

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

du

LUNDI 13 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.41 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.41 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Karel Vinck, gedelegeerd bestuurder van de NMBS van 2002 tot 2004 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Karel Vinck, administrateur délégué de la SNCB de 2002 à 2004 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Goedemiddag collega's, welkom aan onze gasten. Voor de leden van de commissie is het stramien vertrouwd. Wat onze gasten betreft, u hebt rapporten van de experts, het ERA en het Rekenhof gekregen. Het is aan u om daarop een antwoord te geven of een uiteenzetting of uw visie te geven over de veiligheid in een breder kader. Daarna geef ik het woord aan de commissieleden om vragen te stellen of opmerkingen te maken. Het is dan aan u om te antwoorden. Ik geef u graag onmiddellijk het woord.

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, dames en heren leden van de commissie, ik ben graag op de vraag van de commissie ingegaan, omdat ik de voorbije dagen het uitstekende werk heb kunnen lezen dat door het Rekenhof en de groep van experts is geleverd.

Ik was in tijdnood, omdat ik na een lange

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

van

MAANDAG 13 DECEMBER 2010

Namiddag

zakenreis in Azië pas vrijdag in België ben aangekomen. Ik heb het voorbije weekend niettemin de tijd genomen om het dossier helemaal door te nemen. Rekening houdend met de heel korte periode die ik bij de spoorwegen heb meegemaakt, alsook met de herinneringen die bij mij opkomen over de situatie die ik bij de NMBS heb beleefd, lijkt het dossier mij compleet te zijn. Niet alleen qua analyse maar ook soms qua aanbevelingen heeft het zin en gaat het in de diepte.

Indien ik over het probleem van de veiligheid spreek en over de wijze waarop ik de problematiek bij de spoorwegen heb beleefd, moet ik teruggaan naar het moment en de manier waarop ik bij de spoorwegen ben beland.

In 2002 ben ik door de kabinetschef van de eerste minister en door de eerste minister zelf, de heer Guy Verhofstadt, gecontacteerd met de vraag of ik bereid was te helpen een op dat ogenblik heel verwarrende en erg troebele situatie op managementvlak bij de spoorwegen door te komen.

De situatie was dat de heer Schouppe zijn functie in februari 2002 had verlaten. Er was door de bevoegde minister een kandidaat gevonden, die twee weken nadien zijn benoeming echter had geweigerd. Men wist niet heel goed hoe men het probleem zou aanpakken. Op dat ogenblik heb ik met de kabinetschef contact gehad, aangezien ik een bepaalde ervaring had met de herstructurering van bedrijven. Ik wil echter onderstrepen dat ik geen ervaring had in het sturen van een overheidsbedrijf, zeker niet van het spoorwegbedrijf.

Ik ben toen gevraagd. Nadat ik had nagedacht, heb ik het aanbod aanvaard.

Ik ben op 6 juli 2002 als afgevaardigd bestuurder aangesteld met een dubbele, duidelijke opdracht van eerste minister Verhofstadt. De opdracht was, ten eerste, de organisatie aan de Europese richtlijnen aanpassen, met de splitsing van infrastructuur en operator. Ten tweede, met het oog op de nieuwe organisatie, de financiële structuur herschikken, met oplossingen voor de schuld. Dat in samenwerking met de raad van bestuur, die op dat ogenblik onder leiding van de heer Alain Deneef stond.

De prioriteiten die ik op dat ogenblik had, waren de volgende. Ten eerste, was er een verschrikkelijke *cash drain* van de spoorwegen en die moest zo vlug mogelijk gestopt worden. Die was vooral veroorzaakt door verliezen, niet alleen operationele, maar ook door de financiële lasten die zeer hoog lagen, en door de ABX-activiteiten. De meest dringende vraag op dat ogenblik, die eigenlijk bij iedereen leefde, was ABX. Wij zijn dan met een speciale werkgroep en met de aanwerving van een nieuwe afgevaardigd bestuurder van ABX te werk gegaan en hebben een desinvestering van ABX voorbereid en uitgevoerd. Maar dat heeft ons toch meer dan 3 jaren gekost om die oplossing te vinden en in te voeren.

Tezelfdertijd zijn wij begonnen – dat was de opdracht – met de voorbereiding voor de oprichting van, aan de ene kant, een infrastructuurbeheerder en, aan de andere kant, een operator, zoals voorzien in de Europese richtlijn. België had een zekere vertraging opgelopen bij de omzetting van die richtlijn en ik moet u zeggen dat er, buiten het zuiver organisatorische aspect dat al belangrijk en moeilijk genoeg was, ook een financieringsaspect was, rekening houdend met de situatie waarin de spoorwegen zaten. Dat heeft ook een zekere tijd gevraagd en we waren daarmee klaar op 31 december 2004. Het is dan ingevoerd in 2005.

Dat wil niet zeggen dat wij geen grote aandacht hebben gegeven aan de operationele problemen, vooral in het directiecomité. Maar u kunt begrijpen dat ik als nieuweling, die geen ervaring had in overheidsbedrijven, die geen ervaring had in het spoorwegbedrijf, een zekere tijd nodig had om me te oriënteren en te zien waar de prioriteiten lagen, wat de moeilijkheden waren en wat de problemen waren die prioritair moesten worden aangepakt.

Het is daarom dat ik voor dat operationele

gedeelte bijgestaan werd door een volgens mij gekwalificeerd directiecomité. Ik vormde een duo aan de top van het bedrijf met de algemeen directeur, een zekere mijnheer Martens, die een door en door wat men noemde “cheminot” was. Een man met een uitstekende reputatie en een erkende, grondige kennis van alle operationele problemen. Met die man heb ik samengewerkt. Die gaf mij ook in zekere mate de garantie dat, als er problemen aangepakt werden of beslissingen genomen werden, die goed genomen werden, met kennis van zaken.

Iedere week hadden wij een directiecomité. Ik had als prioriteit gezet dat iedere week het eerste punt op de agenda, na de goedkeuring van de notulen van de vorige vergadering, het aanbod komen van de dagelijkse operationele problemen was, met nadruk op de klantgerichtheid en de veiligheid. Dat om u te zeggen dat voor mij het probleem van de veiligheid toch belangrijk was. Het voorbijrijden van rode signalen werd als zware overtreding gezien, werd mij direct gemeld en werd direct geanalyseerd om dan de gepaste maatregelen te kunnen nemen. Heel dikwijls was dat een disciplinaire maatregel, omdat het uiteindelijk zeer dikwijls ging over menselijke fouten.

Wij hebben zo gewerkt, met die prioriteiten. Op 31 januari 2005 heb ik de NMBS verlaten in de overtuiging dat ik aan de dubbele opdracht van de eerste minister voldaan had.

Ik wens u ook de omgeving te beschrijven. Er heerste op dat ogenblik een heel grote onzekerheid bij de NMBS over de toekomst. Wij hebben dan het plan Move ontwikkeld dat daarop een antwoord moest bieden. Dat plan bewees ook dat zonder een zware herfinanciering van de NMBS, die er later gekomen is, er geen toekomst zou zijn. In die zin, door het feit dat wij zo schrap zaten op het niveau van de mogelijkheden, is er ook vanwege de overheid – terecht, volgens mij – gevraagd om zeer strikt naar de uitgaven te kijken. Onder andere naar de budgetten van de investeringen, maar we moesten ook rekening houden met de beperktheid die er bestond op het niveau van de dotaties, en met de budgettaire situatie van België. Er is nooit specifiek gevraagd om niet de nodige aandacht te geven aan bijvoorbeeld het veiligheidsaspect, maar we moesten toch alles doen in het kader van zeer strikte mogelijkheden op het financiële vlak.

Rekening houdend met het feit dat ik op dat ogenblik nieuw in die functie was, heb ik mij zelf afgevraagd welke de beste methode zou zijn om

het probleem aan te pakken om van de spoorwegen iets te maken dat op alle vlakken, ook op het niveau van de veiligheid, zijn mannetje kon staan. Ik had toen de overtuiging dat het model dat wij moesten trachten te realiseren de Zwitserse spoorwegen waren. Want die waren goed georganiseerd, zowel inzake de kwaliteit van de dienstverlening als in het kader van hun budgettair beleid. Daar konden wij een model van maken. Natuurlijk, die medaille had haar keerzijde, want de tarieven van de Zwitserse spoorwegen lagen hoger voor het passagiersvervoer, iets wat in België politiek moeilijk aanvaardbaar was. Wij hebben ons geïnspireerd, in een zeker aantal zaken, op wat er in Zwitserland gedaan werd, maar toch hebben we dat model als dusdanig niet kunnen volgen.

Ik steek niet weg dat ik ook een probleem van aanvaardbaarheid had als afgevaardigd bestuurder, vooral dan bij de bonden. Zij twijfelden eraan dat de man, die op zo'n wijze geparachuteerd werd in de spoorwegen, de nodige strategische visie, kennis en ervaring had aangaande de spoorwegen om een oplossing te bieden voor de herstructurering. Laat me zeggen dat we gedurende een jaar zowat naar elkander gezocht hebben. Nadien is dat gemakkelijker gegaan. Ik kan u zeggen dat de samenwerking met de bonden open, constructief en transparant gebeurd is.

Nu kom ik tot het probleem van de veiligheid zelf in de periode 2002-2004, in welke periode ik verantwoordelijk was. Ik kan niets anders doen dan teruggaan naar het rapport van het Rekenhof, teruggaan naar het rapport van twee experts. Ik heb ook de brieven die gekomen zijn in reactie op die rapporten vanwege de CEO's van de drie spoorwegmaatschappijen en van de ministers. Als ik het geheel neem, dan heb ik volgens mij toch een zeer goed beeld van de veiligheidsproblematiek over een zeer lange periode.

Wat ik ondervonden heb en wat ik mij herinner, met misschien de mogelijkheid onvolledig te zijn, is dat er beslissingen waren genomen in 1999 die herzien zijn na het ongeluk van Pécrot in 2001, met de bedoeling de veiligheidsmaatregelen en veiligheidssystemen versneld in te voeren. De planning was voorzien voor infrastructuur voor 2015 en voor het rollend materiaal voor 2012, denk ik. De voorwaarden van die versnelling waren echter belangrijk. Op dat punt refereer ik ook aan het rapport van de experts. Zij spreken over een kortere periode voor de homologatie van de apparatuur, een verhoging van de budgetten

met 5 miljard voor infrastructuur en 1,3 miljard voor het materieel, de aanwerving van bijkomend personeel en een grotere bijdrage van de constructeurs. Dat moest nageleefd worden, maar die voorwaarden zijn maar beperkt nageleefd geweest.

Wanneer ik in 2002 de hele situatie bekeken had, zag ik ook dat er een zeer grote vertraging op gang was waarvan ik de oorzaken niet goed begreep en waarvan ik niet begreep waarom die moest plaatsvinden. Dan ben ik tot de vaststelling gekomen dat er op dat ogenblik, vóór de keuze die bestond bij de spoorwegen, op technisch en technologisch vlak een – ik zal niet zeggen grote – tamelijke verwarring bestond over de wijze waarop onder andere ETCS geïmplementeerd moest worden.

Men had beslist voor ETCS, men wilde het hele net naar ETCS brengen, maar men twijfelde over de ETCS-standaard zoals hij op dat ogenblik was.

Behalve deze feiten was er ook nog een ander fenomeen dat eigenlijk bij alle Europese spoorwegmaatschappijen aanwezig was. Men had nog steeds de tendens om zuiver nationale systemen te ontwikkelen. Men had het NIH-syndroom, not invented here. Men wilde systemen ontwikkelen voor zichzelf, met eigen karakteristieken en wilde een beetje afstappen van wat een standaard zou geweest zijn, die op dat ogenblik niet kon opgelegd worden door Europa.

Het bestuderen van het dossier Aankoop van de Veiligheidsuitrusting voor het Rollend Materieel heeft, volgens mijn herinneringen, 2003 en 2004 in beslag genomen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de goedkeuring door de raad van bestuur van 1 oktober 2004.

Ter zake ga ik terug naar het rapport van de experts, die volgens mij zeer duidelijk stellen wat het probleem was. Ik ga het nog eens lezen, want ik denk dat het belangrijk is. Men spreekt over de vertragingen en zegt:

"Ce retard était dû en grande partie à la lenteur des progrès enregistrés au niveau international dans l'opérationnalisation des équipements de bord ETCS."

Ik zal daarop terugkomen.

Over die beslissing die op 1 oktober 2004 door de raad van bestuur genomen is in verband met de toekenning van 360 stellen zegt men:

"Cette décision constitue la première date officielle d'une évolution qui était déjà en cours et durant laquelle les plans ambitieux d'avril 2001 ont été progressivement remplacés par des nouveaux plans. Les nouveaux plans ne prévoyaient plus l'installation proactive et prioritaire de l'ETCS (...)"

Proactief wil zeggen dat het over heel het net gaat. Men had gezien dat er daar in de periode 2002-2004 moeilijkheden waren omdat men niet zeker was van het systeem.

"(...) l'installation proactive et prioritaire de l'ETCS sur la totalité du réseau belge, mais l'avènement d'une nouvelle phase accordant la priorité à un système d'arrêt simple comparable au système TBL1."

Het bestuur zag in en had ingezien dat de NMBS absoluut een systeem nodig had om toch een minimumveiligheid te garanderen die ook vergelijkbaar zou zijn geweest met wat in andere landen bestond. Het bestuur zag echter ook dat de ambitieuze doelstelling om het hele net over te schakelen op ETCS een bijna onmogelijke zaak was in de voorziene periode.

Er waren ook opmerkingen over de opleidingsprogramma's van de treinbestuurders, vooral omwille van de analyse van de statistieken. Voornoemde statistieken toonden immers aan dat de grootste reden waarom een treinbestuurder door een rood licht rijdt, een menselijke reden was.

De NMBS had ook gezien dat het grootste probleem bij de jonge bestuurders lag. Daarom is er op dat ogenblik een bijkomende inspanning geleverd om de jonge bestuurders nog beter op te leiden, zodat de risico's bij jonge bestuurders werden verminderd.

Ik zou u ook graag meegeven waar ETCS in de periode 2002-2004 stond. Ik heb dit pas gezien en begrepen, toen ik in 2005 de spoorwegen heb verlaten. Ik ben toen naar de Europese Commissie overgestapt in mijn hoedanigheid van coördinator voor ERTMS en voor de vrachtcorridors, wat ik trouwens nu nog ben.

Er zijn, zoals ook de vertegenwoordigers van de Europese Commissie hier in de bijzondere commissie hebben aangegeven en uitgelegd, drie grote periodes in het ETCS-verhaal geweest.

Er is, ten eerste, de periode 1995-2000, waarin de specificaties van een gewenste standaard, 2.2.2,

zijn bepaald. Toen is ook geprobeerd voormelde standaard te implementeren. Er zijn realisaties van bepaalde projecten geweest. Ik zal er straks nog op terugkomen.

Er is, ten tweede, de periode 2002-2005, waarin de eerste realisaties zijn gekomen, waaronder de realisatie van ETCS in Italië, Spanje en ook Luxemburg.

Er is, ten derde, de periode 2005-2010, die de stabilisatieperiode van de genoemde standaard is geweest. Ook daaraan zal ik nog een woordje wijden.

Het jaar 2006 is een heel belangrijk jaar geweest. Er was een standaard, namelijk 2.2.2, die echter niet eenduidig was. Er was wel de specificatie van de 2.2.2-standaard, die op vraag van de spoorwegen echter aan een groot aantal *change requests* – meer dan 100 – onderhevig was. Ten tweede, de standaard als dusdanig kon niet worden opgelegd. Iedere lidstaat en iedere spoorwegonderneming kon immers eigen eisen aan de leverancier stellen om aanpassingen aan te brengen.

Dat heeft in zekere mate geleid tot een wildgroei van de standaard 2.2.2 voor ETCS, omdat iedereen zijn eigen ETCS wou.

De mogelijkheid tot uniformisering was ook niet aanwezig, want men moet er rekening mee houden dat het European Railway Agency, dat daarvoor instaat, nog niet bestond of nog maar pas opgericht was.

Ten tweede, standaard 2.2.2 was bovendien wel goed voor hogesnelheidslijnen – en is daarom ook geïmplementeerd voor een aantal lijnen in onder andere Italië, op de lijn Rome-Napels, en ook in Spanje – maar het was niet voldoende voor de conventionele lijnen. Waarom niet? Het is een gemakkelijke standaard voor hogesnelheidslijnen, omdat het daar gaat om nieuwe lijnen, zonder overwegen en zonder de functionaliteiten die nodig zijn voor conventionele lijnen. De standaard voor hogesnelheidslijnen is dus eenvoudiger.

In 2006 zijn op Europees vlak de eerste technische specificaties voor de conventionele lijnen opgesteld. Men liet geen introductie van nieuwe systemen meer toe, wel een verbetering van de bestaande systemen.

België heeft toen bij de FOD Mobiliteit de diensten DVIS en OO opgericht, die moesten instaan voor het veiligheidsbeleid in België en voor het

omzetten van de Europese richtlijnen in Belgische wetgeving.

Wanneer men kijkt naar de realisaties van ETCS in die periode, ziet men dat de eerste belangrijke realisatie de lijn Rome-Napels was. Een hogesnelheidslijn, geen conventionele lijn. De tweede grote beslissing werd genomen in Luxemburg, hoewel dat een klein land is. Op een zeker ogenblik heeft Luxemburg beslist zijn hele net over te schakelen op ETCS.

Het ging allemaal niet zo gemakkelijk. In de periode 2002 bestond er nog veel twijfel over ETCS. In de periode 2002-2005, herinner ik mij, heb ik dikwijls gesproken met de heer Benedikt Weibel, die toen CEO was van de Zwitserse spoorwegen. Hij was toen voorzitter van de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC.) Ik was daar ondervoorzitter van. Hij was zeer kritisch, ook als hoofd van de Zwitserse spoorwegen, over ETCS, en hij zei dat ook publiekelijk. Dat werkte natuurlijk door bij de andere spoorwegmaatschappijen van Europa. Die twijfels werden onderling doorgegeven, en ook de NMBS had daar onder te lijden.

Toen ik de NMBS in 2005 verliet heeft de Europese Commissie mij gevraagd coördinator te worden van ERTMS. Met mijn ervaring bij NMBS plus mijn analyse over de situatie van ERTMS en ETCS in Europa heb ik de Commissie gevraagd en voorgesteld om als eerste prioriteit een unieke standaard voor Europa vast te leggen, zonder te spreken over vrachtcorridors of interoperabiliteit enzovoort. Die zou de basis moeten worden om die interoperabiliteit op Europees vlak te realiseren. Dat heeft zijn tijd gevraagd. Dat vroeg om een zeer zwaar coördinatiewerk, niet alleen op het niveau van de Commissie, maar ook met de 27 landen van de Europese Unie onderling. Een akkoord bereiken waar iedereen achter staat vraagt tijd. Het heeft geduurd tot juli 2008 met de ondertekening van de Memorandum of Understanding. Die definieert de standaard op Europees vlak en is nu ook gelegaliseerd. De 2.3.0d heeft een zeer precieze specificatiebeschrijving en een timing voor de evolutie van de software naar standaard 3.0.0.

2.3.0d is nu de unieke standaard. Er is ook, wat men noemt, een *deployment plan* voor de lidstaten vastgelegd. Daarin engageren de lidstaten zich om die omschakeling te doen voor de nieuwe hogesnelheidslijnen of voor de verbindingen die door de Europese Commissie worden gefinancierd. Sommigen, zoals Denemarken onlangs, hadden de moed maar ook

de ambitie om hun netwerk helemaal naar ETCS om te schakelen.

De standaard die in de periode 2002-2005 zo een complex en moeilijk probleem was, is gestabiliseerd. Dat is opgelost. We weten hoe we het moeten doen. Het huidige probleem op het niveau van de lidstaten, waaronder België, is niet de technische standaard maar de migratie van de bestaande systemen naar het nieuwe systeem wanneer men heeft beslist het hele netwerk om te schakelen. Dat is niet alleen een technisch maar ook een financieel probleem. Het is des te moeilijker omdat we vandaag in een crisis zitten. De middelen, zowel op het niveau van de lidstaten als op het niveau van de Europese Commissie, zijn beperkt.

Ons objectief bij de Europese Commissie, dat we met de lidstaten en België hebben besproken, is de realisatie van een spoorinteroperabiliteit in de Europese Unie.

Daarom is er ook een programma dat erin voorziet dat wij niet alleen de eerste sturingssystemen gaan introduceren op alle nieuwe hogesnelheidslijnen, maar ook op een zeker aantal corridors. Zes Europese corridors voor het vrachtvervoer en al de lijnen die eventueel gefinancierd worden door de Europese Unie. De lidstaten zijn nog altijd vrij om die overschakeling van hun netwerk door te voeren, maar als zij het doen, zijn zij wel gehouden aan de technische standaard. Zoals ik heb gezegd, Luxemburg, Denemarken en ook andere Europese landen hebben al beslist. Ik heb begrepen uit de rapporten die ik heb gelezen, dat ook België daarbij zal komen.

Ik wou bij deze gelegenheid ook nog de nadruk leggen op de interoperabiliteit. Er zijn in Europa drie transportmodes: de weg, de binnenvaart en de spoorweg. Waar ik mee bezig ben als coördinator en waarvoor wij eigenlijk precieze plannen hebben, is het realiseren van de spoorweginteroperabiliteit. Die interoperabiliteit heeft drie facetten, die uiteindelijk moeten worden uitgevoerd als men werkelijk naar een interoperabiliteit op Europees vlak wil gaan. Het gaat dan over de positionering van België in het kader van die Europese Unie.

Ten eerste, kijken naar de infrastructuur. Wat moet er allemaal aan die infrastructuur verbeteren? De optimalisatie van de infrastructuur. Dat is de grootste kost van het geheel. Twee, de introductie van ERTMS, zodat men ook in heel Europa met locomotieven kan functioneren die

met dezelfde standaard zijn uitgerust. Drie, er is een zeer groot probleem tussen de landen inzake harmonisatie van de reglementeringen. Ik zal er maar een noemen. De gemiddelde lengte van een trein is vandaag 440 meter. Mocht men tot een harmonisatie komen van die reglementering naar 750 meter – dat kan zonder grote investeringen -, dan zou dit een directe productiviteitsstijging betekenen en een bijdrage tot de competitiviteit van de spooronderneming. Homologaties van loco's en bestuurders zouden allemaal veel eenvoudiger kunnen verlopen, ook op administratief vlak, en dat zou een bijdrage kunnen leveren aan de interoperabiliteit en de positionering van België in het kader van die spoorwegvisie.

Ik heb deze kaart alleen maar willen tonen, omdat dit zes vrachtcorridors zijn. Wij spreken hier niet van hogesnelheidslijnen. Dat zijn zes vrachtcorridors die wij aan het uitdokteren zijn. België speelt daarin een zeer belangrijke rol. Er is een vrachtcorridor, de blauwe, die vertrekt in Antwerpen en gaat naar Lyon en Basel. Er wordt een verbinding tussen Antwerpen en Rotterdam gepland. De rode corridor die naar beneden gaat, is die van Rotterdam over Duitsland, Zwitserland naar Genua. Er is ook nog een lichtblauwe corridor die van Aken vertrekt en verbonden zal worden met Antwerpen en verderdoor naar het oosten gaat.

Er zijn drie corridors die zeer belangrijk zullen zijn voor het vrachtvervoer over het spoor en die vertrekken vanuit ons land, Antwerpen en Zeebrugge. Op dat vlak meen ik dat niet alleen de inspanningen die worden gedaan in het kader van de positionering van België zeer belangrijk zijn, maar dat ook het veiligheidsaspect hierin zijn juiste plaats moet vinden.

Dan is er, na het lezen van de rapporten, nog een vraag die verschillende keren terugkomt: is TBL1+ een verantwoorde keuze geweest? Ik denk, als men de hele situatie bekijkt, zoals ik die beschreven heb voor de periode 2002-2005, dat wij een beetje in een impasse zaten betreffende de wijze waarop het moest gebeuren. Er heeft toch een zekere mate van twijfel en verwarring gespeeld bij de beslissingen die zijn genomen.

In 2004 werd dan toch een zeker aantal beslissingen genomen, omdat wij moesten vooruitgaan. Wij waren er ons ook bewust van dat die situatie niet zomaar kon blijven duren. Wij hebben dus, met de raad van bestuur, op 1 oktober 2004 de beslissing genomen om ETCS en Euro-TBL1 te introduceren. In 2006, ik herinner

eraan, was de standaard 2.3.0d, die nu de unieke standaard is, er nog niet. Dat was nog niet beslist. De NMBS heeft zich op dat ogenblik afgevraagd of die er wel zou komen en wanneer die zou komen, en of zij daarop zouden kunnen steunen om het te realiseren.

TBL1+ was beter en gaf in elk geval een antwoord op de inhaalbeweging die moest gebeuren op het niveau van de veiligheid. Het systeem was niet zo performant of niet zo volledig als ETCS, maar ik denk dat in 2006 alleszins die beslissing moest worden genomen, om toch iets te doen. Die beslissing was verantwoord. Men is bij de Europese Commissie gekomen met dat probleem. Men had het voornemen dat te doen. Wij hebben geantwoord, als vertegenwoordigers van de Commissie, dat wij hen niet konden verbieden dat te doen, maar dat zij moesten in acht nemen dat het niet in contradictie mocht zijn met de ontwikkeling van ETCS. Het mocht die ontwikkeling niet in de weg staan. Dat werd ons verzekerd. Het kon ook geen verplichting inhouden voor internationale operatoren om zich ook uit te rusten met TBL1+, want dan zou men concurrentiële scheeftrekkingen krijgen.

Er was natuurlijk ook een economisch argument. Men beweerde dat TBL1+, op dat ogenblik, minder kostte dan ETCS, zoals het op dat ogenblik bekend was. Ik denk dat dit waar is. De vergelijking moet wel fair gebeuren. ETCS is een vollediger systeem dan TBL1+. Ik ben er vast van overtuigd dat de beslissing te goeder trouw werd genomen. Ik kan die ook volgen. Ik denk dat het ook een conclusie is van het rapport van de experts. Rekening houdend met de omstandigheden, de evolutie en de twijfels die er geweest zijn in het kader van het beslissingsvormingsproces, dat jaren geduurd heeft, denk ik ook op dit ogenblik, rekening houdend met de prioriteiten waarmee de NMBS geconfronteerd werd, dat het een juiste beslissing was.

Als coördinator van de Europese Commissie zeg ik dan wel: op voorwaarde dat er geen contradictie bestaat in de ontwikkeling van TBL1+ naar ETCS-standaard.

Daarvan zeggen de experts ook:

"La décision d'instaurer rapidement TBL1+ représentait une rupture par rapport à un quart de siècle de politique indécise et hésitante."

Ik heb dat dus beschreven.

"Il est clair que TBL1+ est un système de sécurité

simple de la première génération. Les experts considèrent que le développement et l'installation de ce système sont avant tout destinés à combler le retard encouru pendant les années 1980 et 1990.

Le TBL1+ permet, en effet, à la Belgique de combler partiellement un retard historique sur les réseaux ferroviaires étrangers."

Ik meen dus dat het een verantwoorde beslissing was. Op de vraag die gesteld werd: "Was TBL1+ een verantwoorde keuze?" kan ik de experts dus volgen.

Ik wil tot mijn conclusies komen. Ik meen, rekening houdend wat ik zag in de korte periode waarin in bij de NMBS was en gezien de ontwikkelingen sinds 2005, dat men de volgende stappen moet kunnen waarmaken. ETCS is een goed systeem. ETCS is gestabiliseerd. Daar kunnen wij in de toekomst op steunen. Het biedt de mogelijkheid het veiligheidsniveau te verhogen en de interoperabiliteit te verbeteren, wat toch de twee hoofddoelen waren.

TBL1+ moet beschouwd worden als een eerste fase in de uitrol van ETCS, vooral op het vlak van de infrastructuur.

In de rapporten luidde het commentaar dat de huidige organisatorische organen volstaan, op voorwaarde dat men ze doet werken zoals het moet. Dat geldt zowel voor het European Railway Agency op Europees vlak als voor DVIS en OO, die op Belgisch vlak bevoegd zijn om de systemen te begeleiden. Die nieuwe systemen, die een betere veiligheid op het spoor moeten garanderen, bestaan intussen. Men moet ze nu doen werken zoals het moet, en ze hun rol laten vervullen.

Om dit te verwezenlijken, is coherentie nodig. Dat is misschien moeilijk voor een overheidsbedrijf – dat is althans mijn ervaring –, maar coherentie is een belangrijke noodzaak. Er is coherentie nodig tussen de doelstellingen, de instrumenten en de beschikbare middelen, en daarmee bedoel ik zowel de financiële als de menselijke middelen. De middelen moeten ter beschikking gesteld worden en de coherentie moet volgehouden worden voor het realiseren van de programma's die wij hier besproken hebben. Zij zijn heel belangrijk – en zij zijn dus terecht in de commissie besproken – om een betere oplossing en toekomst te verzekeren voor de Belgische spoorwegen in het kader van de Europese Unie.

Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Bedankt voor uw uiteenzetting. Wie bijt de spits af om de eerste vraag te stellen?

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé. Comme vous vous en doutez, lors de nos dernières auditions, il a également été beaucoup question du choix de l'ETCS, dès 1999. M. Damar a parlé de "choix ambitieux et structurant". Mme Durant a qualifié l'ETCS de "Rolls-Royce" des systèmes de sécurité. Les experts, quant à eux, relèvent un demi-tour, un virage à 180°, en ce qui concerne l'ETCS et parlent même de blocage du dossier à partir de 2004.

Il est évidemment intéressant de vous entendre sur le dossier de l'ETCS, non seulement étant donné votre responsabilité à la tête de la SNCB à l'époque mais aussi au vu de votre vaste expérience européenne en la matière.

Comme vous l'avez rappelé, vous avez exercé la fonction de vice-président de l'International Union of Railways de 2003 à 2004, celle de président intérimaire de la Community of European Railway et vous êtes le coordinateur de l'ERTMS auprès de la Commission européenne.

Monsieur Vinck, en tant qu'administrateur de la SNCB, comment voyez-vous ce choix ou plutôt ce non-choix de l'ETCS? De même, comment le voyez-vous en tant que coordinateur auprès de la Commission européenne? Autrement dit, le coordinateur européen d'aujourd'hui approuve-t-il le choix posé par l'ex-administrateur de la SNCB entre 2002 et 2005? Je souhaiterais vous entendre précisément à ce sujet.

Karel Vinck: Monsieur, je n'aime pas vivre des situations schizophréniques, parce que cela met très mal à l'aise, mais pour être tout à fait honnête, ce système a suscité énormément de programmes, d'ambitions, vers les années 2002. C'était une toute nouvelle technologie, qui avait été développée entre 1995 et 2000. Le concept de signalisation et le concept de gestion à travers ce nouveau système étaient tout à fait nouveaux. Il s'agissait de faire entrer le ferroviaire dans l'ère digitale. Selon moi, vu la coordination européenne - mais je ne pouvais m'en rendre compte, parce que je n'avais pas cette connaissance lorsque j'étais administrateur délégué de la SNCB - on a été trop ambitieux. On a pris trop de risques.

Ce système était adapté aux situations simplifiées comme les TGV. Il s'agissait de lignes

complètement nouvelles, beaucoup plus simples que les lignes conventionnelles existantes. Que ce soit un bon système, j'en suis persuadé! J'en veux pour preuve le succès qu'il récolte en dehors de l'Europe. Toutes les nouvelles lignes, qu'il s'agisse de la Chine, de l'Arabie saoudite, de la Turquie, toutes emploient l'ERTMS. Je suis extrêmement positif concernant le potentiel de ces systèmes, tenant compte de l'effort consenti au niveau de l'Europe pour en faire un standard unique reconnu, qui est également légalisé. De ce point de vue, les paramètres que nous n'avions pas en 2002-2005 sont aujourd'hui présents. Dans ce cadre-là, on a connu cette évolution. Certains qui ne connaissent pas exactement la technologie et la technique peuvent s'interroger quant au temps encouru avant d'en arriver à ces conclusions.

Pour la période durant laquelle j'étais administrateur délégué, j'essayais de m'orienter. De tous côtés, certains me disaient qu'il s'agissait d'un programme extrêmement valable, techniquement attirant, etc. D'autres faisaient montre de plus de réticences, mais ces dernières s'inscrivaient davantage au niveau de la culture pratiquée au sein des chemins de fer, qui s'attachaient à des systèmes développés à l'intérieur de l'entreprise. Ils pouvaient difficilement accepter un système venant de l'extérieur. À mon avis, ce préjugé a, à présent, disparu. Malheureusement, on a passé cette période difficile entre 2000 et 2008. Auparavant, j'avais des discussions 'monstres' au niveau de l'Europe avec les Vingt-Sept concernant la valeur du système ETCS et surtout la valeur du standard 2.3.0d.

Le problème qui faisait l'objet de discussions est celui que j'ai mentionné et qui a trait à la question de savoir comment faire migrer les réseaux des systèmes nationaux existants vers le nouveau système et qui va payer.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé et je voudrais vous poser une question sur le système TBL1.

Je crois que votre conclusion rejoint celle des experts. En 2004-2005, on était dans une impasse. Il s'agissait de la moins mauvaise décision puisque c'était le moins mauvais système. Il fallait faire quelque chose pour garantir la sécurité sur le réseau. D'après vous, cette décision ne va-t-elle pas retarder la mise en place de l'ETCS sur notre réseau? Lors de leur audition, les CEO des sociétés ont évoqué un délai allant jusqu'en 2030. Ce délai vous semble-t-il correct et réaliste comparativement à ce qui se fait au

niveau européen? Quelle garantie avons-nous quant au fait qu'Infrabel, la SNCB et le Groupe SNCB respecteront bien les délais annoncés?

Karel Vinck: Tenant compte de la situation en 2005-2006, la décision de la SNCB d'aller vers le TBL1+ était justifiée. On a vécu une telle période d'indécision et de doute qu'il fallait à un moment donné prendre une décision.

En ce qui concerne les investissements eux-mêmes, il faudra faire la distinction entre les investissements qui sont réalisés au niveau de l'infrastructure et au niveau des équipements de bord. Pour l'infrastructure, le passage de TBL1+ à l'ETCS est une question d'adaptation du software. En ce qui concerne les équipements de bord, il faudra voir lesquels installer et dans quelle mesure les adaptations pour passer du TBL1+ à l'ETCS seront coûteuses. Je crois qu'il y a des solutions techniques acceptables.

En ce qui concerne l'implantation elle-même et l'insertion de la Belgique dans les programmes européens, notre pays est engagé pour les corridors tels que je viens de les montrer sur un plan de déploiement qui va de 2015, pour le corridor Anvers-Lyon/Bâle, à 2020 pour les autres corridors. Je crois qu'en ce qui concerne le troisième corridor qui part d'Anvers, cela va prendre un peu plus de temps en raison, entre autres, du problème lié au Rhin d'Acier qu'il faudra aussi résoudre.

L'échéance de 2030 concerne la conversion de l'ensemble du réseau belge mais, au niveau européen, nous ne pouvons intervenir en la matière. Nous intervenons pour les lignes qui sont cofinancées par la Commission européenne, pour les corridors car ils constituent un élément important du plan de déploiement européen sur lequel les États membres se sont engagés. En ce qui concerne la conversion de tout le réseau belge vers un système commun, c'est une décision interne. Selon moi, elle se fera principalement en fonction des possibilités budgétaires.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Vinck, merci pour votre exposé. Je voudrais revenir sur la période pendant laquelle on a continué à la SNCB à travailler ou à réfléchir à l'ETCS. Selon certaines informations, à la même période, les chemins de fer néerlandais par exemple travaillaient eux aussi au déploiement de l'ETCS, avec certains résultats. Vous avez évoqué des projets particuliers dans certains pays à la même époque mais selon vous, il était sans doute trop ambitieux de se diriger alors vers l'ETCS. Avez-

vous pu expérimenter une certaine résistance à l'intérieur de la SNCB au développement de ce système, et peut-être une appréhension au-delà de la logique et de la réalité des faits? Manquait-on d'envie de développer ce système pour l'une ou l'autre raison? Avez-vous eu cette impression lors de vos discussions, dans votre travail avec l'ensemble du groupe?

Ma deuxième question concerne le moment où on est passé au TBL1+, en 2004. À cette époque, se disait-on qu'on allait mettre en place le TBL1+ tout en conservant l'ETCS comme horizon, en continuant à y travailler? Ou alors, a-t-on mis de côté l'ETCS pour réaliser le TBL1+, en réservant le sort de l'ETCS à plus tard?

Karel Vinck: Pour revenir au premier point, la Hollande a décidé, à un moment donné, d'introduire l'ETCS, entre autres sur la ligne spéciale marchandises, la *Betuwe Lijn*. Cela n'a pas été une mince affaire! Les Hollandais ont rencontré un certain nombre de problèmes, principalement parce que des fonctionnalités manquaient ou du fait que des changements à apporter aux standards n'ont été réalisés qu'en cours de développement et en fonction des demandes. Par ailleurs, le fameux standard 2-2-2 a fait l'objet de 180 *change requests*, à savoir des demandes de changement au niveau des fonctionnalités mais aussi pour remédier aux erreurs présentes dans le software. Les Hollandais ont pris cette décision d'installer l'ETCS et en ont payé le prix. La Suisse également a décidé de l'introduire à un moment donné; elle en a aussi payé le prix mais elle s'en est sortie.

En ce qui concerne la SNCB, au moment où j'étais administrateur délégué, j'ai senti de la résistance mais elle était, me semble-t-il, compréhensible. On ne pouvait pas dire que, techniquement, ce standard était totalement au point. En outre, les commentaires émis par les autres sociétés ferroviaires, qui avaient décidé de l'implémenter ou non, lui parvenaient. Or, il y avait des doutes sur la faisabilité d'implanter un tel système. La résistance provenait, dès lors, de cette situation floue quant au potentiel et à la définition du standard même.

Je ne suis donc pas surpris qu'il y ait eu de la résistance, même si je ne peux pas dire qu'elle était telle qu'elle a finalement mené à un blocage de la part des collaborateurs de la SNCB ou qu'il a été question de "sabotage". Au niveau du comité de direction, je n'ai jamais entendu de tels propos.

Quand j'ai parlé avec le groupe SNCB du TBL1+, il a toujours été clair, et M. Lallemand l'a répété ici, que l'horizon était l'ETCS. Dans ce cadre, je n'avais donc aucune raison de dire au groupe SNCB que le TBL1+ ne me convenait pas.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn eerste vraag speelt in op uw functie als gedelegeerd bestuurder in de periode 2002-2005, mijn tweede op uw Europese functie als coördinator van ERTMS.

Kort na het ongeval in Pécrot in de periode 2002-2005 stellen we vast dat het ongeluk, in tegenstelling tot in vele andere landen, niet de hefboom is geweest om snel tot een ingreep te komen in het veiligheidsgebeuren van de NMBS. We stellen vast dat in onze buurlanden zware treinongevallen steeds hebben geleid tot drastische investeringsplannen in beveiligingssystemen. Het is misschien kort door de bocht maar Pécrot heeft enkel voor een versnelling in de GSM-R gezorgd. Dat is merkwaardig omdat men tegelijk heeft vastgesteld dat het aantal voorbijrijdingen van rode lichten steeg. Dat werd blijkbaar in eerste instantie aanzien als een menselijke fout en minder als een systeemfout. De uitspraak van de rechter in 2004 naar aanleiding van het ongeval wijst toch expliciet naar het gebrek van een stopsysteem als een fout en als een van de vier redenen waarom het tot een veroordeling is gekomen.

In 2003 had men toch de indruk moeten krijgen dat ETCS niet zomaar snel zou kunnen worden ingevoerd. Toen had men toch de noodzaak moeten aanvoelen om snel tot een hogere veiligheid van het spoorwegsysteem te komen en dan vooral met betrekking tot het passeren van rode lichten. Daarover wil ik meer feedback. Ik mis het aanvoelen dat er op die tijd effectief werd nagedacht om snel tot een verhoging van de veiligheid te komen. Ik denk niet dat het met ETCS toen al mogelijk was.

Een tweede element vertrekt vanuit uw Europees perspectief. U stelde zelf dat er pas vanaf 2008 een stabiele versie van ETCS was. U verwees naar Zwitserland en Nederland als landen die vroeger hebben geprobeerd om ETCS te installeren. In België is dat trouwens ook geprobeerd op de hogesnelheidslijn, met alle vertragingen vandien. U zei dat men daar een prijs voor heeft betaald.

Wil dat zeggen dat het op vlak van efficiëntie weinig zin had om voor de stabiele versie in 2008 al zwaar op ETCS in te zetten? Vanaf wanneer kon men binnen NMBS weten dat dit verhaal niet

snel tot een oplossing zou leiden en dat men alternatieven zou moeten zoeken? Dat was volgens mij in de periode 2004-2005.

Aanvullend, en daarmee sluit ik aan bij de vraag van mevrouw De Bue over het programma richting 2030, zegt u dat wij vanuit Europa geen uitspraken of dwingende maatregelen kunnen nemen omdat wij alleen over de corridors en het hogesnelheidsnet en niet over de bestaande infrastructuur kunnen spreken. Vanuit Europees perspectief kunt u echter wel kijken en vergelijken met andere landen, met andere spoorweginfrastructuurnetten, in hoeverre dit een realistische, een ambitieuze dan wel een vrij gematigde ambitie is om een spoorwegnet van meer dan 3 000 km met een dergelijk systeem te gaan uitrusten.

Tot daar mijn vragen die misschien wat vaag zijn, maar waarop ik toch een antwoord verwacht.

Karel Vinck: Over Pécrot wil ik heel eerlijk zijn. Ik ben in 2002 na Pécrot binnengegaan. Wij bevonden ons daar in een zeer verwarrende situatie, want er was daar een vacuüm op het niveau van de afgevaardigd bestuurder, de CEO enzovoort. Degene die moest binnenkomen, is niet binnengekomen. Dan was er tijd nodig om mij te overtuigen om te komen.

Eens ik er was, werd er in het directiecomité natuurlijk niet alleen over gesproken, ik had ook mijn prioriteiten gekregen van de eerste minister. Maar het probleem van Pécrot was zeer aanwezig. Als er werd gediscussieerd over veranderingen die moesten gebeuren, over werkwijzen die moesten worden aangepast enzovoort, dan was het toch altijd met Pécrot, een zeer zwaar ongeval, op de achtergrond. Wij moesten alles doen om dat te vermijden.

GSM-R was tamelijk klaar. Trouwens, er was maar één systeem. Over ETCS is in 1999 zeer enthousiast beslist. Dat werd nog eens bevestigd in 2001. Zoals het beschreven was, was dat een goed systeem, zoals dat nu een goed systeem is, maar dat was eigenlijk ontwikkeld voor de hogesnelheidslijn. De standaard 2.2.2 die dan voorlag, kon men gebruiken met de functionaliteiten die erin zaten voor de hogesnelheidslijn. Voor de conventionele lijn was dat zeer moeilijk. Dat was nog niet concreet.

Van die kant waren er verschillende bemerkingen en discussies, ook in het directiecomité, met de vraag of dat er aan voldoende beantwoordde. Dan hebben een aantal ingenieurs gezegd dat het er

niet aan beantwoordde en dat er nog aanpassingen moesten gebeuren. Dat was een gedeelte van de *change request*.

Wij bevonden ons daar in de situatie dat het er met betrekking tot de keuze van het systeem in zekere mate nog tamelijk verward aan toe ging.

Hoewel, om op uw vraag te antwoorden, de zaak van Pécrot beïnvloedde zeer zwaar de discussies die op het niveau van de veiligheid plaatsvonden.

Rekening houdend met het technisch probleem waarmee we geconfronteerd werden hebben we meer de nadruk gelegd op een factor waarop we werkelijk invloed konden uitoefenen. Ik denk dat dit ook gebeurd is. Het ging dan om de opleiding van de bestuurders zelf. Dat is zo'n beetje de situatie. Vooral op het niveau van het directiecomité, maar ook in het kader van de raad van bestuur, was er een sense of urgency.

De tweede vraag ben ik even kwijt.

Jef Van den Bergh (CD&V): De vaststelling was dat we pas in 2008 een vast gedefinieerde versie van ETCS hebben gekregen. Was het daarvoor al zinvol? Er werd gezegd dat België lang gearzeld heeft om daar effectief ten volle voor te gaan. Als ik uw uitleg hoor, zegt u dat ook Zwitserland en Nederland daar hun prijs voor betaald hebben. Vanuit effectiviteitspunt meen ik dat het dan weinig zinvol was om daar vóór 2008 al ten volle voor te gaan.

Karel Vinck: Als men sprak over hogesnelheidslijnen kon het beslist worden. Mits de nodige aandacht en zorg kon dat systeem gebruikt worden. Het is trouwens gebruikt in Italië en Spanje en het heeft gewerkt. Op het vlak van de conventionele lijnen hebben de anderen de prijs betaald. Dat zullen ze ook erkennen. Laat ons zeggen dat we vanaf ongeveer 2006 wisten waar we heen gingen. Er was echter niets gelegaliseerd. Op Europees vlak was er nog geen beslissing genomen. Wij hebben eerst de 2.3.0 ontwikkeld. Dan zijn er nog een paar aanpassingen gekomen en werd het de 2.3.0d. Die hebben we dan langs de Commissie om doen legaliseren. Als men uitgaat van de verantwoordelijkheid en de risico's die men bij dergelijke beslissingen neemt, dan zou men tot 2008 hebben moeten wachten, hoewel de ontwikkelingen op technisch vlak gekend waren. Ze waren ook gekend in de technische middens van de spoorwegen.

Wat de overschakeling zelf betreft, moesten de

spoorwegmaatschappijen in België zelf beslissen of het goed was om helemaal over te schakelen of niet. In Denemarken heeft men dat gedaan omdat dit hen de maximale flexibiliteit geeft, zowel voor het intern verkeer als voor het Europees verkeer.

Als men het ETCS-systeem goed inpast in de infrastructuur en aan boord, geeft dit een verhoging van de capaciteit. Men verwacht dat er dan een verhoging van de capaciteit is.

Van het moment dat u denkt wat de Europese Commissie ook denkt – het spoorwegverkeer is een zeer belangrijke factor in de mobiliteit en eigenlijk kunnen we niet anders verwachten dan een groei op dat vlak – dan kan men beslissen, misschien niet voor 100 % van de interne verbindingen maar toch voor een groot percentage, om ETCS daar te plaatsen, omdat het ook compatibel is met uw grote internationale verbinding. Van die kant denk ik dat er een grondige analyse moet gebeuren door de spoorwegmaatschappijen zelf, om te zien of men dat kan doen. Het is ook zo dat, als men het niet doet, men aan boord ook in systemen moet voorzien die de locomotieven de mogelijkheid geven aan de twee te werken. Dat zijn dan de fameuze STM's.

Jef Van den Bergh (CD&V): Daarbij aansluitend. Ik denk dat de NMBS hier al te kennen heeft gegeven dat men effectief tot een volledige uitrusting wil komen. Men stelt daarvoor 2030 in het vooruitzicht en dat lijkt voor velen van ons nog een eeuwigheid. ETCS is natuurlijk niet iets dat men zomaar in 1, 2, 3 installeert, al zeker niet op de bestaande lijnen. Daarom dat ik toch nog even wil terugkomen op die datum of dat perspectief van 2030. Is dat een ambitieuze of weinig ambitieuze doelstelling, gezien het werk dat dit met zich meebrengt op bestaande lijnen die nog dag in dag uit moeten functioneren?

Karel Vinck: Naar mijn persoonlijke mening is het geen ambitieuze doelstelling. Ik zal niet zeggen dat het voor 2020 zal gebeuren, ermee rekening houdend dat het 2010 is. 2030 is niet een zeer ambitieuze doelstelling. Natuurlijk, dat hangt af van de coherentie: wat zijn de doelstellingen die we bepalen? Dat hebt u zelf gezegd. Wat zijn de middelen die we ter beschikking hebben? Die coherentie tussen doelstelling en middelen die ter beschikking gesteld worden, moet er natuurlijk ook zijn, anders kan men dat natuurlijk niet realiseren.

Ine Somers (Open Vld): Ik heb nog een vraag over de wekelijkse bijeenkomsten met het

directiecomité, waarop de operationele veiligheid permanent werd besproken en in kaart gebracht. We zijn ons bewust van de problemen die het systeem ETCS met zich meebracht: er was geen systeem dat snel en uniform geïnstalleerd kon worden. Tijdens die vergaderingen moet er toch ook vastgesteld zijn dat er sinds de jaren negentig totaal geen verbetering meer is geweest van de veiligheid op ons klassieke net, en dat ook TBL1 niet meer verder werd uitgerold, waarbij wij in situaties kwamen waarbij zich defecten voordeden op plaatsen waarop TBL1 geïmplementeerd was, zodat we eigenlijk achteruitgingen in plaats van vooruit.

Ik lees ook – u hebt dit daarnet aangehaald – op pagina 17 van het rapport van de experts dat er in de plaats een nieuwe fase kwam die prioriteit gaf aan de uitrusting van een eenvoudig stopsysteem vergelijkbaar met TBL1. Waarom werd niet geopteerd om op dat moment toch TBL1 uit te rollen, om op die manier toch iets te hebben op onze eigen klassieke lijnen in België?

U hebt ook nog gezegd dat TBL1+ volgens u een rechtvaardige keuze is, op voorwaarde dat het de implementatie van ETCS niet in het gedrang brengt. Beschikt u over elementen waaruit u eventueel zou kunnen besluiten dat dit mogelijks het geval kan zijn? Hoe schat u het risicoverschil in dat er bestaat bij de implementatie van een TBL1+-systeem of een ETCS-systeem? Hoe gaat de NMBS als groep om met dat verschil in risico?

Ik heb dan nog een derde vraag met betrekking tot de implementatie van ETCS met als doelstelling 2030. Collega Van den Bergh heeft al gevraagd of dit een realistische doelstelling is. Ik zou u als expert willen vragen welk systeem u de voorkeur geeft. Het ETCS 1-systeem of ETCS 2.3? Waarom? Dat laatste systeem biedt toch extra voordelen inzake capaciteit en dergelijke meer?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, op het niveau van de wekelijkse vergadering die wij met het directiecomité hadden, discussieerden wij, zoals ik reeds heb aangegeven, over de operationele problemen. Bij gelegenheid discussieerden wij ook over bepaalde ontwikkelingen die lopende waren. Het ging echter vooral over eventuele problemen, zoals bijvoorbeeld het voorbijrijden van signalen, maar ook over de marktontwikkelingen, de klachten en het relaas dat door de ombudsmannen ter zake werd gebracht.

Over het voorgaande werd gediscussieerd,

waardoor wij meer klantgericht konden trachten te werken. Klantgerichtheid was duidelijk een van de prioriteiten bij de NMBS, rekening houdende ook met de historiek.

Ten tweede, op het niveau van het systeem zelf rijst de vraag waarom wij op een bepaald ogenblik, ook in het kader van de discussies binnen het directiecomité, niet hebben beslist om met TBL1 gedaan te maken. Wij hebben zulks niet gedaan, omdat net in die periode voortdurend werd beweerd dat het ETCS-systeem heel dicht bij een oplossing of een beslissing stond. Er werd ons dus gevraagd nog een beetje geduld te oefenen, omdat men er wel uit zou komen.

Ik ben in 2002 bij de NMBS gearachuteerd. Ik ontken niet dat ik ook enige tijd nodig heb gehad om na te gaan in functie waarvan een beslissing moest worden genomen en welk risico ter zake kon worden genomen. Een en ander is dus te wijten aan voornoemde twijfelsituatie, waarin de NMBS zich een bepaald aantal maanden heeft bevonden.

Ik ben in juli 2002 bij de NMBS gekomen. Vooraleer ik dus wist waar ik stond, zijn er al gauw zes maanden voorbij. In 2003 en 2004 hebben wij wel aan de ontwikkeling van de veiligheidssystemen gewerkt. In 2004 hebben wij uiteindelijk de beslissing genomen die ook in de rapporten van de experts staat.

Indien wij TBL1 met ETCS vergelijken, is een van de voordelen van het ETCS-systeem dat er, vooral bij ETCS 2, een continue controle op de snelheid is. De automatische controle die er op de snelheid van de treinen moet zijn en op de risico's die de treinen lopen, wanneer zij een of ander obstakel op hun weg vinden, is bij ETCS gedekt.

Indien tussen ETCS 1 en ETCS 2 moet worden gekozen, is een van de punten ter overweging het feit dat ETCS 2 veel meer geld kost. Dat is duidelijk. De hele communicatie gebeurt immers door de RBC-systemen via het GSM-R-netwerk. ETCS 1 doet daarentegen nog altijd een beroep op de signalatiesystemen. De bestuurder moet bovendien nog altijd visueel controle houden op wat er gebeurt.

Het is een kwestie van het gebruik van de lijnen. Is het beter voor de controle en de veiligheid, rekening houdend met de capaciteit van de lijnen en het gebruik van de capaciteit, om het ETCS 2-systeem te gebruiken, of zou ETCS 1 voldoende kunnen zijn? Kortom, het is een kwestie van welke techniek men zal gebruiken, rekening houdend

met het risico dat men wil lopen en met de kosten van de twee.

Ine Somers (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord, maar ik wil nog een specifieke vraag stellen. Op pagina 17 staat dat er beslist werd om een systeem vergelijkbaar met TBL1 in te voeren. Ik weet niet waarom daar niet TBL1 staat, maar wel "een systeem vergelijkbaar met TBL1". Wij hebben al gehoord dat de reden waarom de beslissing genomen werd om in de richting van TBL1+ te gaan, in de plaats van TBL, is dat de intellectuele rechten van het TBL-systeem bij Alstom zaten en dat men daar vanaf wou. Mede daardoor heeft men het TBL-systeem niet meer verder ontwikkeld.

Karel Vinck: Daarover kan ik niet oordelen. Dat is een beslissing die de huidige verantwoordelijken genomen hebben. U sprak over de intellectuele eigendom van Alstom.

Ine Somers (Open Vld): Ja, maar er is in 2004 wel beslist om te gaan voor een systeem vergelijkbaar met TBL1, en niet voor TBL1. Daarvoor moet er een reden geweest zijn.

Karel Vinck: Ik herinner mij in elk geval niet dat de intellectuele eigendom een factor was in de beslissing. Op het niveau van de veiligheid van TBL1 zat men toch ook met het probleem dat het systeem niet 100 % overtuigend was. TBL1+ gaf, rekening houdend met de nodige afstand om de trein een signaal te geven om die te doen stoppen, een grotere veiligheid. Ik denk niet dat op dat ogenblik TBL2 rijp was. Men kon dus ook niet naar TBL2 gaan. Dat zal de reden geweest zijn voor de beslissing die op dat ogenblik genomen werd. Men kon niet naar ETCS en TBL2 was nog niet genoeg ontwikkeld. Er bleef dus niet veel keuze over.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur Vinck, je vous remercie pour votre exposé. Vous nous avez donné plusieurs motifs à ce que j'appellerai une "marche arrière" entre l'ETCS et le TBL1+. Vous avez dit aussi qu'à votre arrivée en juillet 2002, vous aviez deux missions "imposées" par M. Verhofstadt qui étaient remettre sur les rails les finances de la SNCB et mettre en place ABX. Cette mise en place n'a-t-elle pas précisément contribué à cette marche arrière entre l'ETCS et le TBL1+?

Deuxièmement, après avoir entendu les ministres ces dernières semaines, nous avons pu constater que les liens entre la SNCB et leur cabinet n'étaient pas perçus de la même manière par

chacun d'entre eux. Selon vous, comment fonctionnait la coopération avec les ministres successifs? Une réelle autonomie vous était-elle laissée? L'implication du ministre ou de son commissaire du gouvernement n'était-elle pas trop forte?

Karel Vinck: Tout d'abord, la création d'ABX n'a pas interféré dans le choix entre le TBL1+ et l'ETCS, auquel je n'ai pas été confronté, vu qu'il est intervenu plus tard. Il est évident, quand on parle des moyens à disposition de la société, qu'ABX a sûrement joué un rôle dans leur disponibilité, vu les pertes à couvrir. Mais ce n'est pas intervenu directement dans le choix des systèmes.

Quant aux interventions des ministres, cela dépend de la personnalité de chacun d'eux. Certains ont l'habitude de s'impliquer plus que d'autres mais la relation avec le ministre et avec le pouvoir politique était principalement l'objet du contrat de gestion passé entre le gouvernement et la société. Dans ce cadre, on avait une marge de liberté qu'on employait pour gérer la société convenablement, comme il le fallait. L'un ou l'autre domaine pouvait être plus délicat pour certains et à certains moments, comme la question des tarifs, des augmentations de tarifs. Ce point était évoqué régulièrement dans nos relations avec les ministres et nous n'avions aucune liberté en la matière, même dans le cadre du contrat de gestion.

Christophe Bastin (cdH): Excusez-moi d'insister avec ABX, mais nous faisons de la politique et il s'agit de choix! Vous dites "directement, sûrement pas, mais indirectement, peut-être". Je souhaiterais une réponse plus précise. En d'autres termes, si la SNCB n'avait pas dû renflouer ABX, elle aurait pu faire le choix de l'ETCS, d'un système plus performant?

Karel Vinck: Monsieur Bastin, je ne donnerai pas une réponse sibylline. Effectivement, si la SNCB n'avait pas dû renflouer ABX, elle aurait eu plus de moyens à disposition et, dès lors, plus de marge et de liberté au niveau des choix, des investissements et des systèmes.

Linda Musin (PS): Monsieur Vinck, je voudrais poursuivre la réflexion de mes collègues, notamment Mme De Bue et M. Van den Bergh, concernant l'agenda de l'implémentation du système ETCS. Votre exposé était vraiment intéressant pour comprendre les résistances, les réticences, les attermoissements de la SNCB durant pas mal d'années. On saisit mieux cette évolution

tout en nuance. Mais aujourd'hui, on n'en est plus à s'interroger mais à savoir comment procéder à la migration au niveau de ce système et des moyens financiers à y accorder.

En ce qui concerne l'agenda et la *deadline* de 2030, vous avez dit tout à l'heure que cet objectif n'était pas ambitieux à vos yeux. Dans votre rôle actuel de coordinateur de la Commission européenne, étant donné que vous avez une vue d'ensemble de ce qui se passe au niveau européen, pouvez-vous nous brosser un rapide tableau de l'état d'avancement de l'implémentation de l'ETCS dans les autres pays, afin de comprendre notre décalage, notre retard par rapport à d'autres pays? Il est particulièrement intéressant pour moi d'établir une comparaison avec ces derniers par rapport à l'implémentation, aux moyens financiers.

Karel Vinck: Madame, en ce qui concerne l'implémentation de l'ETCS, il faut opérer une distinction entre les pays qui ont décidé de switcher complètement leur réseau et les autres. Pour la grande majorité, c'est-à-dire les autres, il faut partir du point de vue que le standard en tant que tel est fixé à partir de 2008 pour les lignes conventionnelles et par déduction aussi pour les TGV, pour lesquels l'application était plus simple.

La Commission a demandé que les nouvelles lignes TGV et celles qu'elle a cofinancées soient équipées de l'ETCS. Dans tous les projets, principalement dans les grands pays, où il y a des lignes *cross border*, qui traversent les frontières, une partie du financement est prévu par la Commission, à concurrence d'environ 20 %, les 80 % restants étant à charge du budget de l'État membre.

En ce qui concerne les locomotives, nous allons plus loin. Pour les locomotives *cross border*, c'est-à-dire celles qui traversent les frontières, 50 % du financement nécessaire est couvert, de manière à inciter les pays à switcher vers l'ETCS. Un plan de déploiement engage les pays membres à réaliser un certain nombre de liaisons inter-européennes pour les échéances 2015 et 2020.

Certains pays ont décidé de switcher mais ils ne sont que très peu nombreux (la Suède en grande partie, le Danemark, la Hollande en grande partie, le Luxembourg, l'Espagne principalement au niveau du TGV, en Italie qui dispose d'un programme complet pour le passage à l'ETCS non pas sur la totalité du territoire national mais sur toutes les grandes liaisons, etc.). Le

phénomène prend de l'ampleur et, tenant compte du fait que la stabilisation n'est effective que depuis deux ans, nous espérons que ce mouvement va s'accroître. Mon rôle consiste en l'implantation des différents programmes dans les 27 pays.

Linda Musin (PS): Monsieur Vinck, si je vous entends bien, des distinctions existent, ce qui rend la comparaison difficile. Je reviens toutefois sur la réaction que vous avez eue précédemment disant que le programme 2030 au niveau belge vous semble peu ambitieux par rapport à l'ensemble des pays.

Karel Vinck: Personnellement, si j'étais responsable, je serais plus ambitieux.

Jef Van den Bergh (CD&V): Met betrekking tot het plan naar 2030 en de volledige uitrol van ETCS, Zwitserland heeft een gelijkaardig plan maar daarin speelt het zogenaamde *limited supervision* van ETCS een belangrijke rol.

Kan dat een rol spelen in de uitrol van ETCS in ons land? Hoe verhoudt zich dat ten opzichte van ETCS zoals dat vandaag is gedefinieerd?

Karel Vinck: Ik word misschien technisch. Wij hebben nu 2.3.0d als standaard. Dat is voldoende om een net te equiperen. Het is een softwaresysteem. We moeten afwachten hoe dat verder evolueert. In het akkoord van 2008 zit ook een akkoord om die software van 2.3.0d te laten evolueren naar 3.0.0. Daar zit die *limited supervision* in. Er is ook de voorwaarde dat de zogenaamde *backwards compatibility*, de compatibiliteit tussen 3.0.0 en 2.3.0d, moet worden verzekerd. Dat wil zeggen dat een infrastructuur op 2.3.0d treinen op 3.0.0 moet kunnen *runnen*. Het tegenovergestelde is niet waar, in die zin dat als men de 3.0.0 heeft, men daarop geen treinen kan doen rijden met 2.3.0d. Dan is er een upgrade naar 3.0.0 nodig.

Ten eerste, de Commissie heeft erin voorzien om in het kader van de financiering te kunnen tussenkomen om die upgrade te doen. Ten tweede, in contracten voor nieuw materieel kan men die upgrade voorzien. Dat heeft de industrie ook aanvaard. Van die kant hebben wij de mogelijkheden gedekt.

Jef Van den Bergh (CD&V): Specifiek naar *limited supervision*. Als ik het goed heb begrepen is dat een versie van ETCS op iets lager niveau qua bescherming van snelheid en is het meer een veredeld stopsysteem maar dan compatibel met

ETCS. In Zwitserland zou men dat om financiële redenen op de minder drukke lijnen willen installeren terwijl men op de drukste lijnen de *full supervision* zou willen installeren.

Moet de *limited supervision* nog gehomologeerd worden?

Karel Vinck: Op de drukke lijnen moet men *full supervision* hebben om permanent volledige controle te hebben over de snelheid. *Limited supervision* geeft een punctuele controle over de snelheid. Dat is het enige verschil. Dat hangt af van de keuze en de natuur van de lijn die men gaat dekken.

De **voorzitter:** Heeft er nog iemand een vraag over dit technisch punt?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik heb eerst twee beschouwingen.

Ten eerste, over de keuzes van de heer Vinck toen hij aan het hoofd van de NMBS stond. Naar mijn aanvoelen verwijst hij al te gemakkelijk en te vaak naar Europa, meer bepaald in verband met de homologatie. Ik verwijs naar de voorbeelden in het buitenland en de beslissingen die op dat moment werden genomen en doorgevoerd. Men stond daar toch veel verder. Ik denk dat op dat moment in elk geval een aantal foute keuzes werd gemaakt of gemakkelijheidshalve werd gegrepen naar Europa om die beslissingen in België niet door te voeren.

Een tweede bemerking, is de volgende. In uw uiteenzetting zegt u dat de problematiek van de roodlichtoverschrijdingen zeer ernstig en aandachtig werd gevolgd en dat er ook disciplinaire maatregelen werden genomen. In hoeverre heeft de NMBS bij de vaststellingen over het voorbijrijden van de rode lichten telkens de afweging gemaakt of het ging om een menselijke fout of om het falen van het technisch systeem?

U zegt dat het merendeel aan menselijke fouten te wijten was. Ik denk toch dat het in de realiteit veeleer omgekeerd was.

Ik heb ook nog drie concrete vragen.

Ten eerste, wij hebben vorige week mevrouw Durant op bezoek gehad. In haar uiteenzetting zei zij dat de NMBS nogal autonoom was. Er was natuurlijk de evolutie van het statuut, maar zij zei dat zij weinig vat had op de beslissingen en de prioriteiten van de NMBS.

In uw uiteenzetting hebt u vooral naar premier Verhofstadt verwezen, vanuit zijn bevoegdheid en zijn toezicht. De richtlijnen kwamen vooral van daar en u moest budgettair de boel zien te rooien. Er waren veel minder richtlijnen op het vlak van veiligheid.

Hoe was de relatie met minister Durant op het vlak van de samenwerking, het toezicht? Hebt u voldoende inspanningen gedaan om haar erop te wijzen dat een aantal bijkomende inspanningen op budgettair vlak door de overheid nodig waren om ook op het vlak van veiligheid de nodige realisaties te doen? Of kunt u veeleer zeggen dat er voldoende sturing op het vlak van de veiligheid door mevrouw Durant is geweest?

Een tweede vraag houdt verband met een bemerking in het rapport van het Rekenhof. Op pagina 61 stelt men, specifiek in verband met GSM-R, dat voor de planning de uiterste datum voor de realisatie van het project in 2001 verschuift naar 2005 en in 2008 verschuift naar 2009, voor de infrastructuur, en naar december 2010 voor de boorduitrusting. Vooral de periode tot en met 2004 wordt gekenmerkt door grote onduidelijkheid over de planning. In de loop van 2001 en 2002 worden bijvoorbeeld drie verschillende einddata voorgesteld.

Bijkomend is de regelmaat waarmee in beide projecten deadlines worden aangepast en het feit dat er soms op hetzelfde moment in verschillende documenten andere plannen worden gehanteerd. Dat illustreert dat de voorgestelde planning zeer relatief is en zeker geen instrument is van projectsturing of -opvolging.

Een laatste citaat. "Verder blijkt uit chronologieën ook dat er in beide projecten zeer optimistisch wordt gepland. Hoewel de voorwaarden voor het welslagen van het project bekend waren zijn de problemen die daarbij rijzen stelselmatig overschat." Ik wil er trouwens aan toevoegen dat we op het vlak van het project GSM-R op dit moment nog enkel beschikken over een project dat zich beperkt tot de communicatie *voice-over*, en dat er nog steeds bijkomende investeringen moeten gebeuren om ook voor datatransmissie te zorgen. Ik had daar graag van u een specifieke reactie op. U hebt het al gehad over GSM-R maar naar mijn aanvoelen werd de kritiek van het Rekenhof nog niet voldoende weerlegd door u.

Een laatste vraag handelt opnieuw over het rapport van het Rekenhof, in verband met ETCS. Daar stelt het Rekenhof op pagina 53: "Uit de projectdossiers ETCS 2005 en 2006 blijkt bovendien dat de beschikbaarheid van personeel een probleem is." Is dat een bewuste keuze

geweest om daarvoor onvoldoende personeel in te zetten, met alle gevolgen van dien inzake de realisatie van ETCS? Is men soms *en cours de route* tot de vaststelling gekomen dat het personeel dat men voorzien had onvoldoende was en was er op dat moment geen budget meer om voor de verdere implementatie van ETCS te zorgen?

Karel Vinck: Op het vlak van de autonomie waren er regelmatig contacten met de minister. Er werden regelmatig problemen met de NMBS besproken, vooral het feit dat ik nieuw was en dat ik mij inwerkte en dat ik zeker wilde zijn dat ik in mijn visie en in mijn prioriteiten door de minister werd gevolgd. Dat heb ik geleerd. Wie een overheidsbedrijf runt zit beter op dezelfde golflengte van de minister.

De richtlijn die eerste minister Verhofstadt mij gaf waren prioriteiten die hij als eerste minister en als hoofd van de regering zag. Ik denk dat hij uitging van het standpunt dat wij, verantwoordelijk voor het runnen van NMBS, wisten wat we deden, dat wij de prioriteiten stelden zoals die moesten worden gesteld en dat hij daar als eerste minister zeer weinig aan kon doen.

Ik wil eerlijk zijn over het niveau van de veiligheid. Ik kan niet zeggen dat veiligheid een van de punten was waarover ik met de bevoegde minister of met de heer Verhofstadt speciale vergaderingen heb belegd. Dat is niet gebeurd. Ik dacht dat zij beiden dachten dat zulks binnen de bevoegdheden lag van zij die de NMBS moesten leiden. In algemene termen blijft de veiligheid een prioriteit maar dat kan iedereen zeggen. Dat wil nog niet zeggen dat men daarmee als minister het veiligheidsaspect stuurt.

Op het niveau van de GSM-R moet ik verder nadenken over uw commentaar. Op dit ogenblik is het inderdaad *voice transmission* en geen *data transmission* maar dat kan nog evolueren. Het voordeel van GSM-R tegenover ETCS was dat we met GSM-R wisten waarover wij spraken. Uiteindelijk is GSM-R maar een extrapolatie geweest van de gsm, om het zo maar te zeggen, terwijl ETCS een nieuw technologisch systeem was. Het was dus gemakkelijker om daarin opties te nemen en verder te kijken.

Men zegt dat er daar een onduidelijkheid was. Ik meen dat de onduidelijkheid eerder gezocht moet worden in de link tussen GSM-R en ETCS zelf.

Ten derde, wat de beschikbaarheid van het personeel betreft, meen ik dat de NMBS altijd –

ook vandaag, wat de verantwoordelijken wel zullen hebben gezegd – oog had voor de beschikbaarheid van technisch onderlegd personeel dat zulke projecten aankan. Zo'n personeel vindt men niet gemakkelijk. De wijze waarop deze personeelsleden betaald worden in een overheidsbedrijf, tegenover de mogelijkheden die zij hebben in een privébedrijf, maakt de moeilijkheid ze te vinden nog groter. Het is echter niet zo dat wij wegens een gebrek aan budgetten of wegens een beperking in de budgetten zo'n personeel niet zouden aanwerven.

Ik moet wel toegeven dat ik in het begin voor een immense taak stond. Ik vroeg mij af: "Hoe gaan wij dat hier redden, hoe gaan wij dit herstructureren?" Ik heb toen het plan Move voorgesteld, dat op weerstand botste. Waarom? Ik hield rekening met het model dat ik voor ogen had en met de analyse die ik gemaakt had. Ik was tot de overtuiging gekomen dat de NMBS, die op dat ogenblik 42 000 medewerkers had, het kon redden met 32 000. Dat was mijn stelling. Er is toen een dag gestaakt door de vakbonden, die argumenteerden dat ik met de veiligheid van de NMBS speelde. Dat was absoluut niet mijn bedoeling. Mijn bedoeling was de onderneming rendabel te maken, zonder te tornen aan diegenen die direct met de operaties gemoeid waren – de bestuurders, de begeleiders, de mensen in de seinhuizen en in sommige ateliers – maar wel aan al de rest.

Mijn analyse was op dat ogenblik dat wie werkelijk direct met de operaties gemoeid waren absoluut moest blijven. Zij konden eventueel vervangen worden, en er konden er eventueel extra aangenomen worden. Ik voorzag daarvoor een personeelsbestand tussen 15 000 en 16 000. Daarnaast was er de rest, en men moest kijken hoe men die grote groep beter kon organiseren, met cijfers die vergelijkbaar waren met de operaties in Zwitserland, die voor mij een benchmark waren. Ik zag niet in dat men het in Zwitserland, dat toch ook een klein landje is, wel kon doen, terwijl het hier niet zou kunnen.

Goed, Move is nooit aanvaard. Ik heb erover onderhandeld met de bonden en met de regering. Toen is gezegd: "Oké, wij gaan van 42 000 naar 37 000 in een eerste fase, en dan zullen wij kijken waar wij staan." Daar is een timing op gezet: het moest tegen einde 2004 gerealiseerd worden. Dat is ook gerealiseerd, en men zit nog altijd op 37 000. Men heeft het aantal niet verder willen verlagen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le

président, je voudrais poser deux questions en lien avec des discussions que nous avons eues.

En ce qui concerne l'implémentation de l'ETCS 1 ou 2, vous avez évoqué la situation actuelle de certains pays. Vous avez notamment évoqué le Danemark. Des arguments plaident-ils plus spécifiquement pour que les chemins de fer belges implémentent également sur l'ensemble de leur réseau conventionnel l'ETCS niveau 1 ou 2? Je pense au caractère relativement "ouvert" de notre situation géographique, à la densité du réseau, à l'accroissement important du nombre de voyageurs – cette tendance est sans doute la même dans les autres pays européens – ces derniers temps, à l'important problème de ponctualité que nous connaissons. Selon vous, des éléments spécifiques plaident-ils pour une large implémentation de l'ETCS 1 ou 2 au niveau du réseau et des locomotives?

Par ailleurs, je voudrais revenir sur le choix qui a amené à décider que l'on attendait ou que l'on arrêterait l'ETCS pour mettre en place un autre système d'arrêt. Raison pour laquelle on a opté pour le développement d'un système spécifique. Lors des travaux qui ont mené à la décision d'octobre 2004, l'achat d'un système existant sur un réseau étranger a-t-il été envisagé? Ou bien cela n'a-t-il pas du tout été évoqué?

Karel Vinck: En ce qui concerne l'implantation de l'ETCS 1 ou de l'ETCS 2, il est évident que sur les grands axes qui vont traverser la Belgique – j'ai expliqué la position extraordinaire et privilégiée que va occuper la Belgique à l'intérieur du réseau européen –, ce serait mieux d'installer l'ETCS 2. Cela donnera plus de possibilités en termes notamment de caractéristiques opérationnelles normales mais aussi en termes de capacité. Or s'il y a un élément qui va rentabiliser le transport par voie ferrée, c'est bien la capacité des liaisons.

Pour l'ETCS 1, si on regarde uniquement la Belgique, c'est une question de moyens techniques mais aussi économiques. Il faut trouver un bon équilibre. Si on analyse le coût et les paramètres d'usage et de capacité, dans beaucoup de cas, l'ETCS 1 peut suffire.

Pour répondre à votre deuxième question sur le développement des systèmes, je ne me rappelle honnêtement pas que nous ayons regardé les systèmes étrangers. Je crois que de ce côté, il y avait une espèce de conditionnement mental qui nous poussait à faire quelque chose des systèmes belges et à ne pas acheter ailleurs et ce, pour ne pas être considérés comme étant moins capables

que d'autres. Cet élément psychologique jouait. Il y a donc sûrement eu de la réticence à acheter des systèmes étrangers bien que nous ayons eu connaissance des systèmes français en raison des relations que nous avons eues pour l'implantation du TGV.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Des informations dont la commission dispose, on a tout de même l'impression que l'ETCS 2 peut plus facilement répondre, au-delà des problèmes de sécurité, aux problèmes d'augmentation de capacité et de ponctualité dans un réseau comme le nôtre. En effet, à l'heure actuelle, notre réseau est soumis à ces défis majeurs: accroissement de la capacité et réponse structurelle pour résoudre les problèmes liés à la ponctualité. L'ETCS 2 ne serait-il pas une solution pour tout le réseau et pas seulement les grands axes?

De ce que nous avons pu entendre, il nous a semblé que l'ETCS 1 apportait moins de réponses à ces problèmes, voire qu'il pouvait avoir des effets négatifs sur la ponctualité.

Karel Vinck: C'est vrai. Ces commentaires ont été faits en ce sens que l'ETCS 2 doit normalement donner la possibilité d'avoir une augmentation de capacité. Alors que, très souvent lors de discussions de ces problèmes à l'intérieur d'autres États membres européens, l'hypothèse de base est que l'ETCS 1 ne donne aucune augmentation, donc n'apporte à cet égard aucun avantage. Il a d'autres avantages: c'est un système de sécurité valable, plus efficient que ceux qu'on connaît et qui permet l'interopérabilité, ce qui constitue un objectif important au niveau européen.

En revanche, en ce qui concerne l'ETCS 2, un des arguments toujours avancé est qu'il permet une augmentation des capacités.

Quand on regarde cela du côté belge, il faut aussi regarder les distances entre les nœuds ferroviaires. Si les distances sont trop courtes, l'ETCS 2 n'apporte pas d'avantage; par contre, si les distances sont assez longues, alors oui. C'est pourquoi j'avais dit qu'en fait, c'étaient surtout les grands axes européens qui traversent notre pays qui devraient être concernés.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, lors des auditions précédentes, il a été évoqué les contacts avec l'industrie, particulièrement les liens privilégiés entre la SNCB et les ACEC.

Il nous a été dit à plusieurs reprises que c'était le

contexte de l'époque où il n'était pas pensable qu'une industrie nationale ne soit pas partenaire du secteur ferroviaire et qu'après 1991, quand l'entreprise est devenue autonome avec la nouvelle loi, ces liens ont persisté: la SNCB a continué à travailler avec ACEC.

J'aurais voulu savoir comment se sont passées les choses durant votre mandat, aussi court aurait-il été, entre 2002 et 2004. Quel est votre sentiment par rapport à ce contexte?

Karel Vinck: Au sujet des liens avec l'industrie, d'un côté il s'agissait de liens tout à fait normaux de fournisseurs à clients: on discutait les termes, les conditions, les prix, dans le cadre des marchés publics. Il y a des procédures à respecter et c'était le cas. Il n'empêche qu'au niveau technique, il existait des liens privilégiés entre les ingénieurs en raison d'une longue tradition de travail en commun. ACEC, repris plus tard par Alstom, a tissé des liens avec la SNCB parce que nous avons développé ensemble des systèmes. Il y avait de ce côté-là une certaine ouverture d'esprit. Personnellement, quand j'étais à la SNCB, je n'ai jamais entendu ou senti que cet élément pouvait jouer, influencer sur des décisions qui étaient prises en matière d'achats de matériel.

Là où cela devenait sensible, c'est quand des industriels parlaient de fermer des usines ou des départements, ce qui a eu lieu, entre autres pour la construction des trains. Le politique y était assez sensible mais pour des questions d'emploi, pas par souci d'intervenir dans la procédure d'attribution de marchés publics. Cependant, le politique était conscient et sensible de l'impact sur l'emploi.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre réponse. Nos experts ont aussi attiré l'attention sur le fait que la SNCB a largement financé des développements chez ACEC, lui permettant ainsi de se positionner sur des marchés internationaux en termes de technologies et que la SNCB était liée à ACEC par des droits intellectuels.

Karel Vinck: Certains systèmes ont été développés avec le support de la SNCB, comme cela se fait ailleurs. En Allemagne, le lien entre la Deutsche Bahn et Siemens était évident. Ce phénomène existe dans tous les pays. En tenant compte des travaux de développement de certains systèmes dans les trains et les locomotives, il est évident que ACEC a profité de l'expérience de la SNCB et que cette entreprise a pu se positionner sur les marchés étrangers. C'est certain, mais y a-

t-il quelque chose à redire à cela, pour autant que cela n'influence pas les termes dans lesquels vous concluez des marchés publics?

Et cela, honnêtement, je ne l'ai jamais vécu.

De **voorzitter**: Ik kijk rond. Er zijn geen andere vragen meer. Ik zou zelf nog twee vragen willen stellen.

Eenzijds, hebt u tijdens uw uiteenzetting voortdurend opgemerkt dat u door de eerste minister naar uw functie werd geparachuteerd. Er was eigenlijk een vacuüm in de leiding van het bedrijf. Vorige week hebben wij hier voormalig minister Durant gehoord. Zij wees erop dat de NMBS een vrij gesloten organisatie was waarop zij te weinig impact had.

Anderzijds, las ik een interview waarin u opperde dat minister Durant heel veel ideeën had, behalve dan over het runnen van spoorwegen. Was er een conflict door voornoemd vacuüm bij het begin van uw aanstelling? Was er ook een conflict met uw voorgedijminister over een aantal investeringen?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, minister Durant heeft het moeilijk gehad om zich in het bewuste dossier in te werken. Het was een heel technisch en heel complex dossier. Haar visie was gebaseerd op de vraag op welke manier zij de reiziger de meest emotionele voldoening kon schenken, wanneer hij de trein neemt of het station betreedt. Zij heeft echter te weinig tijd gehad om zich in te werken in de complexe dossiers die bij de NMBS voorlagen, waardoor de discussie soms niet gemakkelijk was.

De **voorzitter**: Het is correct dat u stelt dat u bij uw komst bij de NMBS een aantal maanden nodig hebt gehad om u in te werken.

Op een bepaald moment stelt u inzake de veiligheidssystemen echter vast dat de ingenieurs een aantal beslissingen hebben genomen. Bijvoorbeeld, de ECTS is niet voldoende stabiel. Wij willen derhalve een eigen systeem ontwikkelen.

Achteraf hebt u in een andere functie opgemerkt dat andere landen wel de keuze hebben gemaakt om de ETCS-applicatie te installeren.

In welke mate – ook de heer Van den Bergh heeft op een antwoord ter zake aangedrongen – hebt u zelf een evolutie in het dossier doorgemaakt? In welke mate hebt u een ander inzicht gekregen, met name dat ECTS toch realiseerbaar was? Kan

u dat situeren?

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, ik moest op het advies van de ingenieurs steunen. Tegen hun advies in een beslissing nemen, rekening houdende met het feit dat ik in de stiel heel nieuw was, was dus gevaarlijk. Ik heb bij het directiecomité en bij de algemeen directeur die mij bijstond, advies ingewonnen.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik nu weet wat in de andere landen is gebeurd, omdat ik door mijn mandaat in de Europese Commissie de historiek van de ontwikkeling van ETCS heb kunnen volgen. Echter, toen ik bij de NMBS werkte, had ik kennis van de situatie bij de NMBS. Ik trachtte bijgevolg ook te beslissen op basis van wat ik aanvoelde en bij de NMBS had geanalyseerd. Ik hield daarbij rekening met het feit dat ik andere opdrachten had die in een bepaalde mate ook erg belangrijk waren voor de toekomst en het overleven van de NMBS. Ik heb ze trouwens tijdens mijn introductie vermeld.

Men kan misschien zeggen: u had zich beter moeten informeren of uitzoeken waarom anderen ETCS hebben gekozen en waarom zij dat hier niet hebben gedaan. Op het ogenblik dat wij die beslissing hebben genomen, op het moment dat het hier fout ging en wij een andere beslissing moesten nemen – vooral omdat wij voor veiligheidseisen stonden, rekening houdend met Pécrot, die toch niet klein waren – is er voor een andere weg gekozen.

De **voorzitter**: Nog een laatste vraag. Achteraf, in uw functie van coördinator voor de Europese Commissie, was er in februari 2006 een vergadering over de installatie en uitrol van TBL1+. Daarover zegt u: "Wij hebben alleen gezegd dat dit geen Europees systeem is, wij zijn daar niet tegen, maar wij kunnen geen Europese subsidies toekennen, noch kan het opgelegd worden aan de andere operatoren". Ik denk dat dit een zeer duidelijke en correcte visie was.

Daarnaast zijn er andere landen die wel de stap hebben gewaagd, goed wetende dat die versie 2.3.0 als standaardversie 245 *change requests* had.

Karel Vinck: 2.2.2

De **voorzitter**: Waar men 2.3.0d als standaardsysteem in 2008 heeft. Hoe zijn die andere landen wel tot een beslissing overgegaan?

Karel Vinck: Ik denk dat die andere landen niet

onder de druk stonden van de NMBS. De NMBS heeft in 2006, wanneer de beslissing voor TBL1+ werd genomen, niet geloofd dat wij zouden klaarkomen met de standaard 2.3.0d. Ik denk dat dit argumenten zijn die gespeeld hebben.

De **voorzitter**: Door het feit dat men in ons land snel een inhaalbeweging moest doen?

Karel Vinck: Absoluut.

De **voorzitter**: Ik heb iedereen de kans gegeven om zijn of haar vragen te stellen. Mijnheer Vinck, dank u in naam van de commissie voor de tijd die u hebt willen besteden aan onze werkzaamheden.

Karel Vinck: Mijnheer de voorzitter, leden van de commissie, dank u wel. Ik ben altijd beschikbaar als meer informatie nodig is.

Hoorzitting met de heer Alain Deneef, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 2002 tot 2004 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Alain Deneef, président du conseil d'administration de la SNCB de 2002 à 2004 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: We zetten onze werkzaamheden verder. Mijnheer Deneef, ik geef u graag het woord om uw reactie te horen.

Alain Deneef: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres de la commission, je vous remercie pour votre invitation. Je voudrais structurer mon exposé de la manière suivante, après avoir rappelé le rôle d'un conseil et les priorités qui étaient les siennes, au moment où j'en suis devenu le président au début mai 2002. Je vous propose de prendre comme fil conducteur de mon intervention un certain nombre de décisions qui ont été prises par le conseil d'administration, sur la base du dossier qui lui était présenté, soit pour approbation soit pour information. Ensuite, je procéderai à quelques conclusions ou quelques remarques plus générales encore sur ce dossier.

Procéder de la sorte me semble intéressant, car chacune de ces décisions permet des remarques en marge qui éclairent certains aspects du dossier. N'attendez pas de moi un exposé aussi technique que celui que vous a fait l'administrateur délégué, M. Karel Vinck, car ce n'était évidemment pas la fonction du président de se plonger dans la technicité des dossiers et qu'il a, en plus, l'avantage de par sa fonction actuelle, de pouvoir jeter un regard extérieur et rétrospectif sur l'ensemble de cette question de systèmes de sécurisation dans la fonction qu'il occupe actuellement à la Commission européenne!

Pour rappel, un conseil d'administration n'est pas un comité de direction et un président n'est pas un administrateur délégué. Il ne lui appartient pas d'impulser l'ensemble des politiques de la maison et certainement pas de les opérationnaliser. Il lui incombe un rôle de surveillance, de passation des commandes et de guidance quant à la stratégie et l'approbation de celle-ci, stratégie qui doit toujours émaner du haut management de l'entreprise.

Cela dit, je me livrerai à un rappel des priorités de

l'époque, mais je ne vous apprendrai rien de neuf par rapport aux propos qu'a tenus l'administrateur délégué alors en fonction. Nos priorités, au moment où je suis entré en charge, étaient clairement ABX et, plus généralement, la situation financière de la SNCB. Vous vous rappellerez l'épisode tragi-comique de la désignation d'un CEO qui n'est jamais venu, ce qui a augmenté de deux mois le vacuum qui existait déjà depuis le départ de l'administrateur délégué précédent, M. Étienne Schouppe. Dois-je vous rappeler, pour ceux qui ont suivi à l'époque cette saga, que pendant deux mois, j'ai été le président de cette société, mais de facto aussi le CEO de cette société, puisque je suis arrivé au tout début mai 2002 et que Karel Vinck ne nous a rejoints qu'au début juillet de la même année?

Notre priorité – et nous avons réussi, ce dont je me réjouis avec le recul - a été de sauver le groupe ABX de l'implosion, ce qui aurait entraîné, par un effet de cascade, des frais absolument colossaux pour la SNCB unitaire de l'époque.

Nous devions nous atteler à mettre à plat un certain nombre de situations juridico-comptables assez étonnantes à l'époque, qui ne permettaient pas d'avoir une vue claire de la SNCB quant à l'évolution de sa rentabilité.

J'ai dû faire ces choses seul avec le conseil pendant deux mois, avant que l'administrateur délégué ne nous rejoigne. Avec le professionnalisme et la maestria qu'on lui connaît, il a commencé à restructurer le groupe ABX et à assainir la situation financière de l'entreprise, avant de se lancer dans un certain nombre de programmes visant notamment l'amélioration de la ponctualité et de la propreté des trains ainsi que la satisfaction de la clientèle.

Est-ce à dire que la sécurité n'était pas du tout au rang de nos préoccupations? Non, il serait inexact de dire cela. J'en veux pour preuve les différents dossiers qui ont été présentés au conseil d'administration. Sur les deux ans et six mois au cours desquels j'ai été à la tête de l'entreprise, sept dossiers nous ont été soumis.

Le premier dossier date du 30 avril 2003 et concerne la passation du marché du GSM-R. On a raison de dire que les accidents provoquent souvent des prises de conscience. Un des membres de cette commission a dit qu'il apparaissait que Pécrot n'avait pas eu le même effet que d'autres accidents, notamment dans d'autres pays. Ce n'est pas tout à fait exact, dans le sens où Pécrot a eu deux conséquences

immédiates. La première est l'accélération de l'introduction du GSM-R. La passation de marché a eu lieu relativement vite, la date en fait foi, avec un déploiement largement opéré. La deuxième est l'accélération en matière d'ETCS. Ici, je dois reconnaître que cette accélération a été un peu faciale, au sens où nous avons choisi d'agir très vite. Nous avons, de manière artificielle, ramené les plannings de déploiement de l'ETCS à 2010. Nous savons aujourd'hui que ces plannings n'étaient pas réalistes puisque nous ne sommes plus dans le déploiement de l'ETCS et les plannings, même ceux du TBL1+, excèdent largement 2010.

Il y a donc bien eu, après l'accident de Pécrot, une accélération dans un certain nombre de dossiers. En tout cas, il y a eu une certaine prise de conscience au niveau du conseil mais, encore une fois, c'était le conseil qui nous précédait.

Pour notre part, nous nous sommes contentés d'approuver ce marché de 135 millions d'euros. Selon moi, là où il n'y avait pas d'indécision quant à la norme à adopter, les choses pouvaient se faire relativement vite en termes de développement, d'adjudication et de passation de marchés.

Le second dossier qui nous a été présenté date du 6 juin 2003. Il s'agissait d'un rapport qui nous a été soumis pour information; je veux parler du rapport sur la sécurité ferroviaire. Il s'agissait d'une innovation dans l'entreprise puisque celui-ci avait fait l'objet d'une décision dans le cadre d'une loi de 2001. Autrement dit, en 2003, nous avons analysé le rapport sur la sécurité ferroviaire portant sur l'année 2002.

Dans un sens, ce rapport n'appelle pas de commentaire et, dans un autre, il en appelle certains. Pas de commentaire dans la mesure où il mentionne toute une série de développements, de préparations d'adjudications qui avaient trait essentiellement à l'ETCS. Je rappelle que suivant la décision du conseil de décembre 1999, il fallait tenter de prolonger et de promouvoir ce système. Ce sont ces décisions et le travail réalisé dans la maison qui sont évoqués. Mais d'autres considérations faites dans le rapport nous amènent à demander à la direction de revenir nous voir, trois semaines plus tard, à l'occasion d'un autre conseil d'administration. C'était une période durant laquelle, pour les raisons que vous pouvez imaginer, nous nous réunissions plus souvent qu'aujourd'hui. À l'époque, la SNCB était unitaire; elle n'était pas encore séparée en trois entités. Nous avons donc demandé à deux

membres du comité de direction, en l'occurrence Jean-Marie Raviart et Antoine Martens, de bien vouloir venir nous entretenir d'un certain nombre de points. Je dois d'ailleurs avouer que nous avons beaucoup discuté, à l'époque, et en particulier de la sécurité dans les tunnels. Si, dans notre esprit, Pécrot n'était pas loin, le 11 septembre n'était pas loin non plus. Et la question était venue à l'esprit d'un certain nombre de membres du conseil de savoir si les tunnels étaient bien sécurisés. On s'est interrogé sur ce qui se passerait en cas d'accident, etc. Il est évident que les attentats de Londres et de Madrid qui ont suivi ont démontré que cette inquiétude n'était pas vaine.

J'en viens au dossier suivant, le quatrième.

Le 19 décembre 2003, nous passons un marché pour la fourniture de matériel ETCS 2 pour les lignes à grande vitesse L3 et L4. Indépendamment de l'indécision qui régnait à l'époque quant au choix de l'ETCS ou de continuer avec des technologies nationales plus rudimentaires, il y avait le réseau à grande vitesse qui se développait à grande vitesse – c'est le cas de le dire – et qui rattrapait le management de la SNCB dans son obligation de prendre des décisions d'équipement des lignes et du matériel roulant. Par conséquent, là non plus pratiquement pas de grande question à se poser sur le choix d'une norme. Il fallait l'ETCS 2; le marché est passé.

On arrive au 28 mai 2004. Cinquième dossier: le marché que nous passons est celui de matériel Euro TBL1 pour matériel roulant qui assure l'interface avec des matériels existants. Celui-ci pourrait donner à penser qu'on s'éloigne de la ligne ETCS mais la réalité oblige à dire que dès lors qu'on veut récupérer une partie des investissements précédents et des matériels qui déjà équiperont soit la voie, soit l'équipement embarqué (ce qui est le cas ici), il faut pouvoir assurer la compatibilité, la traduction des messages via les modules STM. Vous avez connaissance de tout cela. Ce marché est donc passé sans grand questionnement de notre part.

Sixième dossier: suit alors le rapport sur la sécurité ferroviaire de 2003 (présenté à notre conseil en 2004) qui continue à parler de développement, de préparation d'adjudication, même si l'on se rend compte que les choses sont en train de prendre plus de temps que prévu puisque, par le biais du planning joint à ce rapport, on constate pour la première fois que le timing dérape par rapport à l'objectif de 2010 tel que

tracé par le conseil d'administration de 1999.

Par ailleurs, on lit sur la première page de ce rapport que globalement, la sécurité du rail en Belgique s'est améliorée par rapport à 2002. En effet, pour la plupart des indicateurs (franchissement de feu rouge, etc.), les chiffres sont moins alarmants.

J'en viens enfin au septième et dernier dossier qui nous a été soumis. C'est non pas la passation d'un marché mais l'approbation d'une procédure pour passer un marché à propos des équipements Eurocap. Il s'agit également d'équipements embarqués, comme vous le savez, mais qui sont eux clairement compatibles avec l'ETCS. En fait, l'approbation de la procédure nous est présentée comme devant servir à la passation d'un marché qui ne portera pas sur 720 engins de traction comme prévu initialement mais seulement sur la moitié.

En séance, l'explication nous sera donnée sur le fait que des révisions de prix drastiques à la hausse - selon un facteur 1,5 à 2, dira le rapport des experts - a amené, dans une enveloppe budgétaire qui, elle, n'avait évidemment pas bougé, à réduire le nombre d'engins de traction prévu de 720 à 360. Ceci amène de ma part le commentaire que, bien entendu, on peut se poser la question de savoir si on investit suffisamment dans la sécurité, mais à partir du moment où des enveloppes budgétaires sont établies, il est clair que si des dépassements de prix substantiels ont lieu, il devient difficile de continuer à commander autant de matériel.

Voilà la chronologie des décisions qui ont été prises, qui m'a permis de déjà faire un certain nombre de *side comments*, de commentaires en marge, avant de passer à une vue plus globale que je voudrais vous donner de la perception que j'ai de l'ensemble de ce dossier, avec la lecture attentive que j'ai faite des rapports des experts, de l'ERA et de la Cour des comptes, avec l'ensemble des explications que j'ai pu glaner ici et là, après l'exposé de Karel Vinck, mais aussi un peu à la lumière rétrospective des années qui ont passé, puisque les années où j'ai été président remontent à 6 à 8 ans d'ici.

Pour vous le dire très franchement, je pense que c'est dans les années '90, au début ou au milieu de ces années, qu'on a vraisemblablement raté le coche. Parce que si vous regardez bien la chronologie de ces investissements, précédés d'adjudications, précédés de développements, vous verrez que nous sommes dans une industrie

où les *lead times*, les temps nécessaires pour procéder à des investissements jusqu'au moment où ils sont opérationnels, où des délais de 10 à 15 ans ne sont pas anormaux et sont même assez courants. Si vous vous rendez compte qu'en 1999, le conseil décide d'aller dans la direction de l'ETCS, à supposer même qu'on ait fait les choses plus vite, mieux, de manière plus décidée que ce qui a été le cas, je ne suis pas sûr que tout serait installé aujourd'hui. Donc, peut-être que le feu qui a été brûlé à Buizingen, n'aurait pas été équipé d'un matériel, qu'il eût été de nature ETCS ou de nature TBL1+.

Je ne suis pas en train de dire qu'alors, c'est la faute à pas de chance et qu'il n'y a rien à faire, que c'est la fatalité. Je dis simplement que la longueur des plannings qui est liée au développement, d'une part, aux procédures d'adjudication, ensuite, à l'implémentation et à l'opérationnalisation sur le terrain, qui eux-mêmes s'accompagnent d'études, font que vous vous retrouvez aux prises avec des délais d'implémentation vraiment très longs.

Quant à cette hésitation – il me semble que ce soit le mot approprié – qui caractérise un certain nombre d'actions et d'études du management entre 1999 et 2006, alors qu'une décision forte, claire et univoque est prise, je vous dirais que cette direction a sans doute été prise dans un étau entre deux grands impératifs qui s'imposaient à elle.

En 1999, la décision de passer à l'ETCS est motivée par une catastrophe ferroviaire, non pas celle de Pécrot mais de Paddington. La SNCB est alors interpellée quant à la sécurité sur son réseau. Sans le dire véritablement, elle fait alors comprendre que "le Roi est nu" et que la sécurité n'est sans doute pas optimale. Le conseil de l'époque prend donc une décision assez forte, celle d'aller vers l'ETCS. Pourquoi? Parce que l'ETCS, qui est en développement depuis le début des années 90, a connu des développements assez significatifs à la fin des années 90. À l'époque, la direction pense raisonnablement que, dans les prochaines années, ce matériel ETCS, pourra faire l'objet d'une standardisation et d'une homogénéisation relativement rapide, certainement pour ce qui est des balises qui commencent à être disponibles et même pour l'équipement embarqué. En outre, l'alternative à l'époque est le système TBL 2-3 qui, lui, se faisait attendre depuis 1987. Or, en 1999, douze ans plus tard, un certain nombre de personnes pensent que cela commence à bien faire et qu'on

ne voit pas le bout et, je dirais même, le début d'une implémentation à grande échelle de ce système. La décision est donc prise d'aller vers l'ETCS.

Comme Karel Vinck l'a bien expliqué, en termes d'équipement embarqué, l'ETCS n'est pas normalisé ou standardisé à cette époque. Il ne le sera finalement qu'en 2008, soit neuf ans plus tard. Ceux qui commencent à installer l'ETCS installent, dès lors, de "l'ETCS like", c'est-à-dire quelque chose qui n'est pas susceptible de déplaire à la Commission européenne mais qui est, à chaque fois, une version adaptée d'un tronc central de développement ETCS qui n'est pas totalement finalisé. Par conséquent, de nombreux pays ont aujourd'hui de l'ETCS mais à la mode italienne, à la mode suisse ou allemande, etc.

La direction est donc, avec le temps qui passe, moins enthousiaste quant à la possibilité pour l'ETCS d'être la solution miracle.

À côté de cela, le comité de direction, même si je n'en faisais pas partie, sauf les deux mois où j'ai joué CEO en même temps que président et où j'ai également présidé les comités de direction, se soucie réellement de la sécurité. Je puis en témoigner au travers des discussions assez nombreuses que j'ai eues en ma qualité de président, ce qui était assez logique, avec des membres de la haute direction, non seulement les membres du comité de direction, mais l'échelon en dessous, c'est-à-dire 20 ou 30 managers de haut niveau de la SNCB. Je les ai interrogés, notamment sur la catastrophe de Pécrot. Ils mettaient très en avant le problème de l'incapacité de joindre le conducteur de train qui avait brûlé le feu rouge, d'où le GSM-R, mais disaient que l'on devait privilégier la signalisation train-balises, tout en admettant accomplir un pas en avant, puisqu'elle avait opté pour l'ETCS.

Cette considération de sécurité était présente, mais la direction était prise dans un désir de se couler dans l'harmonisation européenne, de penser qu'après les années de misère du TBL2-3, c'était peut-être bien la solution. Toutefois, le temps passant, l'on constate, lors des discussions du comité de direction, lesquelles n'apparaissent pas à la surface au niveau du conseil d'administration, que progressivement, un certain nombre de personnes, alertées par une relative augmentation des franchissements de signaux, par exemple, et d'incidents, certes, depuis Pécrot, sans gravité, du moins sans caractère dramatique, recommandent vivement de songer à un système de freinage automatique pour un train qui franchit un feu rouge. Comme les solutions

ETCS apparaissent équivoques, on doit essayer d'imaginer un système intermédiaire, qui permet l'arrêt de trains munis de la fonction "stop" ayant franchi un feu rouge.

Bien entendu, étant donné le matériel existant, mais peu déployé, comme le TBL1, le TBL2-3, il faut assurer dans une bonne et saine gestion la compatibilité avec ce qui viendra un jour et que l'on attend encore, à savoir l'ETCS, d'où le programme EuroTBL, qui permet d'assurer cette compatibilité. Aussi, de manière non surprenante, un dossier nous est-il soumis en conseil d'administration et pour des engins de traction plus récents, un deuxième dossier, qui porte sur un équipement tout à fait conforme à l'ETCS: Eurocap.

Ce qu'on observe, c'est une volonté à la fois de répondre à la question de franchissement de feu rouge et de continuer à se couler dans la décision de décembre 1999 et d'aller vers une harmonisation européenne. Quand on lit les rapports des experts, on s'aperçoit qu'au niveau du management et des services techniques, petit à petit, on semble moins croire à la solution ETCS et vouloir parer au plus pressé en développant des solutions intermédiaires, qui finiront par déboucher, en 2006, après la période où j'étais président, sur la fameuse décision de déployer le TBL1+.

À cet égard, je voudrais dire que je crois pouvoir, comme Karel Vinck et comme le font les experts des rapports, approuver cette décision. En effet, dès que vous avez la certitude qu'une option à court terme ne peut pas remplir une exigence urgente comme les solutions à apporter après le franchissement d'un feu rouge, il faut prendre des décisions qui relèvent du management, c'est-à-dire trancher dans le vif et dire: "Nous allons dans cette direction".

Bien entendu, on sait que c'était d'autant plus facile à faire qu'on le faisait à l'époque dans la perspective d'un profil de risque de la SNCB statique. Vous avez lu dans les rapports cette remarquable analyse, et tout à fait intéressante, sur le profil de risque dynamique dont il faudra tenir compte dès à présent et pour le futur – c'est le risque inhérent à l'exploitation et au métier de la SNCB –: il augmente avec le temps.

Bien entendu, TBL1+ permet de prévenir un certain nombre d'accidents en termes de probabilité, mais nettement moins que ce qu'ETCS permettra de faire. Pourquoi? Parce que l'augmentation dynamique du risque est une réalité.

Je voudrais ne pas être trop long. Vous aurez certainement des questions auxquelles je répondrai bien volontiers. Je voulais vous dire que précisément, la question du passage à l'ETCS et du déploiement final du TBL1+ sont des vraies questions qui devraient mobiliser tout le monde. En effet, il y a des risques dans le profil de risque de la SNCB qui sont pris en compte dans le rapport alors que d'autres sont seulement qualitativement évoqués.

Par exemple, le déploiement du RER est un facteur d'aggravation du risque tout à fait significatif. Aujourd'hui, la mise à quatre voies des pénétrantes dans Bruxelles a surtout pour objectif de permettre à des trains rapides de dépasser des trains lents. Le simple fait de dire cela montre qu'il y a potentiellement un danger dans la gestion du réseau qui n'est pas présent aujourd'hui.

Je ne dis pas qu'il n'existe pas aujourd'hui en Belgique des lignes où des trains rapides dépassent des trains lents, mais il n'y en a pas beaucoup et certainement pas autant qu'il y en aura quand les six pénétrantes dans Bruxelles pour le RER seront opérationnelles. Ces pénétrantes, comme on le sait, traversent un maillage très dense, des nœuds ferroviaires qui se trouvent juste en dehors ou dans la Région bruxelloise. Il faudra y être attentif.

Je voudrais en rester là, monsieur le président, si vous le voulez bien. Je suis évidemment tout disposé à répondre à vos questions.

Le **président**: Je vous remercie. La parole est à M. Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Deneef, ik wil beginnen met een bedenking die de rode draad vormt tijdens de toelichtingen die wij hier reeds hebben gekregen van de verschillende voorzitters van de raden van bestuur en de ministers. Namelijk, zij moeten algemeen toezicht houden op het overheidsbedrijf NMBS, maar ze moeten zelf niet over voldoende technische kennis beschikken om over echt specifieke dossiers een mening te hebben of ze bij te sturen. Wij merken ook dat de meeste eerder technische dossiers op de raden van bestuur bijna automatisch worden goedgekeurd; ik ga misschien wel kort door de bocht.

Kunt u ons dat bevestigen? Of kunt u ons een idee geven van hoe die verhouding is tussen directiecomité en de raad van bestuur, en of er ter zake misschien toch een evaluatie moet gemaakt

worden, die wij kunnen meenemen in de aanbevelingen op het einde van de werkzaamheden van onze bijzondere commissie?

Ten tweede, u haalde de beslissingen aan die werden genomen na Pécrot en die u hebt meegemaakt vanaf het moment dat u in dienst bent gekomen, de planning met betrekking tot GSM-R en met betrekking tot ETCS. U zegt zelf dat de installatie van GSM-R versneld is en dat dat goed verlopen is. Als wij de verschillende prognoses erbij halen die destijds werden gemaakt en als wij moeten vaststellen op welke termijnen die zijn gerealiseerd, dan moeten wij toch ook voor GSM-R vaststellen dat de oorspronkelijk vooropgestelde data niet werden gehaald.

Met betrekking tot ETCS is het duidelijk – dat hebt u ook gezegd – dat de planning niet realistisch was, ondanks het feit dat er bijvoorbeeld na Pécrot in de raad van bestuur door sommige bestuurders reeds werd gezegd dat 2010 nooit zou worden gehaald. Toch is het op die manier goedgekeurd in de raad van bestuur.

Het Rekenhof heeft in dat verband de opmerking gemaakt dat de projectorganisatie en de planning van de uitrol van dergelijke systemen blijkbaar toch niet op punt stond en toch niet erg realistisch was. Graag had ik ook daarop een reactie gekregen.

Dan is er nog een element, dat mij heel sterk opviel in uw betoog, namelijk de stelling dat het verminderen van het aantal tractievoertuigen met de systemen in 2004 is gebeurd vanwege budgettaire redenen. Tot nu toe hebben wij hier steeds de stelling gehoord dat het in de meeste periodes budgettair niet eenvoudig was voor de spoorwegmaatschappij, maar dat er nooit gesnoeid was in het budget voor veiligheid.

Minister Durant heeft in haar regeerperiode nog uitdrukkelijk de stelling in het Parlement verkondigd: op veiligheid wordt niet bespaard en als de NMBS extra middelen vraagt voor veiligheid, dan zullen wij die ter beschikking stellen. Het was in de maanden na Pécrot, dus dat zal wel meegespeeld hebben. Als u dan nu stelt dat, wegens de hogere prijs dan vooraf ingeschat, het aantal tractievoertuigen dat zou uitgerust worden verminderd zou worden, dan is dat toch in tegenspraak met de uitspraak van minister Durant. Daar dus graag ook nog een reactie op.

Alain Deneef: Wat de eerste vraag over de techniciteit betreft, er is een enorm verschil tussen

de techniciteit die gehanteerd wordt op het niveau van het directiecomité en op het niveau van de raad van bestuur. De leden van het directiecomité zijn – de meeste toch, niet allen – cheminots, terwijl op het niveau van een raad van bestuur dat uiteraard mensen zijn die van buitenaf komen. Los van hun goede wil kunnen die onmogelijk dezelfde techniciteit hebben als de leden van het directiecomité.

Dat hoeft ook niet, in die zin dat een raad van bestuur zich eigenlijk niet buigt over de technicalities van een dossier, want dan begint hij het werk te doen van het directiecomité. Wij hadden, geloof mij, genoeg dingen te doen in die tijd die wel onze prerogatieven waren indertijd. Een raad van bestuur moet eigenlijk kunnen oordelen over de strategische richting die genomen wordt en genomen blijft in de verschillende opeenvolgende beslissingen. Nu, wanneer men ons voorlegt: GSM-R, bestek 135 miljoen, dan zeggen wij dat dat logisch is en een vervolg van de Pécrot-affaire.

Zo kan ik trouwens onmiddellijk op uw tweede vraag ingaan. De afwijking ten opzichte van de implementeringstermijn voor GSM-R is niet te wijten aan de adjudicatie, maar wel aan de implementatie achteraf. Daar kan ik u onmogelijk een geruststellend antwoord geven, want ik ken de technische details niet waarom het daar een beetje afgeweken is. Maar ik denk dat, op het moment dat we het toegekend hebben, het daar wel in de vooropgestelde termijn plaatsvond.

Een raad van bestuur moet gewoon oordelen of de beslissing die hem ter goedkeuring wordt voorgelegd coherent is met hetgeen hij tot dan toe heeft gedaan. Voor het eerste bestek, zeker. Voor het bestek Euro-TBL, wist iedereen dat er een overgangperiode zou moeten zijn waarin men dat soort materiaal zou moeten gebruiken. Dat zei niets over het in vraag stellen van ECTS als dusdanig. Idem dito voor Eurocap, met de bijkomende opmerking dat dit een ETCS-uitrusting was. Al waren wij niet bij machte om alle technische details in die dossiers te beheersen, het was voldoende om over de uitleg die wij kregen te zeggen wat coherent was met wat wij tot dan toe hadden gedaan en wat de intentie van onze voorgangers was in 1999 en 2001.

Wat de planning betreft, heb ik mij al uitgesproken over GSM-R. Wat de algemene planning van ETCS betreft, het is inderdaad zo dat dit voor 2010 was, maar in 2003 was het al evident dat het later zou zijn. U moet weten dat afwijkingen ten opzichte van budgetten en termijnen een nogal

natuurlijk verschijnsel zijn in zeer complexe bedrijven waar men enorm veel te maken heeft met techniek, met standaardiseringsinspanningen, met leveringen die een beetje van overal komen, met assemblage enzovoort. U weet misschien dat ik, voor mijn NMBS-tijdperk, zeven jaar op het hoogste niveau bij Belgacom actief ben geweest. Dat was exact hetzelfde. Informaticaontwikkeling was een nachtmerrie. De bestelling van centrales of om het even welke uitrusting kwam altijd duurder uit en er was altijd een achterstand.

Het is geen excuus, maar het heeft ons niet verwonderd. Wij hadden de alarmbel kunnen luiden, omdat er in het proces iets scheefliep, vooral omdat officieel nog steeds dezelfde richting werd gevolgd.

Mijn laatste element is een antwoord op uw derde vraag.

Ik heb mij ter zake misschien slecht uitgedrukt. Wat ik heb willen aangeven, is dat het aantal Eurocap-uitrustingselementen werd teruggeschroefd van 720 naar 360 voertuigen, zij het met een verhoging met 360 van de Euro-TBL1-uitrustingen ten opzichte van het oorspronkelijk voorziene aantal. Met andere woorden, het is niet tot een situatie gekomen waarbij de uitrustingselementen werden gehalveerd. Zij werden aan de ene zijde gereduceerd en aan de andere zijde verhoogd of vergroot.

Dat liet natuurlijk toe binnen dezelfde budgettaire omslag te blijven. De ene uitrusting kostte weliswaar meer, maar de andere bleef onder het bedrag dat oorspronkelijk voor Eurocap was geraamd. Alles bijeen kwam een en ander op hetzelfde aantal uitgeruste tractievoertuigen neer, zij het met verschillende uitrustingen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, ik wil op uw toelichting ingaan.

Was het budgettaire aspect dan wel het operationele aspect de oorzaak van het feit dat een switch van meer Eurocap naar meer Euro-TBL werd gemaakt? Was de keuze operationeel of budgettair?

Alain Deneef: Ik kan, eerlijk gezegd, niet op uw vraag antwoorden. Het is immers iets wat zich op het niveau van het directiecomité afspeelt.

"My best guess" zou zijn dat het uiteraard een vereiste was om binnen de budgettaire enveloppe

te blijven, maar dat de evolutie naar Euro-TBL, waarvan u heel goed weet dat zij aanleiding tot TBL1+ heeft gegeven, op het niveau van het directiecomité was al op gang gekomen. Niemand vond het dus een kwalijke zaak dat de ene categorie zou worden gereduceerd ten opzichte van de andere categorie, die men sowieso had moeten favoriseren. Bij tractievoertuigen gaat het immers, zoals u weet, om veel meer dan 720 voertuigen. Er wordt bij de NMBS van duizenden voertuigen gesproken.

Sowieso ging het dus veeleer om een “herpriorisering” van de investeringen, die ten goede kwam van een beperkter budget.

Het voorgaande is echter *my best guess*.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb nog een bedenking bij het antwoord in verband met de termijnen van uitrol en dergelijke. U zegt dat u de precieze redenen waarom er vertraging is gekomen niet kunt geven. Dat begrijp ik ook. Ik denk ook niet dat dit de rol is van de raad van bestuur. Ik denk echter wel dat het de rol is van de raad van bestuur – tenzij u mij van het tegendeel kunt overtuigen – om de planning en de projectorganisatie op te volgen. Als op een bepaald moment wordt vastgesteld dat men drie jaar achter loopt op de planning die men in 2001 heeft goedgekeurd – ik zeg maar iets – neem ik aan dat dit op een bepaald moment toch op de raad van bestuur wordt besproken. Vergis ik mij daarin?

Daarbij aansluitend, u noemt het uitlopen van termijnen en van budgetten een quasi natuurlijk verschijnsel in grote bedrijven. Ik kan u daar deels wel in volgen. Wij moeten dat ook vaststellen bij de NMBS in het dossier dat wij nu al enkele maanden onder de loep nemen. Dat gebeurde zowel bij TBL1 in de jaren '80 als bij TBL2-3 in de jaren '90 en het gebeurde opnieuw in de jaren 2000 waar ook u een rol hebt gespeeld. Wij moeten vaststellen dat het elke keer opnieuw gebeurt. Wij vragen ons dan collectief af of daar geen lessen uit getrokken worden? Hoe komt het dat men telkens opnieuw geen rekening houdt met dat natuurlijk verschijnsel om toch tot iets realistischer *time tables* te komen? Ligt dat aan een bepaalde druk omdat men een schema wil dat sneller gaat? Ik zeg maar iets. Misschien kunt u daarop kort reageren.

Alain Deneef: Het zijn moeilijke vragen omdat zij conceptueel moeilijk zijn. Waarom niet aan de alarmbel trekken? Dat was het eerste deel van uw tweede interventie. Wanneer zien wij eigenlijk dat

het begint uit te lopen? Met de tabel in bijlage van het verslag over 2003 dat wij in mei 2004 ter informatie op de tafel van de raad van bestuur kregen. Zes maanden later was ik weg. Dat is geen excuus, ik zeg dit gewoon om aan te duiden wat het eerste moment was waarop men zag dat dit aan het uitlopen was. Wij hadden misschien meer proactief uitleg moeten vragen aan de directie. Het is ook zo dat een raad van bestuur moeilijk om de zes maanden met dezelfde problemen bij het directiecomité kan terugkomen. Dat is niet de manier waarop de zaken normalerwijze georganiseerd worden. De impuls komt in zulke bedrijven vanuit het directiecomité. Misschien is dat iets dat zou moeten evolueren.

Om terug te komen op uw eerste interventie, ik denk inderdaad dat, om dat te kunnen doen, men ook leden van de raad van bestuur moet hebben die in staat zijn om dat te doen. Zij moeten die techniciteit toch even onder de knie krijgen.

En zeker nu de NMBS opgesplitst is. Met andere woorden, de leden van de raad van bestuur van Infrabel, voor mij is het duidelijk dat het mensen moeten zijn... Maar eigenlijk in brede mate ook die van de NMBS *tout court*, dus de exploitatie, maar dan een ander type mensen, misschien met meer marketingprofielen en dat soort zaken. En op het niveau van de holding meer mensen uit de financiële wereld. Dat is zeker een profiel dat men zou moeten proberen te vinden.

Nogmaals, daar hadden wij misschien meer proactief moeten zijn. Maar gezien het een lopende termijn was met een richting die blijkbaar niet aan het veranderen was, is het een beetje uit onze bekommernis gegaan, als ik het zo mag zeggen.

Meer in het algemeen over het uitlopen van termijnen en het overschrijden van budgetten. Dat is niet zozeer een kwestie van grote bedrijven, alhoewel de grootte van het bedrijf natuurlijk niets vergemakkelijkt. Het is wel een probleem van de technische bedrijven. Ik zou het meer op dat vlak stellen. Het komt de besten toe. Iedereen weet dat de meeste *releases* van de opeenvolgende versies van Microsoft Windows altijd op zich laten wachten. Maar daartegenover: u wacht toch zeer zelden op een nieuw aangekondigde versie van een Apple software. Beide voorbeelden zijn te vinden in dezelfde IT-industrie.

Ik denk dat dit ook te maken heeft met de cultuur van het bedrijf. Er is daarop gealludeerd door Karel Vinck, alsook in de rapporten van de experts en door andere personen die u hier op bezoek hebt gekregen. Het is zo dat er bij de NMBS een

cultuur geheerst heeft – ik wil mij niet uitspreken over wat het nu geworden is –, een ingenieurscultuur. Dat heb ik ook meegemaakt bij Belgacom, maar niet met dezelfde kracht of sterkte, zeker niet.

Het is te zeggen: wat wij zelf doen, doen wij beter. Wij weten eigenlijk beter omdat ons netwerk zodanig verschillend is dan dat van de anderen, dat wij de best geplaatsten zijn om daarover te oordelen.

“Een gebrek aan vertrouwen”, dat heeft hij ook gezegd, “voor buitenlandse ontwikkelde systemen”. Daarbij komt nog een incident verschijnsel, namelijk het feit dat men wel voor een stuk gebonden is aan de nationale industrie, die wel degelijk intellectuele rechten heeft over bestaande uitrustingen, wat niet zo erg is, maar ook over nog te ontwikkelen systemen, zoals Euro-TBL enzovoort.

Alles bij mekaar maakt dat het onmogelijk is om de termijnen in te korten en dat men alle risico's loopt om die te zien uitlopen. Dat is typisch voor een technisch bedrijf, nog meer voor een groot bedrijf, en nog meer voor een technisch bedrijf met zo'n sterke ingenieurscultuur.

Ziehier een anekdote. Hier in het Brusselse is er sprake van om een dezer dagen een trein-tramsysteem uit te rollen. Dat viel dus zelfs niet te bespreken met de ingenieurs van de NMBS. “Trams zijn geen treinen; dat is speelgoed. Waar spreken wij nu over?”

Alles was een beetje in die context te analyseren. Ik denk dat het veranderd is. Of het volledig verdwenen is, zou ik zeer sterk betwijfelen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Deneef, des auditions de MM. Schouppe et Vinck et de la vôtre, il ressort que la décision de mettre en œuvre l'ETCS en 1999 semble ne pas avoir été prise en connaissance de cause. Vous avez parlé d'indécision. M. Vinck a dit qu'à l'époque, il ne savait pas mais que maintenant il sait. M. Schouppe a dit que le système n'existait que sur papier. On a l'impression que le comité de direction a pris une décision sans connaissance de cause. Cette décision s'est aussi répercutée au niveau du conseil d'administration et très certainement au niveau des ministres de tutelle. Quelle est votre réaction par rapport à cela?

Les ministres nous ont dit que le dossier sécurité, c'était le niveau opérationnel et que, comme ils n'étaient pas techniciens, il ne fallait pas leur

demander de réagir sur des aspects techniques. Les présidents du conseil d'administration avaient un peu le même discours. Si c'était le cas pour la décision concernant l'ETCS, n'était-ce pas aussi le cas pour d'autres décisions en matière de sécurité?

Qui avait la priorité en matière de sécurité? Qui pouvait dire que la sécurité était une priorité stratégique et qu'il fallait s'en occuper? Qui avait l'expertise et qui avait la compétence? On a l'impression qu'il n'y avait pas grand monde qui avait cette compétence dans le processus de prise de décision.

En ce qui concerne la TBL1+, comment peut-on dire que la décision d'implémenter ce système était la bonne décision? J'ai posé la question à M. Vinck en lui demandant si on était allé voir à l'étranger. Estimez-vous aujourd'hui que les fonctionnalités de la TBL1+ sont telles que c'était effectivement la bonne décision à prendre, en regard de ce qui existait en Europe à l'époque et dont on aurait pu s'inspirer?

Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit! Je ne dis pas qu'il ne fallait pas installer un système à l'époque mais était-ce celui-là qu'il fallait implémenter?

Je ne dis pas non plus qu'il ne faille pas poursuivre et conclure l'installation de TBL1+, que les choses soient claires. Mais à l'époque, était-ce selon vous la bonne décision, vu ce qui existait dans les autres pays européens et les fonctionnalités très restreintes de TBL1+?

Alain Deneef: La décision de 1999, je n'y ai évidemment pas participé. Je peux imaginer que le CA l'a prise sur la base de dossiers préparés par le comité de direction. Les membres du conseil d'administration n'étaient sans doute pas parfaitement équipés pour en mesurer tous les tenants et aboutissants. J'ai même des raisons de penser qu'ils étaient un peu moins outillés que les membres de mon conseil 2002-2004 qui, tout en étant un conseil de nature plutôt politique, regroupait certaines personnes qui dans leur domaine d'origine étaient de vrais professionnels, des gens reconnus. Quand vous avez Eddy Bruyninckx qui dirige le port d'Anvers, ce n'est peut-être pas un spécialiste de la sécurité ferroviaire mais dans son domaine, c'est un professionnel reconnu qui a donc des réflexes business qu'il peut appliquer au domaine de la SNCB. Je pourrais donner d'autres exemples.

Je ne peux vous dire comment cette décision a

été prise en 1999 et si on en a bien mesuré les conséquences. Je vous dirai encore une fois *my best guess*. Soit, je vous avouerai que je ne peux pas répondre à votre question et je passerai alors à la suivante, soit, je tente une explication en l'inférant de ce que j'ai connu ensuite. L'accident de Paddington avait secoué la SNCB; il y avait eu une interpellation parlementaire à l'époque. On s'est dit qu'il fallait faire quelque chose. Face au fiasco du TBL2-3 qui était *aan het aanslepen*, et avec l'ETCS qui semblait être à peu près au point pour les balises et qui était en progrès pour le matériel embarqué, comme il faudrait se couler de toute manière un jour dans la norme européenne, on s'est dit qu'il serait utile de prendre une décision radicale en adoptant l'ETCS.

Je pense qu'elle n'a sans doute pas été complètement intégrée en termes de planning – on l'a bien vu – ni même peut-être en termes de conséquences. Peut-être a-t-on idéalisé et cru que les équipements ETCS seraient plus rapidement disponibles qu'ils ne l'ont été en vérité.

Je ne puis franchement pas vous dire plus que cela. Il y a peut-être eu une décision un peu velléitaire de marquer le coup, et avec une connaissance qui était celle que les gens avaient à l'époque de l'état de développement de l'ETCS.

On est quand même frappés de se rendre compte que la normalisation, elle a lieu, finalement, en fin 2008. Vous vous rendez compte! C'est après 1999, c'est après Pécrot, c'est après mon époque et c'est même encore après la décision de 2006! Donc, quand on voit cela, on se dit quelque part que la décision de 2006 est plutôt une bonne décision.

J'en viens précisément à votre deuxième question, qui est celle-là. J'ai dit d'entrée de jeu – et vous me donnez l'occasion d'y revenir – que le train a été manqué – sans faire un mauvais jeu de mots – dans les années '90, sans doute au début ou au milieu de ces années. Vous me demanderiez mon avis, qui n'engage que moi et qui ne refera pas le passé: on aurait dû, à l'époque, acheter des systèmes étrangers. Si on avait fait ça, je pense qu'aujourd'hui, on serait beaucoup plus loin dans l'équipement; on n'aurait pas eu tous les problèmes de développement de systèmes nationaux, qui ont pris du temps d'adjudication qui n'en finissait pas. Et comme, par hypothèse, on aurait commencé plus tôt, l'interférence de l'ETCS, qui a brouillé les esprits concernant le fait qu'il serait peut-être relativement disponible, n'aurait pas trouvé à s'appliquer, puisque la plupart des décisions auraient été

prises avant que l'ETCS ne devienne une alternative crédible. Je pense donc qu'on aurait alors un système, peut-être pas équipé comme en France ou aux Pays-Bas à 90 ou 99 %, mais sans doute à 60 %. Voilà ce que je pense vraiment.

Non seulement on n'a pas fait cela – et on ne refera pas l'Histoire –, mais il y a une conséquence à cela; si je comprends bien le rapport des experts. C'est que quand vous développez des systèmes avec votre industrie nationale – je peux y revenir dans un instant –, vous vous liez à cette industrie, mais vous vous liez pour toutes les évolutions futures. Donc, quand à un moment donné vous essayez de développer des systèmes qui permettent l'interface, d'une certaine manière, avec le futur ETCS – parce qu'on ne va quand même pas développer un système qui n'est pas du tout compatible avec l'ETCS et que l'on sait que l'on devra le jeter à la poubelle à un moment donné – ... vous essayez d'intégrer déjà ce qui va venir, notamment les balises, qui ont été plus rapidement disponibles que les équipements embarqués.

Il faut essayer de récupérer le matériel existant, sur lequel il y a des droits intellectuels. Cela signifie que vous êtes lié aux mêmes manufacturiers qui n'ont peut-être pas fait preuve d'une énorme rapidité quant au développement des systèmes. Ils ne l'ont pas fait dans les années '90 ou avant, ni dans les années 2001-2006 dont nous parlons ici.

Malheureusement, vous êtes lié jusqu'au TBL1+, qui est la suite logique d'Euro TBL, qui lui-même est la succession logique du TBL. Vous êtes dans une logique dans laquelle, si vous voulez récupérer une partie du matériel existant, il faut continuer en privilégiant la fonction 'stop'. On se dit qu'on verra plus tard pour l'ETCS. Les collègues européens font de l'ETCS qui n'en est pas vraiment un ou qui ne l'est qu'à moitié. Nous migrerons tous en temps utile, en 2020, 2025 ou 2030.

Je crois que c'est cela qui s'est passé et cela m'a donné l'occasion de vous dire ce que je pense de l'origine du dossier: l'occasion a été manquée dans les années '90.

Je me permets d'enchaîner avec une dernière remarque. Le fait d'être lié à l'industrie nationale n'est pas propre à la Belgique. Je pense que cela disparaît dans beaucoup de pays. Cela a sans doute disparu plus vite en Belgique parce que beaucoup de nos entreprises ont été rachetées par des groupes étrangers et parce que nous

adaptions nos méthodes de gestion. Les ACEC sont devenues Alstom. Chez Belgacom, j'ai connu le règne d'Alcatel Bell et, dans une moindre mesure, de Siemens. Jusqu'à la révolution de ce qu'on a appelé l'IP, les équipements Cisco, il n'y avait pas moyen de se défaire de l'omniprésence de ces fournisseurs.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets, y compris avec le fait qu'on surpayait les équipements, ce qui permettait à l'industrie nationale de vendre partout dans le monde, avec un peu plus de succès pour Siemens et Alcatel Bell. C'est quand même grâce à Belgacom qu'Alcatel Bell a réussi à développer un système qu'on a appelé l'ADSL et qui a conquis le monde entier.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Sans doute y avait-il des choses à récupérer et cela a joué dans le choix d'un système TBL1+. Je ne suis pas certain que ce soit le matériel qui était à récupérer. La TBL1 a été implémentée de manière très limitée, à la fois sur les voies et sur le matériel roulant. Elle ne fonctionnait pas, en partie, et TBL2-3 était encore plus limitée.

Il y avait peut-être une volonté de se dire qu'on avait déjà mis énormément d'argent dans la conception et le développement et qu'on allait dès lors continuer sur cette ligne.

En tout cas, en termes d'implémentation, je ne pense pas qu'il y avait énormément à récupérer.

Alain Deneef: Je vous rejoins. Je pense que c'est un peu de récupération de matériel et sans doute beaucoup de récupération de développement déjà consenti à ce moment.

Il s'agit aussi d'une direction intellectuelle dans laquelle vous êtes parce que les mêmes ingénieurs fréquentent les mêmes industriels – enfin, leurs collègues ingénieurs mais du côté du fournisseur – et qu'il est souvent difficile de penser *out of the box*, comme on dit en management aujourd'hui.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, wij bekijken ondertussen een veel ruimere periode dan de periode waarin u voorzitter was van de raad van bestuur. U verwijst echter naar de jaren negentig en naar de stelling dat toen misschien beter voor een buitenlands systeem was gekozen.

Dat is merkwaardig, aangezien wij vaststellen dat British Railways in Groot-Brittannië en Nederland

het systeem van ACEC hebben ingevoerd. Ons Belgisch systeem, dat vergelijkbaar was met TBL2-3, is tijdens de jaren in kwestie naar het buitenland geëxporteerd. Wij hadden toen volgens u een buitenlands systeem moeten nemen.

Ik vraag mij bijgevolg af waarop u uw stelling baseert, behalve op de vaststelling dat de uitrol nooit succesvol is kunnen worden doorgevoerd. Om te kunnen vooropstellen dat dat de reden is voor het feit dat wij bij de binnenlandse producent zijn gebleven, hebben wij echter onvoldoende materiaal.

Alain Deneef: Mijnheer de voorzitter, ik kan niet in de plaats van de Nederlandse Spoorwegen of van British Rail antwoorden.

Sta mij niettemin toe op te merken dat voornoemde landen, indien ik goed ben geïnformeerd, voor het bewuste type materiaal al sinds lang geen nationale industrie hadden. Zij moesten dus vanuit hun perspectief wel voor buitenlandse systemen kiezen.

ACEC en Alstom waren toen buitenlandse systemen. Misschien is de NMBS over de ontwikkeling en de uitrol van voormelde systemen tevreden geweest. Dat kan zijn. Ik heb daarvan echter geen bewijs. Het kan evenwel ook zijn dat de uitrol is uitgelopen.

Meer kan ik niet vertellen. Het is echter niet, omdat een bedrijf af en toe succes in de export heeft, dat op eigen grondgebied alles ook noodzakelijkerwijs via het bewuste bedrijf moet gaan.

Ik weet dat het, achteraf bekeken, gemakkelijk is om te zeggen dat iets niet had mogen of moeten worden gedaan.

Het voorgaande is mijn eerste reactie op uw bemerking.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deneef, ik wil ook niet bedoelen dat de NMBS niet naar andere producenten mocht kijken. Zij heeft ook naar andere producenten gekeken. Wij weten ook wel dat de cultuur toentertijd was om de binnenlandse industrie voorrang te geven.

Wij kunnen evenwel niet stellen dat de gemaakte keuze daarom een slechte keuze was. Gezien de zaken die ACEC tijdens de jaren in kwestie op vele, buitenlandse spoorwegnetten heeft gerealiseerd, kunnen wij niet beweren dat hun

materiaal a priori “rommel” was, enkel omdat de ontwikkeling uiteindelijk niet is uitgerold. De oorzaak kan ook elders liggen.

Steven Vandeput (N-VA): Gewoon om even iets duidelijk te maken. Het systeem dat uiteindelijk is besteld bij ACEC, is dat hetzelfde systeem als door ACEC werd aangeboden aan Nederland en Engeland? Volgens mij is aan ACEC daarvoor een specifieke eigen opdracht gegeven en is niet het systeem dat zij internationaal verkocht hadden als dusdanig geïmplementeerd in België.

Alain Deneef: Daar geeft u het antwoord in mijn plaats. Inderdaad, als dat zo is. Het toeval wil dat ik mijn professionele loopbaan begonnen ben bij ACEC. Ik heb het kunnen meemaken dat we verschillende dingen verkochten in het buitenland die nogal standaard waren en *tiens, comme par hasard*, als het over België ging was het altijd – hoe zegt men dat? – een kalf met vijf poten, iets dat een beetje buitengewoon was. Wat natuurlijk toeliet – laten we een kat een kat noemen – extra prijzen te vragen voor iets dat uiteraard niet afgekeurd of geweigerd kon worden, aangezien het toch uit de nationale industrie kwam. Dat maakte uiteraard een verschil. Als men dan zegt dat ACEC-materiaal goed was, en mijns inziens was het dat ook, dan stel ik de vraag of de ingenieurs van de NMBS dan minder goed waren dan die van de Nederlandse Spoorwegen of van British Rail? Dat weet ik niet, dat moeten we toch voor een stuk in het midden laten. Ik denk evenwel dat uw opmerking zeer terecht is.

Steven Vandeput (N-VA): Nog een bijkomende vraag hierover. Heeft u in dat bewuste dossier een idee van de verhouding tussen de ontwikkelingskosten die deel uitmaakten van het dossier, dan wel de echte implementatiekosten enerzijds? Ik denk dat dit volstaat als bijkomende vraag.

Alain Deneef: Eerlijk gezegd, daar zou ik niet op kunnen antwoorden. De ontwikkelingskosten lijken mij in het algemeen voor zulke dingen vrij belangrijk, maar ik zou geen proportie kunnen geven.

Steven Vandeput (N-VA): Om na te gaan of ik duidelijk percipieer wat u daarstraks hebt gezegd. U hebt absoluut niet gezegd: ACEC heeft geen goed systeem geleverd of ontwikkeld. Maar u hebt misschien wel gezegd: wij hebben bij de bestelling bij ACEC misschien het spel van concurrentie niet genoeg uitgebuit om een juiste prijs te bedingen voor wat ze uiteindelijk gingen doen.

Alain Deneef: Ik denk dat ik dat zelfs niet expliciet heb gezegd, maar dat was impliciet. Inderdaad, door de concurrentie niet aan te spreken, verliest men twee dingen. Het eerste is wat u net zei. Het tweede is dat men de opportuniteit verliest om de prijzen te doen verminderen. Men krijgt misschien een meer ingewikkeld systeem dat gedeeltelijk nog ontwikkeld moet worden. Men krijgt er dus een extra termijn bovenop en het gaat meer kosten.

Jef Van den Bergh (CD&V): Die laatste redenering kan ik wel volgen, maar dit terzijde.

Daarstraks werd gezegd dat het Britse systeem niet zomaar op het Belgisch net kon worden gezet. De stelling van de heer Vandeput was dat het niet hetzelfde systeem was.

De ingenieurs verwijzen dan altijd naar de specifieke kenmerken van het Belgisch spoorwegnet dat verschilt van andere spoorwegnetten in de ons omringende landen waardoor het veiligheidssysteem telkens moet worden aangepast aan die eigenschappen van het spoorwegnet.

Ik heb zelf geen zicht in hoeverre dit een oorzaak is van aanpassingen van het veiligheidssysteem. Omdat u net zegt dat u bij ACEC bent begonnen, hebt u daar misschien wel een zicht op in hoeverre dit telkens aan de verschillende spoorwegmarkten moest worden aangepast.

Alain Deneef: Ik zou heel technisch op deze vraag kunnen ingaan. Sta mij toe een zeer persoonlijke reactie te geven. De fameuze uitleg dat het bij ons ingewikkelder is omdat het anders aangelegd is en zo complex en zo dicht is, sorry, maar dat koop ik dus niet.

In Japan zijn er stations waar, als ik goed ben geïnformeerd, hogesnelheidstreinen de reizigers om de 15 of 20 minuten meenemen, bijna zoals een metro in Brussel. Ik weet niet of Japan zo veel ongevallen heeft en of Japan ook altijd zegt dat het zo'n complex netwerk heeft dat ze alles dubbel zo duur moeten betalen omdat het zo ingewikkeld is. Sorry, maar dat koop ik niet. In het Engels, *I don't buy this*.

De **voorzitter:** Zeer duidelijk antwoord.

Ine Somers (Open Vld): Het is hier al vaak gezegd dat na het ongeval van Pécrot iedereen zich ervan bewust was dat er een zekere urgentie bestond om veiligheidssystemen te implementeren. Men heeft ook gezegd dat het het

ETCS-systeem moest zijn en dat daardoor enorme vertragingen zijn opgelopen. Er was immers geen gestandaardiseerd systeem beschikbaar en men heeft alsmaar gewacht en gewacht. Het resultaat was dat men uiteindelijk in België niets ondernam. Ik begrijp nog altijd niet dat iedereen meende dat er moest worden gewacht op het ETCS-systeem. Dat was de uiteindelijke boodschap. Er moest zeggegd gewacht worden op die ontwikkeling. De urgentie om te beschikken over een veiliger net was nochtans groot.

Ik stel de volgende vraag, die ik daarnet ook aan de vorige spreker heb gesteld. Er was een TBL1-systeem. Men vond het weliswaar niet voldoende, maar het was gehomologeerd en kon snel worden geïmplementeerd. Waarom heeft men dat niet gedaan? Is daarover nooit gesproken in heel die periode? Waarom zei men altijd dat men moest wachten, omdat ETCS vertraging opliep?

De conclusies die de experts maken in hun rapport, gaan toch in een andere richting dan hetgeen wij hier vannamiddag hebben gehoord. Vannamiddag hoorden wij vooral dat het gebeurde om technische redenen. De vertraging zou normaal zijn geweest, gelet op het technische karakter van de ontwikkelingen. De experts plaatsen daarbij de kanttekening dat niet alleen het technische aspect van belang is, maar ook het gebrek aan beslissingskracht en leiderschap op het vlak van de veiligheid. Die statements worden in het verslag van de experts gemaakt. Ik zie op dat vlak toch een zekere discrepantie.

Ik kan de experts voor een stuk volgen. We stellen immers vast dat er geen beslissing werd genomen om iets te doen, maar steeds te wachten op ETCS. Was het niet “gemakkelijk” om steeds naar het technische argument te grijpen, zodat men geen beslissingen hoefde te nemen inzake de veiligheid? Er was misschien te weinig beslissingskracht of besluitvaardigheid?

Anderzijds stellen we toch ook nu nog vast dat er in het kader van ETCS in 2008 een gestandaardiseerd systeem is gekomen. Andere landen zoals Denemarken waren nochtans al in 2006 bezig met het analyseren van het ETCS-systeem. Zij hebben zelfs de beslissing genomen om volledig ETCS 2 te implementeren. Zij hebben eigenlijk geanticipeerd op de standaarden, terwijl wij nu moeten vaststellen dat wij in België zelfs op het vlak van de besluitvorming inzake ETCS een achterstand hebben.

Ook daar komt dat blijkbaar tot uiting. Ik zou graag uw mening hebben. Ging het om puur technische

redenen of waren er ook andere redenen die daaraan ten grondslag lagen? Waarom hebben wij in vergelijking met andere landen vertraging opgelopen inzake ETCS? Waarom hebben wij op de klassieke lijnen geen beperkt ETCS-systeem geïmplementeerd, ondanks het besef dat wij grote vertraging opliepen?

Alain Deneef: Mevrouw, u hebt gelijk dat u de vraag stelt. Tot nu toe heb ik geantwoord op vragen die meer van technische aard waren. Het is inderdaad ook een element van de hele problematiek. Het heeft te maken met management en leiderschap.

Misschien moest er een orgaan geweest zijn – misschien is het er intussen, ik weet het niet – dat zich met *full powers* boog over de veiligheid als dusdanig, om te proberen de zaak in goede banen te leiden. Dat heeft te maken met *risk management*. Ik weet wel dat er bij de NMBS een *risk manager* was als onderdeel van het auditdepartement. Maar die was zeker niet in die mate “*empowered*” dat hij beslissingen kon overrulen. Misschien had dat moeten bestaan, of ontstaan, in een van de drie NMBS-entiteiten.

Ik moet terugkomen op wat Karel Vinck eerder zei, want het is van belang. Iemand heeft hem de vraag gesteld of het ABX-dossier rechtstreeks of onrechtstreeks de energie en het geld gemobiliseerd heeft, zodat men vrijwel niets anders deed dan dat, of zodat ABX toch een ernstige invloed heeft gehad.

Wel, ik denk dat het ABX-dossier, en meer in het algemeen de financiële situatie van de NMBS, geleid heeft tot een mobilisering van geld. Met het geld om ABX te redden hadden we uiteraard andere dingen kunnen doen. Trouwens niet alleen voor de veiligheid, ook op andere vlakken. Het heeft ook serieus wat energie gemobiliseerd, vooral van iemand die toch een serieuze reputatie had – en nog steeds heeft – als manager en leider, Karel Vinck. Ik heb dat van dichtbij meegemaakt. Samen met hem – en ik twee maanden voor hem – moesten we de muur houden in dat bedrijf. Dat stond op ineensinken, ABX en dan de rest. Dat moet u nog weten van die tijd. Er was zodanig veel te doen dat ik mij kan inbeelden dat dit een belangrijk dossier was, maar dan wel samen met andere belangrijke dossiers. Dat heeft ons zeker parten gespeeld in deze veiligheidsproblematiek. Ik weet niet of de Deense spoorwegen om uw voorbeeld te nemen ooit zoiets als ABX hebben gehad waarover zij zich hebben moeten bekommeren? Dat is nu eenmaal zo geweest. Dat is een bijkomend element.

Ten derde, over leiderschap. U weet dat de NMBS – ik kan vergelijken met andere bedrijven – toch een bedrijf is dat buitensporig is. Ik heb dat ooit in een interview gezegd. Dat was indertijd een woordspeling, nu zou ik dat zeker niet meer durven zeggen. Dat was echter zo. Niets in dat bedrijf was zoals in een ander bedrijf. Ik zou het allemaal kunnen opsommen. Als ik echter teveel opsom, krijg ik extra vragen van u, wat ik misschien ook niet wens. Niets was echter standaard, zelfs niet vergeleken met andere grote openbare bedrijven. Er is er een dat ik zeer goed gekend heb maar dan vanuit managementperspectief, namelijk Belgacom. Om zo'n probleem op kortere termijn beter aan te pakken had men daar zoveel manieren van doen, men had zoveel gewoontes en managementtechnieken die toen van toepassing waren moeten *bousculeren* dat het misschien niet te doen was. Niet onmiddellijk en niet door Karel Vinck, totaal overrompeld door problemen.

In andere bedrijven had men zeker iets anders gedaan in termen van leiderschap en managementtechnieken om zo een probleem aan te pakken, zoveel is zeker. Meer kan ik niet zeggen. Dat wil zeggen dat de NMBS van toen misschien niet in staat was om op de beste manier te reageren op zo een probleem dat zich stapelde op andere problemen die te maken hadden met overleving. Hopelijk gebeurt het nu niet meer. Nu zijn er drie, wat ook problemen met zich meebrengt.

Ine Somers (Open Vld): U zegt wat ik vermoedde. Ik kan begrijpen dat u het voorbeeld van Denemarken niet expliciet kent. Stel u voor dat het waar is, hebben we dan zelfs op vlak van ETCS een zekere achterstand in analysebeoordeling?

Ik weet dat het niet uw periode is. Ik peil dus enkel naar uw visie.

Alain Deneef: U heeft meerdere landen geciteerd. Misschien heb ik niet het goede uit uw opsomming gepikt. Niet alle spoorwegen hebben zo'n problemen gehad als de NMBS met ABX, zoveel is zeker. En niet alleen ABX, want ABX is een van de factoren die hebben bijgedragen tot de algemene financiële toestand van het bedrijf. Al is dat ook te wijten aan andere verschijnselen dan alleen ABX, dat weten wij allemaal.

Ine Somers (Open Vld): Mag ik het dan samenvatten in drie punten? Ten eerste, het technische aspect van ETCS. Ten tweede, een

aantal grote dossiers waarmee men werd geconfronteerd. Ten derde, op dat ogenblik waren er bij NMBS mensen die nog nooit eerder met het aspect veiligheid waren geconfronteerd. Misschien waren zij niet 100 % in staat om de urgentie op de voorgrond te plaatsen en een goed beheer van veiligheid binnen de groep mogelijk te maken.

Is dat een juiste samenvatting?

Linda Musin (PS): Monsieur Deneef, de nombreuses questions ont été posées et vos réponses ont été très intéressantes.

Vous avez parlé du conseil d'administration qui est là pour s'assurer de la cohérence des décisions, du comité directeur qui est là pour donner des impulsions. Vous avez également parlé de la "culture d'ingénieur", de la mentalité spécifique des techniciens.

En vous entendant, on a un peu l'impression – je ne voudrais pas caricaturer, mais c'est quand même un peu inquiétant – que dans une entreprise de 40 000 personnes, c'est une sorte de caste qui possède la technicité, qui va de l'avant et décide. On a le sentiment que le comité directeur a suivi l'avis des spécialistes qui ont imposé des choix, dont on peut aujourd'hui regretter certaines directions ou attermoissements. Vous avez dit également que vous étiez obligé de connaître les technicités, ce qui n'était pas évident.

Face à cette situation, n'avez-vous pas réagi en disant qu'il fallait avoir un esprit critique, demander des comparaisons, faire preuve de recul plutôt que de se contenter de suivre les décisions de spécialistes? On a l'impression que les décisions échappaient au comité directeur et au conseil d'administration. Une telle situation peut être inquiétante lorsqu'il s'agit de décisions de cette importance. J'aimerais donc avoir votre sentiment à ce sujet.

Alain Deneef: Madame, je ne sais pas quelle est la situation aujourd'hui. Mais je peux imaginer qu'avec la scission de la SNCB en trois entités, les comités de direction et les conseils d'administration se sont un peu spécialisés dans les domaines qui sont les leurs. C'est, en tout cas, ce que j'espère.

Je comprends votre réaction, madame, face à un comité de direction qui suit les avis des techniciens dont l'un ou l'autre font partie du comité de direction, ne l'oublions pas. Mais dans ce comité siégeaient des gens qui ne venaient pas

exactement du monde des cheminots tout en étant de vrais professionnels. Le comité de direction envoie un dossier à un conseil d'administration qui, pour sa part, essaie de vérifier la cohérence par rapport à des décisions prises précédemment.

Vous dites que quelque part quelque chose se perd entre la caste des techniciens et la décision finale.

C'est vrai, mais je pense que c'est lié à la nature de l'organisation et du fonctionnement de la SNCB telle qu'elle existait à l'époque. C'est la raison pour laquelle j'ai émis une réserve par rapport à ce qu'elle a pu devenir, avec un facteur aggravant de complexité puisqu'il y a trois entités, mais où chacun est censé être un peu plus au fait de son domaine.

Un conseil d'administration peut demander des informations à tout moment mais il ne peut pas le faire à tout bout de champ sur tous les sujets.

Indépendamment de ce délai qui a dérapé en mai 2004 quand on a analysé le rapport de 2003, on aurait dû demander qu'on vienne nous expliquer plus souvent, deux fois par an par exemple, ce qu'il en était de ce développement. Nous avons été pris dans le maelström incroyable de l'affaire ABX. On a sauvé ABX les deux premiers mois, on a commencé à le restructurer. On en a fait une entité juridiquement indépendante et ensuite est arrivé Laurent Levaux

Nous avons dû résorber la question de ces normes comptables particulières de la SNCB, qui ne permettaient pas d'avoir une vue objective d'ensemble de sa situation financière. Il y a eu le plan Move, etc.

Nous étions arrivés fin 2003 et nous devons nous atteler à la scission de la SNCB, qui a été préparée sous ma présidence mais qui a été suivie d'effets en mai 2005.

À ce moment-là, vous n'avez pas la même tendance à la proactivité qui est de dire: "Que pourrions-nous faire avancer comme dossier en nous en saisissant nous-mêmes?".

Je vous ai dit que pour le premier rapport de 2002, analysé en 2003, on a fait revenir la direction pour nous détailler un certain nombre de points complémentaires. On ne l'a pas fait au rapport suivant, en 2004 pour le rapport de 2003. Je l'avoue bien volontiers.

Charles de Foucauld, à Anne d'Autriche qui lui demandait: "qu'auriez-vous pu faire de plus, monsieur?", répondait "davantage, madame".

Linda Musin (PS): Je vous remercie pour votre réponse. Le but de ma question n'était évidemment pas de faire de la critique hermétique, mais simplement de comprendre le fonctionnement. Et il est vrai que tout cela est très complexe.

De voorzitter: Mijnheer Deneef, ik wil zelf ook nog een aantal vragen stellen.

Over ABX zegt u duidelijk dat het veel tijd en energie heeft gekost, zowel van de afgevaardigd bestuurder als van uzelf. Ik veronderstel dat ook de opstart en de hele historiek van ABX veel tijd en energie van uw voorgangers en de afgevaardigd bestuurder hebben opgeslorpt. Die was misschien beter naar de essentie van het bedrijf gegaan.

De heer Vinck spreekt op de slides over het NIH-systeem, Not Invented Here. U zegt vanuit uw ervaring bij ACEC dat buitenlandse systemen perfect inzetbaar waren op ons netwerk, maar dat de NMBS steeds eigen eisen heeft gesteld.

Op het moment van de audit die in 2003 is besteld en in 2004 is besproken hebt u die kennis waarschijnlijk ook. Wat was uw reactie in de raad van bestuur op een aantal voorstellen die in de audit werden gedaan, want achteraf blijkt dat men toch voor een eigen systeem gaat. Dat lijkt mij paradoxaal. De heer Vinck spreekt over het Not Invented Here-systeem. U zei "I don't buy it". Hebt u dat ook gezegd als u in de raad van bestuur zat?

Alain Deneef: Wat ik niet koop is de uitleg van een intrinsieke ingewikkeldheid van het Belgisch netwerk dat zou leiden tot de onvermijdelijke conclusie dat de systemen nationaal en Belgisch moeten worden ontwikkeld. Daar ging het om.

U hebt gelijk, maar ik heb daarstraks op een andere vraag ook geantwoord dat voor mij, vanaf het moment dat men voor een nationaal systeem had gekozen – eigenlijk vanaf 1987, dus veel vroeger – de aaneenschakeling van daaropvolgende beslissingen, ik zal niet zeggen onvermijdelijk was, maar toch zeer *probable*. Er moeten dan namelijk dingen ontwikkeld worden om toch even coherent te blijven met de bestaande uitrusting, en met wat er al geïnvesteerd werd in ontwikkelingskosten enzovoort. Dan gaat men voor Euro-TBL en een beetje later voor TBL1+. Men zit dan in een logica

waaruit men niet meer kan ontsnappen.

Daarom dateer ik het begin daarvan veel vroeger. Ik weet dat dit gemakkelijk lijkt, maar de mogelijkheid bestond, zeker toen, om misschien hetzelfde systeem te kopen als de mensen van de NS en de BR aan een goedkopere prijs. Een systeem dat toen wel al ontwikkeld was. Op zich zou dat geld helpen besparen en tijd helpen besparen.

De **voorzitter**: Is dat debat ten gronde gevoerd binnen de raad van bestuur,

Alain Deneef: In 2004?

De **voorzitter**: Bij de bespreking van de audit.

Alain Deneef: Nee, want voor ons was het ... Het is zes of zeven jaar geleden. Het is natuurlijk moeilijk om zich de debatten als dusdanig te herinneren. Ik weet dat er sprake is geweest van de intellectuele rechten en de bevoorrechte samenwerking die wij hadden met onze leveranciers. Op korte termijn waren zij de enigen die dat konden leveren. Enzovoort.

Wij zaten eigenlijk vast in een stroming waaraan wij niet meer konden ontsnappen. Trouwens, die richting werd bevestigd door de beslissing van 2006 om TBL1+ te installeren.

De **voorzitter**: Ik kijk rond. Geen vragen meer?

Mijnheer Deneef, ik dank u namens de commissie van harte voor de tijd die u vrijgemaakt hebt om naar hier te komen, en voor uw duidelijke mening inzake de vragen die u gesteld werden.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.14 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.14 heures.