tot de vraag in verband met de verplichting van TBL1+ vanaf 2015. Toen er werd gedacht aan een stopsysteem, is er overlegd met de sector over TBL1+. In gemeenschappelijk akkoord werd toen overeengekomen wat ook in het ministerieel besluit staat en wat de voorbije zomer werd gepubliceerd. TBL1+ is niet verplicht, maar vanaf 1 januari 2015 kan Infrabel, mits motivatie, beperkingen opleggen voor treinen die nog geen TBL1+ hebben. Dat is absoluut geen verplichting. De verantwoordelijkheid wat die beperking inhield, was gegeven aan de infrastructuurbeheerder. Dat is in gemeenschappelijk akkoord bevestigd. De infrastructuurbeheerder heeft er nooit een probleem van gemaakt dat hij daar een extra verantwoordelijkheid zou krijgen.

Thans kom ik tot de samenwerking tussen TBL1+ en TBL.

Wij hebben inderdaad heel duidelijk gesteld, op het ogenblik dat TBL1+ volgens ons voldoende stabiel was ontwikkeld, dat TBL1+ kon, maar dat de oude systemen absoluut niet weg mochten vooraleer de NMBS zijn materieel had uitgerust met TBL1+. Wij hebben er bij de infrastructuurbeheerder en de NMBS ook op aangedrongen om permanent te overleggen, zodanig dat TBL1+ niet op de ene plaats op de sporen geïnstalleerd werd, maar in de locomotieven op een andere plaats. Dat moest absoluut worden vermeden.

Daarop heb ik weinig respons gekregen. Ik heb weinig planning gezien. Over samenwerking heb ik ook heel weinig gekregen. Ik kan alleen bevestigen dat Infrabel op sommige plaatsen TBL1 gedemonteerd heeft op het ogenblik dat het materieel dat daar passeerde, nog wel met die oude TBL1 reed. Daartegen hebben wij geprotesteerd bij Infrabel. Het ging meer bepaald over de lijn tussen Brussel-Zuid en Gent. Wat kon ik dan doen? Het treinverkeer laten stoppen en zeggen dat er geen treinen meer mochten rijden tot dat terug geïnstalleerd was? Het antwoord van Infrabel luidde: we hebben geen plaats meer in die kast, we kunnen dat niet, het is het een of het ander. Op dat ogenblik voelt men zich machteloos. Ik ben voor dat feit gesteld. Het is misschien geen gelukkige vaststelling, maar het is gebeurd.

Over de veiligheidsbeheerssystemen is er ook een vraag gesteld. Wat is een veiligheidsbeheerssysteem?

Wat we hebben, is een bijlage aan de richtlijn omtrent de vraag hoe een veiligheidsbeheerssysteem moet worden opgemaakt. Het gaat over een volledige theoretische beschrijving. In die zin zou een goede consultant die een veiligheidsbeheerssysteem heeft voor firma A, straks naar firma B kunnen gaan, om daar bijna dezelfde theorie te verkopen. Dat risico bestaat en dat hebben we ook al gesteld binnen Europa. We moeten daarmee absoluut voorzichtig zijn. Met een tekstprocessor kan men veel. De beschrijving omvat duidelijk wat er allemaal in moet staan, hoe het georganiseerd moet zijn, dat er doelstellingen moeten zijn, dat er procedures uitgeschreven moeten zijn, dat de mensen opgeleid moeten worden, dat dit allemaal gedocumenteerd moet worden, dat er informatie doorgestroomd moet worden, dat de incidenten geëvalueerd moeten worden en dat er actieplannen moeten zijn. Dat bestaat allemaal.

Als we zo'n dossier krijgen, dan is dat één zaak. Doch, wat gebeurt er op het terrein? Dat is de volgende fase. Iedereen heeft getoond dit theoretisch allemaal te zullen uitvoeren. Maar doen ze het ook? Dat moeten de spoorondernemingen zelf auditeren. Zij moeten zelf hun planning naleven en zichzelf continu controleren.

Vervolgens kunnen wij nagaan of het inderdaad gecontroleerd werd, bijvoorbeeld door te kijken welke aanbevelingen er geformuleerd werden. Zijn die aanbevelingen opgevolgd? Wat is daarmee gedaan? Wij gaan dus na of de interne auditprogramma's effectief en efficiënt zijn, of ze opgevolgd worden door iemand die van buiten het bedrijf komt of door iemand die niet zichzelf controleert.

We kijken ook naar de samenwerking tussen de verschillende operatoren en tussen de operatoren en de infrastructuurbeheerder. Een heel stuk van die auditering is een soort zelfonderzoek.

Ook de samenwerking moet worden onderzocht. Dat is een van mijn prioriteiten voor volgend jaar. Als wij kunnen auditeren, hoe moeten wij die samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming dan evalueren? Gebeurt dat op een correcte manier?

Het woord *safety platform* is hier meer dan eens gevallen, ook tijdens vorige vergaderingen. Het staat duidelijk in de Europese regelgeving dat de infrastructuurbeheerder moet overleggen. Er is inderdaad overleg.

Overleg is een zaak, maar een tweede zaak is tot

welk resultaat dat overleg leidt. Ik ben er niet van overtuigd dat het tot de gewenste resultaten leidt. Ik heb al briefwisseling gezien tussen de infrastructuurbeheerder en een operator. Volgens mij kan daaraan veel worden verbeterd.

Er werden werkgroepen opgericht, maar dat is niet goed genoeg. Ik heb al twee keer een brief gericht aan de heren Descheemaecker en Lallemand en hun gevraagd wat zij uitspoken. Ik wacht nog altijd op een antwoord. Er moet hier dus absoluut iets worden gedaan.

Wat betreft de terugkeer naar TBL1+ en het feit dat de T18-locomotieven nog altijd niet rijden, rijst er een heel belangrijk probleem. Er moet aan technische voorschriften worden voldaan. De constructeur moet zijn locomotief, zijn motorstel, volgens die voorschriften maken. Dat is de wet en het is onze taak dat te verifiëren. Ik stel echter vast dat de constructeurs er steeds in slagen iets te maken dat niet conform is. En dan zetten zij uiteen waarom dat niet zo erg is. Als een rem niet functioneert zoals het is beschreven in de wet, zal ik neen blijven zeggen. Dat is een heel groot probleem.

Dat is niet alleen het geval in België. Ik heb vorige week nog gesproken met collega's van ERA. Voortdurend stellen de constructeurs dat het niet goed uitkomt om aan de technische normen te voldoen en vragen zij om een afwijking.

Er zijn een aantal voorschriften. Het is mijn taak, en ook die van de *notified body*, om te controleren of aan alles voldaan werd. Indien niet, dan is het niet in orde. Dat probleem doet zich vandaag voor bij het type 18 en het zal zich – ik kan dat voorspellen – morgen bij het nieuwe materieel voor de RER voordoen. Een aantal zaken werkt niet op dit ogenblik in de spoorwegwereld.

Ik zou graag ook nog een woordje zeggen over de samenwerking en de aanbevelingen. Er werd hier op een bepaald ogenblik gesproken over het ongeval in Arlon. Het onderzoeksorgaan heeft de verplichting een onderzoek te doen bij een zwaar ongeval. Bij andere ongevallen is dat afhankelijk van zijn appreciatie. Ik verwijs naar artikel 19 van de veiligheidsrichtlijn. Ook in het koninklijk besluit staat dat het onderzoeksorgaan een onderzoek kan doen op verzoek van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie of de lidstaten. Jullie vertegenwoordigen de lidstaat. Ik denk dat iedereen aan het onderzoeksorgaan kan vragen om iets te onderzoeken. Die wettelijke mogelijkheid bestaat.

Wat Arlon betreft, ik kan u bevestigen dat ik op

eigen initiatief aan het onderzoeksorgaan gevraagd heb om een onderzoek te doen. Op het ogenblik dat ik mijn verzoek indiende, besliste het onderzoeksorgaan ook een onderzoek te doen. Wij waren eensgezind dat het de moeite was om dat nader te bekijken. Wij wachtten op de resultaten. Meer kan ik daarover niet zeggen.

Ik kom dan tot de fase van de aanbevelingen. Aanbevelingen ontstaan niet in een hoekje bij het onderzoeksorgaan. Een aanbeveling moet worden gedragen door iedereen die erbij betrokken is.

Voor het ogenblik wordt er, ook bij het ERA, nog veel gediscussieerd over de vraag op welke manier een en ander het best wordt georganiseerd.

Het basisidee is dat het onderzoeksorgaan volledig onafhankelijk zijn onderzoek voert. Op het ogenblik dat het tot een eerste aantal mogelijke aanbevelingen komt, wordt er ook met de veiligheidsinstantie gesproken. Er wordt dan op basis van de ervaring van de betrokkenen nagegaan of het om een goede of een minder goede aanbeveling gaat en ook of ze efficiënt zal zijn.

Op dat ogenblik wordt er ook met alle betrokkenen bij de aanbeveling gesproken. Zij moeten zich uitspreken over de uitvoerbaarheid, de haalbaarheid, het financiële en economische aspect en over de tijd die nodig is om de aanbeveling effectief uit te voeren.

Een aanbeveling kan ook aan de lidstaten worden gericht om te signaleren dat een punt in de wetgeving niet in orde is. Bij een aanbeveling is overleg nodig. Een aanbeveling moet immers gedragen worden. De betrokkenen moeten bereid zijn ervoor te gaan en de aanbeveling mag niet worden afgedaan als zomaar een idee van iemand. Een aanbeveling is pas een echte aanbeveling, indien alle betrokkenen zich erachter scharen, de zaken vooruit willen laten gaan, met als doel de veiligheid te verhogen.

Dit proces moet nog helemaal worden ontwikkeld. Dat geldt niet enkel voor België, maar ook in alle 25 lidstaten. Er wordt echter hard gewerkt aan een manier om te komen tot aanbevelingen die effectief leiden tot een vooruitgang van de zaken, die economisch verantwoord zijn en de veiligheid in belangrijke mate verhogen.

Dit is een stap voor de toekomst. Wij moeten echter zeker tot overleg tussen de partijen komen.

Ik heb nog één puntje, met name over de

risicoanalyse. De vraag was wat er ter zake op het terrein gebeurt. Hoe kunnen wij ongelukken vermijden? Daarover gaat het.

Ten eerste zijn er een aantal *precursors* of voorlopers van ongevallen. Een seinvoorbijrijding is eigenlijk ook een *precursor*. Het is niet omdat een trein een sein voorbijrijdt, dat hij een ongeval zal krijgen. Ook een railbreuk kan als *precursor* worden beschouwd.

Ten tweede, wanneer wij op inspectie gaan en daarbij zaken vaststellen die niet in orde zijn, kan zulks ook een inspiratiebron zijn voor extra controle op punten die meer aandacht behoeven.

Wij werken ook aan de ontwikkeling van een database, die enigszins vergelijkbaar is met de bestaande database in de luchtvaart en die de punten weergeeft die extra aandacht verdienen. Aldus kunnen wij zo efficiënt mogelijk controleren. Controle kost immers geld aan de sector, zoals mevrouw Coune al heeft gezegd. Wij moeten dus op de goede plaatsen controleren.

Wij moeten zo efficiënt mogelijk werken. Het is niet omdat er een ongeluk is gebeurd, dat er moet worden uitgebreid. Neen, we moeten absoluut oog hebben voor efficiëntie. Dat zal iedereen helpen.

Ik denk dat ik op de meeste vragen een antwoord heb gegeven. Als er nog vragen zijn, geen probleem.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd geef ik de leden de gelegenheid om gedurende een minuut het woord te nemen.

**Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour vos réponses. Parmi toutes les informations intéressantes qui ont été données, je retiens essentiellement que la mise en œuvre de TBL1+ n'est pas une étape logique vers l'implémentation de l'ETCS. Cette affirmation est radicalement différente de celle qui a été tenue jusqu'à maintenant par les responsables de la SNCB, par M. Schoupe et par Mme Vervotte. Cette information me semble particulièrement importante. Vous n'avez pas nié, vous avez même appuyé les impressions selon lesquelles il y a eu des problèmes de coordination entre Infrabel et la SNCB dans l'épisode TBL1-TBL1+.

À travers le discours que vous tenez sur le système de gestion de la sécurité, j'en conclus qu'il n'est pas tout d'en avoir un. Il y a toute la question de l'engagement des différents partenaires à le mettre en œuvre. D'après ce que vous dites, on en est encore loin aujourd'hui.

Peut-être est-ce la même chose dans d'autres pays européens mais ce qui nous préoccupe aujourd'hui, c'est la Belgique. Des enseignements très importants sont à retirer de l'audition d'aujourd'hui.

**Tanguy Veys** (VB): Ik repliceer nog kort. U zegt dat er wat de personeelsbezetting betreft wel degelijk een evolutie was, maar nog altijd ruim minder dan nodig was. Er wordt gezegd dat u er in 2012 met 40 personeelsleden in moet kunnen slagen alle taken te doen. Misschien kunt u in detail uitleggen hoe men aan die 40 komt? Bent u zeker dat dit aantal zal volstaan?

Ik vind uw antwoord over TBL1+ zeer verhelderend. Toen ik de keuze in twijfel stelde, kreeg ik vooral van de heer Van den Bergh kritische opmerkingen te horen. Nu krijg ik toch een bevestiging. Wanneer de DVIS rapporten opstelt voor de NMBS, en ik verwijs vooral naar het ontmantelen van de TBL1-apparatuur, is het stuitend om zien hoe daarmee omgegaan wordt.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zeg eerst nog iets over die vervanging van TBL1. Ik acht het nuttig de vraag te stellen waar wij vandaag zouden staan als in 2006 niet gestart was met het TBL1+-systeem. Hiermee reageer ik op de stelling van de heer Veys.

Verder dank ik u voor uw antwoorden. Ik wil wel nog twee punten aanhalen.

Ten eerste, over het veiligheidsniveau. In de presentatie werd gesteld dat het veiligheidsniveau behouden bleef tussen 2006 en 2009. Ik heb daar niet echt een reactie op gekregen. Ik wil mijn vraag van daarnet iets uitdagender stellen: betekent dit dat het veiligheidsrisico tussen 2006 en 2009 ook hetzelfde gebleven is? Of spreken wij over iets anders?

Ten tweede, mijnheer de voorzitter, ik weet niet waaraan het ligt, maar het is het jammer dat alleen het hoofd van de DVIS uitgenodigd is en niet het hoofd van het onderzoeksorgaan. Die had volgens mij nog een aantal zaken kunnen aanvullen. Maar dit terzijde.

**Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leurs réponses. M. Latruwe confirme les points douloureux, que l'on va devoir continuer à investiguer par rapport à certaines décisions, certains choix opérés au niveau des systèmes de sécurité et leur gestion, laquelle présente encore énormément de lacunes en ce qui concerne sa mise en œuvre.

L'audition des responsables du Groupe SNCB nous donne l'impression qu'à certains moments, tout va très bien, mais on sent très bien qu'il ne faut pas se voiler la face et qu'énormément de travail reste à accomplir dans la mise en place d'une véritable politique de sécurité au niveau de la SNCB.

J'aurais aimé obtenir une réponse à la question relative aux analyses de risque concernant le RER. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas l'impression d'avoir reçu une réponse à ma question.

**Ine Somers** (Open Vld): Ik sluit mij aan bij mevrouw De Bue. Uiteindelijk is duidelijk gebleken dat de CEO's de situatie veel rooskleuriger hebben weergegeven dan ze in werkelijkheid is. Er werd wel in overlegvergaderingen en allerlei informatievoorzieningen voorzien, maar dat leidt binnen een organisatie nog niet per definitie tot een zeer efficiënt veiligheidsbeleid en-cultuur. Er is nog heel veel werk aan de winkel.

**Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le président, je ne peux que remercier les différents orateurs pour leurs éclaircissements et leurs réponses. Je ne peux aussi que confirmer les propos tenus par mes collègues: selon les CEO, tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes en ce qui concerne la culture sécuritaire. Mais grâce à vos éclaircissements, nous comprenons qu'il reste énormément de travail à accomplir. Personnellement, je serai, dans les mois à venir, très vigilant en la matière.

De **voorzitter**: Collega's, ik stel u de volgende werkmethode voor. Werkmethodes zijn vandaag immers overal schering en inslag, dus ook in de politiek.

Er werden nog een paar vragen en opmerkingen geformuleerd. Ik stel voor dat u deze voor vrijdagmiddag schriftelijk bezorgt aan het secretariaat. Mevrouw Coune, wij zullen u die vragen dan bezorgen en dus verder een schriftelijke procedure hanteren. Ik vrees immers dat wij anders in tijdsnood geraken.

Ik wil u van harte danken voor uw bijdrage aan onze werkzaamheden. U zult nog bijkomend een aantal schriftelijke vragen moeten beantwoorden.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.39 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 13.39 heures.*