

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 FEBRUARI 2010

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 24 FEVRIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 15.39 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 15.39 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Je voudrais vous donner deux ou trois communications avant d'aller plus loin. Lundi, nous aurons à 14 h 30 une réunion dans la salle M du Sénat, relative aux priorités de la présidence belge de l'Union européenne avec un exposé de M. le secrétaire d'État Schouppe qui portera sur l'état d'avancement en matière de transposition des directives européennes.

Deuxième chose. Je vais peut-être me permettre de vous indiquer que, si M. Schouppe ne s'est pas encore présenté devant notre commission, c'est tout simplement parce que la ministre fonctionnelle qui est en charge des entreprises publiques est Mme Vervotte. Donc, quand le besoin se fera sentir, s'il y a une commission spéciale, une commission d'enquête, M. Schouppe sera convoqué, non pas dans le cadre de sa mission de secrétaire d'État à la Mobilité mais dans le cadre d'autres fonctions qu'il aurait occupées antérieurement.

Troisième élément. À la suite des auditions de lundi, des trois administrateurs délégués et de madame la ministre, un certain nombre d'éléments qui faisaient partie des questions que vous aviez envoyées ont fait l'objet de réponses. Je laisse à la sagesse et à l'appréciation des membres de la commission et des députés qui se sont inscrits pour poser des questions, d'éventuellement revoir ou corriger ou modifier légèrement le texte pour obtenir réponse à des éléments qui n'ont peut-être pas été exposés lundi.

Il y a 36 questions au total. Ce sont des questions jointes.

Je vais donner la parole aux membres et aux députés qui souhaitent intervenir dans l'ordre indiqué en leur demandant, selon les dispositions du Règlement, de respecter le temps de parole imparti, à savoir deux minutes par question.

Enfin, demain, nous examinerons en séance plénière des propositions de constitution d'une commission spéciale ou d'une commission d'enquête. La Conférence des présidents de ce matin a convenu d'ajouter un point 5 relatif à cela. La discussion aura donc lieu directement en séance plénière.

Gerolf Annemans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik kan u melden dat onze fractie ermee kan leven dat de heer Schouppe hier vandaag niet verschijnt, zoals wij er ook mee kunnen leven dat wij de eventuele budgettaire gevolgen van het incident ook niet met de heer Reynders bespreken, vermits wij hen beiden wellicht – hopen wij – in een parlementaire onderzoekscommissie zullen terugzien of, in het slechtste geval, in een bijzondere commissie.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai une question concernant le point 1. S'agit-il bien à la fois d'étudier les priorités belges en matière de mobilité au niveau européen et l'état d'avancement de transposition des directives ou uniquement l'état d'avancement de transposition des directives?

Le **président**: Il s'agit d'un exposé sur les priorités de la présidence belge et puis sur l'état d'avancement des transpositions. Cela se fera d'ailleurs pour d'autres matières. Cela a déjà été fait pour les Affaires

étrangères.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Pour l'Économie aussi.

Le **président**: Si le texte est adopté et si les décisions sont prises demain au cours de la séance plénière, ceux et celles qui seront désignés pour faire partie de la commission spéciale ou de la commission d'enquête seront conviés, à l'issue de la séance plénière, à une réunion pour fixer l'ordre des travaux de la semaine prochaine. Je pense qu'il y a une unanimité des groupes sur le fait de terminer les travaux dans un délai de quatre mois, ce qui nous conduirait fin juin, à la fin de la session parlementaire, pour l'évaluation et les recommandations.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing in Buizingen" (nr. 19612)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinincident in Buizingen" (nr. 19616)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het treinincident in Buizingen" (nr. 19617)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp in Buizingen (Halle)" (nr. 19623)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp in Buizingen" (nr. 19642)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking van de treinbestuurders" (nr. 19651)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval te Halle" (nr. 19652 - nr. 19662)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsinvesteringen bij de NMBS" (nr. 19658)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing in Buizingen op 15 februari 2010" (nr. 19659)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsinspanningen op het Belgische spoorwagetracé" (nr. 19661)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de investeringen die de jongste jaren door de NMBS werden gedaan" (nr. 19670)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de installatie van een beveiligingssysteem op de goederentreinen" (nr. 19675)
- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval te Halle" (nr. 19683)
- mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net" (nr. 19689)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beveiliging van het spoor en de onrustwekkende toename van het aantal keren dat een rood licht werd genegeerd" (nr. 19696)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tewerkstellingsbeleid van de NMBS-groep na de ramp van 15 februari" (nr. 19697)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tragisch treinongeval van 15 februari" (nr. 19698)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tragisch treinongeval van 15 februari en de vragen die verband houden met de beveiliging van het spoor en de kredieten die hiervoor werden uitgetrokken" (nr. 19699)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het opzetten van een psychologische begeleiding voor het personeel van de NMBS-groep" (nr. 19700)
- de heer Eric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp te Halle" (nr. 19701)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problematiek van de treinbestuurders" (nr. 19704)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problematiek van de veiligheid van de treinen en de budgettaire heroriënteringen bij de NMBS" (nr. 19705)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

wijziging in de urgentie van de investeringsprogramma's van de NMBS" (nr. 19706)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid op het Belgische spoorweginet" (nr. 19711)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval van Buizingen en de lering die eruit kan worden getrokken m.b.t. de arbeidsvoorwaarden en het personeelsbeheer" (nr. 19720)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tragedie van Buizingen" (nr. 19733)

- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het treinongeval van Buizingen" (nr. 19734)

- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval van Buizingen" (nr. 19735)

01 Questions jointes de

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de trains qui s'est produite à Buizingen" (n° 19612)

- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire à Buizingen" (n° 19616)

- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident ferroviaire à Buizingen" (n° 19617)

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Buizingen (Hal)" (n° 19623)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 19642)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des conducteurs" (n° 19651)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire de Hal" (n° 19652 – n° 19662)

- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les investissements en matière de sécurité à la SNCB" (n° 19658)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de trains qui s'est produite à Buizingen le 15 février 2010" (n° 19659)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les efforts de sécurité sur le rail belge" (n° 19661)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les investissements consentis ces dernières années par la SNCB" (n° 19670)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation d'un système de sécurité sur les trains de marchandises" (n° 19675)

- Mme Juliette Boulet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de Halle" (n° 19683)

- Mme Jacqueline Galant à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB" (n° 19689)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation du réseau ferroviaire et l'augmentation inquiétante de feux rouges grillés" (n° 19696)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'embauche du groupe SNCB à la suite de la catastrophe du 15 février" (n° 19697)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tragique accident de train de ce 15 février" (n° 19698)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tragique accident de train de ce 15 février et les questions liées à la sécurisation du rail et aux budgets y étant alloués" (n° 19699)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise sur pied d'un accompagnement psychologique pour le personnel du groupe SNCB" (n° 19700)

- M. Eric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Halle" (n° 19701)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la problématique des conducteurs de locomotives" (n° 19704)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la problématique de la sécurité des trains et les réorientations budgétaires au sein de la SNCB" (n° 19705)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le changement d'urgence des programmes d'investissements de la SNCB" (n° 19706)

- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les questions de sécurité sur le rail belge" (n° 19711)**
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de Buizingen et les conséquences à en tirer en matière de conditions de travail et de gestion du personnel" (n° 19720)**
- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la tragédie de Buizingen" (n° 19733)**
- **Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident de train survenu à Buizingen" (n° 19734)**
- **Mme Isabelle Tasiaux-De Neys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train survenu à Buizingen" (n° 19735)**

01.01 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal inderdaad proberen een aantal vragen te stellen die niet aan de orde geweest zijn bij de heel uitvoerige discussie die wij vorige maandag over het dramatische incident hebben gevoerd.

Mevrouw de minister, mijn vraag is een beetje van lokale inslag, wat ook de intentie was van de vraag zoals ik ze een week geleden reeds had ingediend, omdat dit voor mijn streek, in de buurt van Halle, toch wel een grote klap is. Wij werden immers voor de vierde keer met een ongeluk geconfronteerd, in Buizingen, op dezelfde plaats als meer dan vijftig jaar geleden. In 1929 vielen er toen elf doden. In 1982 vielen er vijftientwintig gewonden. Bij een incident in 1985 vielen er acht gewonden. Nu vielen er achttien dodelijke slachtoffers.

Daarom gaat mijn vraag over deze delicate poort naar Brussel, hoofdstad, die de link is met het hinterland. De bevolking aldaar is bijzonder ongerust over de vraag of dit als het ware een zwart punt vormt in de spoorverbindingen. Na getuigenissen van mensen die dagelijks de trein nemen, kan ik u zeggen dat er werkelijk een wolk van ongerustheid hangt boven het treinlandschap in onze regio.

Kunt u bevestigen — er werd daarop vorige maandag even gewezen — dat het niet een zwart punt is? Is inderdaad alle technische omkadering voorhanden om dit knooppunt tot een veilige afloop te laten worden?

Hebt u reeds een idee — en dat was mijn oorspronkelijke vraag — van de concrete resultaten en de timing daaromtrent? Het is wellicht moeilijk maar misschien hebt u reeds wat meer zicht op de drie onderzoeken die zullen plaatsvinden, op gerechtelijk vlak, op het vlak van de hele toestand en vooral op het onderzoek inzake de veiligheid.

Wat is de invloed op het uit te bouwen Gewestelijk Express Net? Dat maakt dit knooppunt rond Brussel nog delicateser, nog gevoeliger. Wij hopen dat, in de rangorde van aan te brengen veiligheidsmaatregelen, Halle en Buizingen heel hoog op de prioriteitenlijst staan. Uit de uiteenzetting van maandag hebben wij immers begrepen dat de prioriteiten en de accenten terecht steeds zullen gelegd worden op de plaatsen waar het knooppunt het meest delicaat, het meest ingewikkeld is. Dat is zo op die plaats, als poort naar Brussel en overgang naar het hinterland. Hebt u reeds enig zicht op de prioriteit die zal worden gegeven aan deze regio op het vlak van de toekomstige inspanningen ter bevordering van de veiligheid?

01.02 **Bruno Stevenhuydens** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb twee vragen ingediend aangezien ik er maandag nog geen gesteld had. Toen luisterde ik naar de toelichting door u en de drie bestuurders. Ik wil vandaag de vragen stellen die opgekomen zijn na deze toelichting. Ze zijn onderverdeeld in vijf tijdsvakken.

Ten eerste, in 1987 werd beslist af te zien van de verdere invoering van het TBL1-noodstopstelsel. Wat was daarvoor de reden en wie draagt daar de verantwoordelijkheid voor? De heer Etienne Schouppe had toen de leiding over de NMBS en de heer Herman De Croo was de bevoegde minister. Maandag kwamen er echter geen antwoorden. Wij zijn niet gediend met het feit dat men, om te weten wat zich in 1987 heeft voorgedaan, in de jaarverslagen moest gaan kijken. Dat had men al voor de commissievergadering van maandag kunnen opzoeken.

De beslissing van 1987 is belangrijk, dramatisch zelfs. Mevrouw de minister, u hebt maandag gezegd dat als de implementatie van TBL1 in de jaren tachtig zou zijn doorgezet, ons land op het vlak van treinbeveiliging veel beter vergelijkbaar zou zijn met Nederland en Frankrijk. Als men dus het TBL1-systeem in 1987 niet

had stopgezet, dan hadden de treinrampen in Précot in 2001 en in Buizingen vorige week zich niet kunnen voordoen. Daarom wil onze fractie de verantwoordelijke van de NMBS en de minister die in 1987 ter zake bevoegd was, ondervragen over hun noodlottige beslissing.

Le **président**: Monsieur Stevenheydens, je vous demande, ainsi qu'à l'ensemble des membres, de reprendre uniquement les questions auxquelles il n'a pas été répondu lundi. On n'ajoute pas de question aujourd'hui! Nous discuterons demain de la constitution d'une commission d'enquête ou d'une commission spéciale.

Je vous demande de poser les questions que vous avez transmises au secrétariat, questions desquelles je vous suggère d'enlever celles auxquelles il a été répondu lundi. Allons droit aux priorités! Il faut laisser à la commission d'enquête ou à la commission spéciale le soin d'organiser les travaux et de définir qui sera auditionné et les questions qui seront posées.

Je le répète, on n'ajoute pas de nouvelles questions aujourd'hui!

01.03 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de voorzitter, u hebt maandag zelf voorgesteld dat wij de vragen niet dan allemaal zouden stellen, maar dat wij vandaag voort zouden werken.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had op voorhand vragen ingediend. Jullie hebben de vergadering maandag echter aangevat met uiteenzettingen.

Mevrouw de minister, ik zal geen vragen stellen waarop jullie zelf al uitleg hebben gegeven. Ik wil nu, in een soort van repliek, nieuwe vragen stellen waarop volgens mij niet ten gronde werd geantwoord en waarop het antwoord in gebreke is gebleven.

1987 is een zeer belangrijke datum. U hebt maandag gezegd dat u niet weet waarom die noodlottige beslissing toen werd genomen om het noodremsysteem niet meer te implementeren. Ik wil daarop een antwoord krijgen. Dat moet beter onderzocht worden. Vandaag moeten wij dat kunnen weten. Die zaken moeten aangekaart worden.

Mijnheer de voorzitter, in die zin wil ik mijn vragen kunnen stellen. Ik zal geen vragen stellen die maandag met de uiteenzetting al zijn beantwoord. Ik wil dieper ingaan op de onduidelijke antwoorden.

01.04 Minister Inge Vervotte: Dat was niet de afspraak.

01.05 Bruno Stevenheydens (VB): Excuseer mij, maar wij hebben vorige week de werkwijze afgesproken om maandag bijeen te komen. We hebben vragen ingediend. Jullie hebben eerst het woord gevoerd.

01.06 Minister Inge Vervotte: Hebt u vragen die niet aan bod zijn gekomen?

01.07 Bruno Stevenheydens (VB): Het spreekt vanzelf dat wij nieuwe vragen moeten kunnen stellen in repliek op jullie uiteenzetting. Op zaken die onvoldoende zijn toegelicht, moeten we kunnen voortgaan.

Le **président**: Veuillez m'excuser mais le Règlement de la Chambre indique qu'on répond aux questions qui ont été déposées! Si vous retirez la partie qu'on a déjà évoquée, je vous suis. Toutefois, monsieur Stevenheydens, si l'on cautionne votre attitude aujourd'hui, ne créons ni commission d'enquête ni commission spéciale!

De grâce, laissez la place à cet espace où nous consacrerons pendant quelques mois plusieurs réunions pour entrer dans le détail des questions que vous souhaitez dès à présent poser.

01.08 Bruno Stevenheydens (VB): U hebt het zelf omgegooid, mijnheer de voorzitter. Het was een soort van hoorzitting, waarin wij eerst een uiteenzetting hebben gekregen. Ik wil op die zaken reageren. Ik wil daarover nieuwe vragen stellen. Dat is toch normaal? Ik kan mij toch niet aan mijn vorige week ingediende vragen houden, als de drie gedelegeerde bestuurders en mevrouw de minister als eersten het woord hebben gekregen en al een antwoord hebben kunnen geven op de schriftelijk ingediende vragen? Wij willen voortgaan op de zwarte gaten in het betoog over de verantwoordelijkheid. Het is toch niet de bedoeling dat wij hier rond de hete brij moeten draaien, het moet toch gaan over de essentie?

Waar waren de gebreken? Waar zijn de blunders gemaakt? Dat wil ik hier vandaag aankaarten en daarop wil ik voortgaan.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat de regeling van de werkzaamheden betreft, wij hebben maandag inderdaad een hoorzitting gehad en daarna stonden nog de mondelinge vragen op de agenda. Ik denk dat er duidelijk is afgesproken dat gezien het gevorderde uur de mondelinge vragen niet meer behandeld werden en naar vandaag werden verschoven. Het ging specifiek over die mondelinge vragen. Wij hebben niet afgesproken dat de hoorzitting zou worden voortgezet. Uw fractiegenoot Mortelmans heeft daarover op dat ogenblik vragen kunnen stellen. Hij was voor uw fractie als woordvoerder aangewezen.

Als wij morgen beslissen over een bijzondere commissie of een onderzoekscommissie, zoals uw fractie vraagt, dan is het vandaag niet het ogenblik om die rol al te spelen.

01.10 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, on ne peut pas demander à Mme la ministre de répondre à des questions pour lesquelles il va nous falloir 4 mois pour trouver la réponse. On ne va pas vider la substance du travail de 4 mois et demander à Mme la ministre de répondre à ces questions qui sont les questions de base du travail en commission. Elles sont pertinentes mais c'est le travail de la commission. Ce n'est certainement pas le travail de cet après-midi.

01.11 Bruno Stevenheydens (VB): De beslissing moet morgen nog genomen worden. We gaan al anticiperen, mijnheer de voorzitter, op een beslissing die nog moet worden genomen. Het is in de meerderheid al afgesproken, maar ik wil verwijzen naar ons voorstel voor een onderzoekscommissie. We mogen dus vandaag niet over de kern van de zaak debatteren.

Le **président**: Monsieur Stevenheydens, je vous demande pour la dernière fois de vous en tenir aux questions posées. Si vous ne le faites pas, je vous retire la parole et je ne vous la donnerai plus!

Nous discuterons demain des projets qui ont été déposés par les groupes de la majorité et de l'opposition sur la constitution d'une commission d'enquête ou d'une commission spéciale.

Si vous le souhaitez, vous déposerez des amendements sur les responsabilités. Les textes nous ont été remis ce matin.

Nous ne commencerons pas ce travail aujourd'hui.

Je demande aux membres de la commission de se prononcer sur ce que je viens de dire. On s'en tient aux questions, on retire ce à quoi il a été répondu lundi.

Qui est favorable à cette proposition?

*La proposition est adoptée.
Het voorstel wordt aangenomen.*

Monsieur Stevenheydens, vous avez la parole pour poser vos questions déposées en temps et en heure.

01.12 Bruno Stevenheydens (VB): Mevrouw de minister, ik heb in mijn korte beschrijving, in mijn korte nota, die wij steeds verder mogen toelichten tijdens de commissie zelf, gevraagd waar de verantwoordelijkheid ligt van de treinramp die zich vorige week heeft voorgedaan. Na de uiteenzetting van maandag weten wij dat wij in een periode van meer dan 25 jaar terug willen gaan. Ik wil u dan ook vragen, en u kan daar niet alleen op antwoorden, maar daar moet wel werk van gemaakt worden zodat wij daar alle antwoorden op krijgen, waar heeft men bij de NMBS, bij de verschillende ministers, bij de verschillende gedelegeerd bestuurders steken laten vallen, waar heeft men bepaalde beslissingen niet uitgevoerd? Wij willen daar de volledige klaarheid over krijgen. Ik heb verwezen naar de periode 1987. Ik wil verwijzen naar de periode van 1987 tot 1999 waar men niets heeft gedaan. Ik wil verwijzen naar de periode 2001 van de treinramp in Précot, waar men niet de juiste conclusies heeft getrokken.

Mevrouw de minister, u zegt nu dat u zal onderzoeken om versnelde maatregelen te nemen om die implementatie mogelijk te maken. Hoe is het mogelijk dat dit in 2001 niet werd geconcludeerd? Hoe is het

mogelijk dat men dat in 2005 niet heeft geconcludeerd? Hoe is het mogelijk dat in de periode van 1987 tot 1999 niets werd gedaan?

We zouden dat graag van u vernemen. Wij blijven bij onze eis dat er een onderzoekscommissie moet komen die alles moet bovenhalen. Wij stellen hier vandaag nogmaals de afwezigheid van staatssecretaris Schoupe vast, maar wij denken dat hij bijzonder slecht geplaatst is om nog langer te functioneren voor Mobiliteit, aangezien hij bevoegd is voor de onderzoeken naar de spoorwegongevallen. Wij denken dat hij voor het aanbrengen van de waarheid ook tijdelijk een stap opzij zou kunnen zetten.

01.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, parmi l'ensemble des questions que je vous ai adressées depuis la semaine passée, j'en ai retenu quatre pour lesquelles j'estime que des réponses un peu trop faibles ont été apportées ou que le débat n'a pas abordées.

Le premier point concerne les conditions de travail. J'ai eu l'occasion de le dire lundi après-midi, j'ai été relativement déçu par les interventions des administrateurs délégués à ce sujet. Je les ai trouvés installés dans des certitudes, sans remise en question de la politique actuelle.

Sans revenir sur le passé, quelles sont les dispositions qui vont être prises pour objectiver cette pression au travail pour le personnel roulant? Quels sont les éléments qui vont être mis en place pour mieux objectiver la situation? Des discours différents sont tenus par le management, par les organisations syndicales et les travailleurs. Il s'agit d'un élément essentiel qui doit rapidement pouvoir être pris en compte par les responsables politiques et par les responsables opérationnels.

Nous recevons trop de témoignages du terrain mettant en cause les conditions dans lesquelles les séries doivent être exécutées. Ces séries ne laissent que peu de place pour les pauses et le repos. C'est sans doute là qu'il faut faire un lien entre les questions de ponctualité et de sécurité. L'absence de ponctualité remet en cause les dispositions théoriques qui doivent être appliquées sur le terrain, la manière dont les cadences et les séries sont exécutées. Cela peut aussi avoir un impact sur la sécurité.

Deuxièmement, je souhaitais revenir sur le débat que nous avons entamé sur l'accélération des mesures. Je sais que nous n'allons pas épuiser ce débat aujourd'hui, mais les administrateurs délégués nous ont dit qu'ils étaient en négociations serrées avec vous et votre cabinet concernant la manière d'accélérer la mise en œuvre d'un système performant de freinage automatique. Que pensez-vous de la manière dont ces négociations évoluent? Quels sont les grands obstacles à l'accélération du programme? Comment pourrait-on les lever?

Le troisième élément concerne la politique de recrutement et de sélection. J'ai posé des questions mais je n'ai pas reçu de réponses.

Certains évoquent depuis un certain temps cette idée d'une école du rail qui permettrait d'amener plus facilement vers la SNCB un personnel jeune, qualifié et motivé. J'avais donc posé des questions sur les collaborations existant actuellement ou qui pourraient exister demain entre la SNCB et les organismes de formation, les établissements d'enseignement, dans le but de favoriser le recrutement de personnel qualifié.

J'ai été aussi surpris par le revirement de M. Lallemand sur les chiffres qu'il a évoqués, notamment sur le manque d'électromécaniciens. Durant la semaine précédente, il avait cité le nombre de 100. Il est revenu sur ses déclarations. Dispose-t-on aujourd'hui d'éléments objectifs relatifs au manque de personnel à la SNCB?

Le dernier point pourrait paraître anecdotique mais à mon sens, il ne l'est pas. Nous avons eu l'occasion d'avoir des auditions récemment sur la communication de la SNCB notamment vers les voyageurs. J'aurais donc voulu avoir une première évaluation de la communication de crise vers les voyageurs, les usagers. Comment la SNCB, comme vous-même évaluez-vous cette communication? Je pense par exemple à la manière dont on signale les trains supprimés depuis la catastrophe de lundi dernier, les modifications d'horaire.

Pour prendre un exemple précis, je sais que la SNCB donne des informations précises sur les trains par exemple qui vont de Bruxelles à Mouscron et de Bruxelles vers Mons et Quévy. Il n'y a cependant pas d'informations sur les trains de Binche, La Louvière, Bruxelles, Louvain-la-Neuve. Cet exemple montre qu'il y a encore des améliorations à apporter en la matière.

Telles étaient les questions que je voulais vous poser à ce stade car elles me semblaient ne pas avoir reçu suffisamment de réponses lors de notre réunion de lundi dernier.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik had 27 specifieke vragen ingediend. Ik denk dat die grotendeels een antwoord hebben gekregen op maandag. Ik denk dat wij voor meer vragen beter ten gronde gaan in de commissie die wellicht morgen zal worden opgericht. Daarom trek ik mijn vraag in.

01.15 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, j'avais déposé trois questions générales dans la foulée de la catastrophe sur la gestion de la crise, sur les conditions de travail et sur les investissements en matière de sécurité et les priorités budgétaires. La ministre a déjà apporté certaines réponses. Pour avoir d'autres réponses, en particulier quant aux conditions de travail, nos travaux vont se poursuivre en commission spéciale. Il sera important d'entendre les organisations syndicales mais aussi les travailleurs et les témoignages de personnes qui sont sur le terrain. Je ne vais pas poser des questions déjà abordées lundi par Mme la ministre.

Cependant, en matière de gestion de la crise et de suivi psychologique, on a beaucoup parlé des procédures au sein du groupe. Je voulais savoir si on avait déjà retiré certains enseignements sur ce qui été mis en place le jour du drame. Le gros du travail devra se poursuivre dans les jours qui viennent au sein de notre commission.

01.16 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik ga het kort houden, aangezien we maandag de meeste vragen hebben kunnen stellen en vele antwoorden hebben gekregen. Er blijven nog vragen over, maar ik heb begrepen dat we morgen zullen beslissen dat we die nog uitgebreid aan de bevoegde instanties zullen kunnen stellen.

Het volgende is een uitdieping van mijn vraag van maandag, omdat het over een dringende zaak gaat. TBL1+ zal operationeel worden in 2013 of misschien vroeger. We hebben maandag geleerd dat veel seinoverschrijdingen het gevolg zijn van verstrooidheid en vooral van memorisatieproblemen. Zou het wenselijk zijn om, in afwachting of aanvulling van TBL1+, voor 2013 al Memorsystemen op meerdere stuurposten te installeren?

Voor verdere vragen zullen we nog uitgebreid de mogelijkheid hebben om die te stellen, zoals collega Van den Bergh reeds zei.

Le **président**: M. Geerts a retiré sa question n° 19659.

01.17 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, madame la ministre, j'avais posé trois questions: la première a été développée en long et en large par les trois CEO et par vous, madame la ministre. Je vous propose donc de passer plutôt aux deux autres sujets.

D'abord, nous avons parlé de tous les systèmes de sécurité qui ont dû, qui auraient dû, qui vont être installés pour les trains de voyageurs. En revanche, les trains de marchandises concurrents à ceux de la SNCB ne pourront pas être équipés de ces systèmes de freinage automatique à l'abord d'un feu rouge, au moins encore pendant quatre ans.

Je n'ose croire que ces trains auront des tranches horaires spécifiques; je n'ose croire que ces trains disposeront de voies spécifiques pour le fret. Nous serons donc dans une situation complètement paradoxale avec, d'un côté, des trains de voyageurs munis de l'équipement qui, j'ose y croire, ne fera que se développer pour correspondre au système européen, mais, de l'autre côté, pendant au moins quatre ans, des trains de marchandises sans cet équipement. D'où le risque d'une situation catastrophique où un train de voyageurs pourra s'arrêter alors qu'un train non équipé arrivera face à lui.

Je tenais à émettre cette réflexion qui me semble importante. Si la SNCB même n'a pas le droit d'imposer un tel équipement à ses concurrents, le gouvernement, l'autorité publique, vu son devoir de sécurité, ne pourrait-il le faire? Pouvons-nous envisager une formule durant cette période?

Ensuite, ma deuxième question: certains conducteurs nous relaient que la SNCB n'organise plus de concertations sur l'emplacement des signaux d'arrêt; c'était pourtant le cas auparavant. Ils sont à présent placés parfois derrière une caténaire, derrière un arbre, en situation de mauvaise visibilité, voire de non-

visibilité.

Qu'en est-il exactement de cette concertation avec les conducteurs, qui sont quand même les acteurs les mieux placés pour en parler?

Pour le reste, la commission spéciale nous donnera l'opportunité d'aller plus loin dans les détails. C'est pourquoi je me limiterai à ces remarques aujourd'hui.

01.18 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voulais intervenir parce que l'accident de Hal a violemment touché ma région du Borinage: 14 des 19 vies perdues. Bien entendu, sans vouloir faire de différence dans la douleur que ressent chaque famille ni faire preuve de sous-localisme, j'entendais attirer votre attention sur les derniers événements qui avaient ébranlé Mons et ses habitants. Le 19 novembre, un train avait déraillé en arrivant en gare de Mons, causant quelques blessés graves et le décès d'une jeune accompagnatrice. Ensuite, voici trois semaines, un autre accident - moins grave, heureusement - s'est produit sur la ligne en direction de Charleroi à hauteur d'Obourg, mais il n'y eut que quelques blessés légers.

En réaction, les conducteurs de train ont déjà fait entendre leur voix, certains ayant organisé des arrêts de travail, tandis que d'autres vous ont adressé une lettre ouverte pour attirer votre attention sur leurs conditions de travail, le manque de soutien technique (système d'aide de vigilance, dispositif de freinage, etc.). Leur conclusion était assez claire: selon eux, ils ne sont plus en mesure de garantir la sécurité des voyageurs. Vous vous en souviendrez, dans mon intervention du 18 janvier dernier, j'avais relayé ces inquiétudes. Dans la motion rejetée en séance plénière du 4 février, j'exprimais la même demande afin d'éviter le pire.

Évidemment, j'ai réduit mon nombre de questions, mais les conclusions de l'enquête relative à l'accident du 19 novembre sont-elles déjà connues? Peut-on établir un rapport avec la grave catastrophe de Buizingen? À l'instar de mon collègue Balcaen, je considère que vous avez très peu abordé la question des conditions de travail des conducteurs, qu'ils soient en charge du fret ou du transport de passagers. Cela veut-il dire que vous refusez d'envisager que leurs conditions de travail puissent avoir un impact sur la sécurité des usagers?

Madame la ministre, n'est-il pas temps de remettre à plat tous les investissements de la SNCB dans ses trois composantes pour donner la priorité à la sécurité?

01.19 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme vient de le dire Mme Boulet, la région de Mons-Borinage a été fortement touchée par cette catastrophe, puisque quatorze victimes en sont originaires. Mme Dieu a même dit que c'était le train des Borains qui partait vers Bruxelles.

Je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit lundi mais je voudrais m'attarder sur quelques points, notamment sur les investissements consentis par la SNCB et sur les choix qui sont posés par le comité d'investissement ainsi que sur les projets de gares pharaoniques. La gare de Liège vient d'être inaugurée; il y a un projet pour la gare de Mons.

Le navetteur demande des trains ponctuels, confortables, fréquents et, surtout, sûrs. Je rappelle que les voyageurs passent plus de temps dans les trains que dans les gares et que celles-ci ne nécessitent aucune débauche de luxe. Elles doivent simplement être fonctionnelles, propres et sûres.

Il ne faut pas oublier qu'il y a énormément de petites gares. Si je prends l'exemple du Hainaut, plus de septante gares demandent, elles aussi, des investissements, que ce soit en matière de sécurité ou de parkings. Pour ces petites gares, on ne fait jamais d'effort, alors qu'elles sont fréquentées par énormément de navetteurs.

Ma deuxième réflexion concerne le port de la ceinture dans les trains. Pourquoi proposer le port de la ceinture? Voici environ dix ans, des personnes de ma commune ont eu un accident de car à Orléans. À l'époque, il n'y avait pas de ceinture dans les cars. La ministre Durant, même si je n'étais pas toujours d'accord avec ses propositions, a alors lancé les Assises de la mobilité et a obtenu qu'on impose le port de la ceinture dans tous les cars. Je me demandais si, à moindre coût, il ne serait pas possible d'équiper nos trains de ceintures. Si les sièges avaient été munis d'une ceinture, il y aurait peut-être eu moins de blessés graves. Des témoignages des personnes qui se trouvaient dans ces trains le 15 février, il ressort que nombre d'entre elles ont été projetées lors de l'impact et blessées suite à leur chute.

Enfin, un problème s'est posé au niveau de l'information; j'interpellerai d'ailleurs votre collègue de l'Intérieur à ce sujet. Des familles ont attendu plusieurs heures afin d'avoir des nouvelles de leurs proches. Il y a également eu un imbroglio au niveau de certains homonymes. Dans notre région, il y avait deux Sébastien Lefèvre et on a annoncé à une famille que leur fils était bien en vie alors qu'il était décédé. Je vous laisse imaginer la peine de cette famille.

Je voudrais terminer, sans vouloir polémiquer et rajouter de nouvelles questions, en vous disant qu'il y a des familles qui sont vraiment choquées, en colère et en rage contre la SNCB. La victime de ma commune travaillait au service communication de la SNCB. Ce matin, sa sœur est venue dans mon bureau et m'a dit: "Madame Galant, vous êtes une représentante de la nation. Pouvez-vous lire un témoignage à la ministre?" Je lui ai promis de le faire et je vais me permettre de le faire. Demain, il y aura de toute façon un hommage qui sera fait à la Chambre et samedi, il y aura l'hommage national. Donc je serai très brève.

La sœur de la victime disait tout simplement ceci: "Je souhaiterais que la commission spéciale qui va probablement être mise sur pied ne noie pas le débat dans des considérations techniques comprises seulement par des initiés. Qu'elle laisse tout sa place à l'humain. Mon frère Benoît avait toute la vie devant lui. Après plusieurs jours d'attente atroce, nous avons appris son décès. Nous n'avons pas pu le voir tout de suite. L'équipe des pompes funèbres a travaillé toute une nuit pour que nous puissions nous recueillir auprès de mon frère. Nous ne savons toujours pas s'il a été tué sur le coup et s'il a perdu du sang. Ayez la décence de penser à sa famille et à toutes les autres familles des victimes pendant vos débats. Pour améliorer le futur, il faut s'interroger d'abord sur les erreurs et les manquements passés. Sinon cette catastrophe ne sera pas la dernière."

Enfin, je souhaite qu'au sein de cette commission qui va probablement être créée, il y ait aussi des représentants des victimes de la catastrophe parce qu'elles ont vraiment l'impression d'être laissées pour compte. Suite aux débats qui se sont passés lundi en commission, à côté des dossiers techniques, on a très peu parlé de l'humain, que ce soit du personnel et des victimes. Vraiment madame la ministre, j'espère qu'on pourra compter sur vous pour que les victimes soient prises en considération et pour que les erreurs du passé ne soient plus répétées. Je vous remercie.

Le **président**: Je pense qu'une partie de votre question a été transmise au secrétariat, à M. Schouppe, dans le cadre du champ de ses compétences.

01.20 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, j'avais deux questions.

La première portait sur l'augmentation inquiétante des feux rouges grillés. Évidemment, nous avons reçu lundi toutes les informations techniques possibles sur l'impérieuse nécessité de mettre en place des systèmes de freinage automatique. Le facteur humain a été un peu abordé, notamment en termes de formation du personnel, mais je dirais qu'il a fallu que nous posions nous-mêmes des questions à propos de ce que nous entendions sur la dégradation du temps de travail dit "non productif", c'est-à-dire les pauses. J'ai évoqué ce problème-là. J'ai donné l'exemple d'un cheminot qui doit faire, par exemple, Mons-Bruxelles puis Bruxelles-Anvers. Il a 30 minutes de pause et on lui demande alors d'aller dégager une locomotive sur une autre voie.

Ce que j'aurais souhaité vous demander par rapport à cela aujourd'hui, c'est de savoir si vous souteniez l'idée – et je l'évoquais lundi – d'établir des statistiques vraiment fiables par rapport à ce nous entendons des travailleurs du rail, à savoir une dégradation de leurs conditions de travail et une diminution de leur temps de pause.

Ceci dit, si les conducteurs n'ont pas suffisamment de pause et que leur concentration diminue, c'est peut-être aussi lié à un manque de personnel.

L'objet de ma seconde question porte sur le recrutement fait par la SNCB aujourd'hui.

En 2007, la SNCB a lancé une grande campagne de recrutement. Nous avons entendu nos CEO dire qu'on trouvait difficilement du personnel qualifié comme des électriciens, des mécaniciens, des électromécaniciens, des électroniciens.

Il y a sans doute peu d'étudiants qui se lancent dans ce type de carrière. Lundi, nous avons aussi évoqué la

nécessité d'aller beaucoup plus vite pour équiper à la fois les trains et les rails de ces fameux systèmes de freinage automatique. Si nous constatons un problème par rapport au recrutement, allons-nous décider de mettre en place des mesures pour aller également plus vite?

Je voulais savoir si vous souteniez l'idée que la SNCB relance une politique de recrutement. Mon collègue de Groen! a évoqué les trois opérateurs de formation régionaux. Il y a aussi les écoles de promotion sociale, de plein exercice secondaire et les hautes écoles. Soutenez-vous l'idée de lancer cette campagne de recrutement tout de suite? En effet, nous savons qu'en observant la pyramide des âges, dans les dix ans qui viennent, 50 % du personnel partira à la retraite

Le **président**: Les deux questions n° 19698 et n° 19699 de Mme Musin sont retirées. Par contre, sa question n° 19700 sera posée.

01.21 **Linda Musin** (PS): Madame la ministre, j'ai retiré deux questions car lundi nous avons obtenu pas mal d'informations de votre part et de la part des administrateurs délégués de la SNCB. Parmi ces informations se trouvaient les réponses à mes deux premières questions.

Ma question concerne l'accompagnement psychologique des victimes et du personnel de la SNCB. Nous avons eu des informations quant aux différentes actions et initiatives mises en place par le groupe SNCB mais aussi par d'autres organismes comme la Croix-Rouge ou la province de Hainaut. Je souhaiterais brièvement vous entendre sur l'aide psychologique apportée aux victimes et à leurs familles mais aussi sur celle apportée aux cheminots.

Nous savons combien ils sont touchés par ce drame mais aussi combien ils exercent quotidiennement un métier de pointe avec énormément de responsabilités sur les épaules. Je pense que si une aide psychologique est indispensable dans ce drame, elle doit aussi, si elle est quotidienne à l'heure actuelle, perdurer.

Qu'en est-il d'une éventuelle cellule d'accompagnement psychologique concernant le drame de Buizingen? Je suppose qu'elle est en place. Comment fonctionne-t-elle? Existe-t-il un service d'appui psychologique permanent ou propre à ce drame au sein des structures SNCB et Infrabel? Le cas échéant, comment travaille ce service aujourd'hui? Comment va-t-il travailler dans les jours et les semaines à venir?

01.22 **Eric Thiébaud** (PS): Madame la ministre, à l'instar de mes collègues parlementaires de Mons-Borinage, je dois vous avouer que, dans notre région, l'émotion est très grande, puisque 14 victimes sont issues de notre région. C'est une ligne que je fréquente régulièrement et deux arrêts se situent sur la commune dont je suis le bourgmestre.

Aujourd'hui, je profite de l'occasion pour vous dire que la gestion de la ligne n'est pas des meilleures. Depuis lundi, des témoignages affluent. Ils sont tous très négatifs. Moins de trains sont évidemment disponibles et lors des auditions en commission, j'ai reçu un sms me signalant que la police, en gare Centrale, avait empêché des voyageurs de monter dans le train en provenance de la gare du Nord à destination de Mons. La population étant suffisamment traumatisée, il était superflu d'ajouter un problème au problème. Je vous demande vraiment d'intervenir à ce niveau.

De plus, les trains semblent trop petits. Les navetteurs prennent ce train aujourd'hui avec la peur au ventre. Une communication doit être faite pour les rassurer. Certaines personnes me signalent qu'aucun d'entre eux n'ose s'installer dans le premier wagon. Vous imaginez l'état d'esprit des navetteurs qui sont tenus de prendre ce train pour se rendre à leur travail.

Pour en revenir à la question que j'avais déposée, je suis revenu sur le déraillement du 19 novembre dernier à Mons, qui a déjà fait des victimes. Ce qui nous préoccupe, au-delà de la nécessité de reprendre ces nouveaux systèmes de freinage, de les installer plus rapidement, d'accélérer ces investissements, c'est de constater que les trains ont circulé pendant des années normalement sans excès d'accidents, alors qu'ils n'étaient pas dotés de ces systèmes. Soudainement, des accidents se multiplient. On peut quand même s'interroger sur la multitude d'accidents, alors qu'il n'y en avait pas autant auparavant.

Je veux revenir sur la réponse qui m'avait été fournie sur les causes du déraillement en gare de Mons en novembre dernier. J'ai interrogé M. Schouppe. Celui-ci m'a déclaré que "le système d'avertissement lié au crocodile n'avait pas fonctionné". Je ne peux m'empêcher de me demander s'il s'agit d'un cas isolé. Les

crocodiles fonctionnent-ils bien partout? Comment la fiabilité des systèmes actuels est-elle estimée? Procède-t-on à un audit régulier? Je ne pense pas avoir entendu les réponses lundi dernier. Aussi, je voudrais que vous me rassuriez sur l'état d'entretien de la signalisation actuelle de la SNCB.

01.23 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame le ministre, j'avais déposé trois questions mais la réunion de lundi jusqu'à 23 heures a permis de répondre à certains points comme la question des systèmes d'arrêt automatique ou de freinage. Je compte sur la commission spéciale qui devrait exercer une pression suffisante pour que les délais annoncés et toujours reportés jusqu'à présent puissent enfin être tenus. La commission aura certainement pour objectif – c'était l'objet de ma deuxième question – une réorientation d'urgence des programmes d'investissement des trois sociétés filles de l'ex-SNCB. Là aussi, la sécurité doit prévaloir sur tout le reste. J'en profite pour dire aussi qu'il y a 70 gares en Hainaut, pas seulement une et que les 70 méritent l'intérêt des pouvoirs publics et de notre commission.

Je voudrais revenir à ma première question portant sur les conducteurs de locomotive. J'ai eu l'occasion de rencontrer jeudi dernier des conducteurs du dépôt de Braine-le-Comte, vu que je suis bourgmestre de cette ville. Comme cela a été évoqué lors de la réunion de commission de lundi, le problème ne réside pas dans la formation. En effet, si le nombre de journées de formation a été réduit, la nouvelle formation est le fruit d'une réforme qui va tout à fait dans le bon sens. Quand quelque chose est positif, il faut aussi le dire et la pratique de simulateurs dont le super-sophistiqué de Salzinnes, est extrêmement apprécié, ainsi que des formations répétées chaque année.

Par contre, la charge psychique et sociale que j'évoquais dans ma question est le point central. D'abord parce que le nombre de conducteurs a été réduit. On a évoqué lundi le fait que le nombre de candidats correspondait au nombre de postes à pourvoir. Ce qu'on ne dit pas, c'est que le nombre de postes à pourvoir est réduit par rapport aux besoins qui devraient être pris en compte. Dans le dépôt de Braine-le-Comte qui fait partie avec trois autres d'un centre de dépôts qui comprenait 340 machinistes, il n'y en a plus que 260, soit 25 % de moins. Pour satisfaire au même nombre de services, on est obligé de solliciter davantage les machinistes avec une plus grande amplitude d'horaires, moins de pauses et plus de stress, plus de fatigue et donc moins d'efficacité.

Tout cela sans compter un autre volet qui n'a pas du tout été abordé – et j'espère que la commission spéciale aura l'occasion de se pencher sur la question: les primes sont accordées au kilomètre.

Or comme Mme la ministre l'avait évoqué, ce ne sont pas nécessairement les kilomètres qui sont le signe de la lourdeur du travail mais le nombre d'arrêts avec, pour conséquence, que les personnels ont tendance à partir, à demander leur mutation vers d'autres dépôts que ceux situés autour de Bruxelles qui comptent le plus grand nombre d'arrêts. Alors que l'on aurait besoin dans ces dépôts des personnes les plus expérimentées, ce sont toujours des débutants qui y travaillent.

Je sais que l'étude de stress qui a été évoquée lundi soir est en cours. J'espère qu'elle sera finalisée bientôt mais j'espère qu'on ne devra pas attendre sa finalisation définitive pour prendre des mesures pour les conducteurs de locomotives.

Par ailleurs, je voudrais aborder deux autres points très rapidement.

Tout d'abord, depuis l'accident, on me signale toute une série de choses dans les gares hennuyères de Bracquegnies, Braine-le-Comte et La Louvière: des tire-fond de fixation manquants, des rondelles non écrasées, des fixations modernes à ressort cassées et manquantes. Il s'agit pourtant d'éléments extrêmement importants pour la fiabilité du réseau. Je dispose des photos; je les remettrai au président pour qu'il les transmette à la ministre.

Ensuite, comme l'a dit ma collègue Jacqueline Galant, l'information pose un problème. Une heure après l'accident, à la gare de Braine-le-Comte, sur la base d'un fax de la SNCB, on disait qu'il s'agissait d'un simple incident technique. À l'avenir, la politique de communication doit être diablement modifiée.

01.24 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais à mon tour me faire l'écho du Brabant wallon occidental, en l'occurrence de Tubize, où vous savez que notre parti politique réalise une fois par an une opération de remerciement destinée aux usagers du train. Nous étions donc très nombreux à être en gare de Tubize le vendredi précédant le drame pour remercier les usagers de prendre le train. Vous imaginez notre amertume lorsque l'accident s'est produit deux jours plus

tard.

Les échos recueillis à ce moment en gare de Tubize étaient déjà assez éloquents sur le mauvais état de la ligne.

Je ne fais que renforcer les propos tenus par différents collègues du Hainaut: le matériel roulant envoyé sur cette ligne est tout à fait vétuste; très souvent, ce sont de vieux wagons inconfortables, les gens y sont serrés comme des sardines et ils ne trouvent pas de places assises. On a le sentiment d'être sur une ligne défavorisée tant sur le plan du matériel roulant que sur le plan de l'infrastructure. Nous avons eu aussi l'écho des cheminots et des conducteurs de trains qui confirment ce mauvais état de l'infrastructure. Si M. Flahaux a apporté des photos, ce sera encore mieux que tout un discours.

Par ailleurs, ma question portait plutôt sur le problème humain. Il y a la question de l'infrastructure et des systèmes de freinage, mais il y a avant tout la question de la gestion du personnel, des conditions de travail et de la formation du personnel. Nous avons tous été frustrés du peu d'importance accordée par les trois directeurs de la société, même si nous avons visionné quelques *slides*. Je voulais vous interroger sur les contradictions entre ce que j'ai entendu - l'écho de formateurs de conducteurs - et ce qui a été dit lundi.

Il semble effectivement que le recrutement aurait été complet à 100 % l'année dernière en termes de conducteurs de trains, alors que moi j'ai entendu parler d'un sous-effectif de 15 à 20 %. Comment est-ce possible? N'y a-t-il pas assez de personnel par rapport au travail à faire? Visiblement, il existe un problème de nombre de conducteurs de trains en service et cela influence évidemment les conditions de travail de ceux qui doivent remplacer les absents.

J'ai aussi été très impressionnée par les chiffres de la page 59. Un tableau sur le recrutement montre que, sur 100 % d'inscriptions, à la fin il ne reste que 4,2 % de gens admis conducteurs de trains. Comment est-ce possible? C'est un tableau qui m'interpelle beaucoup et sur lequel, à mon avis, votre attention doit être absolument attirée. Les conditions de recrutement doivent être plus efficaces afin d'obtenir un cadre suffisant de personnes qui puissent travailler dans de bonnes conditions et qui soient suffisamment formées.

Pour le reste, je m'associe à mes collègues qui ont déjà abondamment parlé du facteur humain dans ce drame.

01.25 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, j'avais déposé avant notre réunion de lundi une question très généraliste sur la situation. Je vous y demandais quelles initiatives vous aviez prises ou alliez prendre. Vous m'avez bien répondu en évoquant cinq axes principaux que la future commission pourra examiner. Je ne développerai donc pas ces points ici.

Je voulais aussi savoir si vous pouviez nous faire part d'éléments nouveaux qui seraient en votre possession. Pouvez-vous ensuite nous parler de la situation de ces derniers jours, à savoir la forte diminution de trains et leur plus faible capacité? En effet, des trains de dix wagons n'en comptent plus que trois. La presse a relaté des récits terribles à cet égard. Pourriez-vous nous apporter quelques précisions?

Le **président**: Madame Tasiaux-De Neys, vous m'avez informé que vous retiriez la question n° 19734, mais que vous poseriez bien la question n° 19735.

01.26 Isabelle Tasiaux-De Neys (cdH): Monsieur le président, c'est bien cela.

Madame la ministre, les administrateurs ont longuement retracé l'évolution des différents systèmes de sécurité: études de marché, commandes, attributions, homologations, etc. Il est navrant d'en découvrir les vicissitudes, les multiples retards et les difficultés de mise en œuvre.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Au lendemain de l'accident de Pécrot, le 27 mars 2001, la SNCB affirmait vouloir prendre les décisions requises pour prévenir une nouvelle catastrophe provoquée par le franchissement d'un feu rouge et aussi dégager sans délai les moyens nécessaires à l'acquisition des équipements de sécurité les plus performants qui existaient depuis belle lurette sur le marché. Neuf ans plus tard, une catastrophe de plus grande ampleur encore survient parce qu'un train n'est pas doté des équipements adéquats.

J'aimerais savoir pourquoi, depuis 2005, le budget relatif aux équipements de sécurité n'a pas été utilisé ou du moins ne l'a été que très partiellement. Un des deux trains était équipé du système de freinage automatique, mais pas l'autre. Pour quelle raison?

Madame la ministre, quelles sont les priorités pour demain? Le comité d'investissement va-t-il revoir son plan d'investissement 2008-2012 pour améliorer la sécurité et en accélérer l'augmentation? Dois-je comprendre que vous êtes prête à privilégier la sécurité, quitte à retirer des trains de la circulation et à fermer momentanément certaines lignes et gares? En tout cas, il apparaît évident qu'il faut absolument rendre prioritaires les investissements relatifs à la sécurité.

Ne faudrait-il pas redéfinir ces priorités en termes d'équipements de sécurité et modifier la clé de ventilation dans le plan d'investissement de sécurité afin de garantir un réseau plus sûr, plus performant, plus efficace? Allez-vous, madame la ministre, légiférer sur la sécurité ferroviaire à l'instar de ce qui existe pour les chauffeurs de poids lourds? Pensez-vous mettre en place des tableaux de bord de gestion des risques?

Vous avez répété à plusieurs reprises que la sécurité ferroviaire était basée essentiellement sur l'observation visuelle de la signalisation latérale par le conducteur. On a beaucoup entendu parler de la pression horaire sur les conducteurs de locomotives, des temps de repos, de la formation. En tout cas, beaucoup de ces conducteurs demandent de revenir à un cycle horloger et affirment le poids de la charge psychosociale qui augmente sans arrêt. Est-il vrai qu'une enquête de la SNCB l'atteste mais qu'elle n'a toujours pas été rendue publique? Pourquoi? Quelles mesures concrètes allez-vous prendre en la matière?

Ne faudrait-il pas revoir le recrutement qui ne fonctionne manifestement pas de manière optimale? Je m'interroge aussi sur l'émergence de nombreux contractuels à tous les étages de la pyramide. Il en va de même pour la gestion des consultants, dont on peut se demander, au vu de leur nombre, s'ils font toujours de la consultance ou s'ils exercent des fonctions qui sont normalement réservées au personnel.

Le **président**: Je ne vois pas cette question, madame Tasiaux-De Neys.

01.27 **Isabelle Tasiaux-De Neys** (cdH): Je termine, monsieur le président.

Pour le cdH, la priorité, c'est le capital humain et les forces de travail du monde des chemins de fer. Ne serait-il pas judicieux de commander deux audits indépendants, le premier sur les conditions de travail des cheminots et sur le personnel de sécurité, le deuxième sur les modalités de la politique de recrutement?

Monsieur le président, il est vrai que j'ai affiné ma question depuis lundi. Je comprendrais très bien que Mme la ministre ne puisse pas y répondre. Ce sont des questions importantes qui devront être abordées par la suite.

Je souhaiterais qu'au cours des discussions qui vont suivre, on garde toujours en mémoire les victimes de cette catastrophe et que dans les décisions qui se prendront, l'humain soit la valeur qui prime sur les autres.

01.28 **Minister Inge Vervotte**: Ik heb maandag gepoogd om op basis van de informatie die mij werd bezorgd en die ik ondertussen heb verzameld een gedetailleerd overzicht te geven. Ik heb mij na de debatten ook geëngageerd om te antwoorden op de vragen die mij werden gesteld, maar die nog niet konden worden beantwoord, gelet op het late uur van de vergadering.

Ik betreur dat een lid zich niet aan de regeling van de werkzaamheden heeft gehouden. Daardoor wil hij de indruk wekken dat ik op bepaalde vragen niet zou willen antwoorden. Ik betreur deze foute voorstelling ten eerste, zeker na alle transparantie die ik de voorbije dagen poogde te brengen. Ik wil de commissie verzekeren dat ik geen enkele vraag uit de weg zal gaan. Men moet uiteraard ook in staat zijn om op een voorbereide manier ten gronde op de vragen te kunnen antwoorden. Gelet op de tijdspanne is het niet evident om in staat te zijn om op de gedetailleerde vragen juiste en correcte antwoorden te vinden. Uiteraard doen wij al het mogelijke.

Ik herhaal ons engagement. Ik betreur de foute voorstelling van een lid alsof wij niet op de vragen wensen in te gaan. Dat heeft enkel te maken met de afspraken rond de werkzaamheden en is zeker en vast niet ten gronde.

Ten eerste, het ongeval. Over de omstandigheden van het ongeval kan ik kort zijn. Het werd afgelopen

maandag door de drie ceo's van de NMBS-groep gedetailleerd uit de doeken gedaan. Vanuit Halle vertrok een eerste trein Quiévrain-Brussel-Luik in de richting van Brussel. De stoptrein Leuven-'s Gravenbrakel kwam uit een andere richting en was net vertrokken uit de stopplaats Buizingen. Aan een wissel was er een zijdelingse aanrijding tussen de twee treinen. Het gerechtelijke onderzoek naar de precieze omstandigheden en de oorzaak is nog steeds lopende. Daarover kan ik vandaag niets meer zeggen.

Omdat de plaats van het ongeval bekend staat als een belangrijk knooppunt met veel treinen, was de infrastructuur uitgerust met de 'krokodil' en het TBL1+-veiligheidssysteem dat de noodremming in werking zou stellen vanaf 300 meter voor het rood sein. De treinen waren niet uitgerust met TBL1+ waardoor het systeem niet functioneerde. Het is echter geen zwart punt. Het betrokken sein werd nooit eerder overschreden.

De voorlopige balans is 19 dodelijke slachtoffers en 174 gekwetsten, waarvan 10 ernstig. Voor de psychologische ondersteuning waren er op de plaats van het ongeval en bij het provinciaal coördinatiecomité psychologen van de NMBS-groep aanwezig ter ondersteuning van de hoofdgeneesheer.

Les membres du personnel victimes de l'accident et ceux ayant participé aux secours peuvent encore faire appel au *Corporate Prevention Services* de la SNCB Holding pour obtenir un soutien psychologique. Une permanence de psychologues y est prévue. Ils apporteront le soutien nécessaire aux membres du personnel qui en expriment le besoin.

Les proches des personnes décédées et les blessés graves sont également encadrés. Comme je l'ai déjà dit lundi, mes pensées restent auprès des victimes et de leurs proches. Je veux également rendre hommage aux nombreux secouristes, qui ont fait un travail remarquable ainsi qu'aux nombreux cheminots, qui se sont énormément investis. Je demande également de la compréhension pour les actions ponctuelles spontanées des cheminots.

L'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires a ouvert une enquête sur les circonstances de l'accident. Actuellement, l'organisme à peine mis sur place ne dispose que de deux experts. Pour l'enquête sur les circonstances de l'accident de Buizingen, celui-ci fait appel à des experts externes en renfort. J'ai appris qu'il sera fait appel à des experts venant de la SNCB Holding et aussi de l'étranger. Pour de plus amples détails à ce sujet, je vous renvoie auprès du secrétaire d'État, M. Schouppe.

Étant donné que les enquêtes sur les accidents sont encore en cours, nous ne pouvons pas encore en tirer des enseignements. Dès que les conclusions de l'enquête judiciaire ainsi que celles de l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires seront connues, nous en tirerons les conséquences au niveau politique. Je prendrai l'avis de l'organisme d'enquête au sérieux. Je m'engagerai pleinement pour que ces avis soient mis en œuvre.

En ce qui concerne les questions relatives aux communications aux voyageurs, je suis d'avis que la SNCB a consenti de nombreux efforts en informant les voyageurs le plus rapidement possible après l'accident et que le plan de communication de crise a correctement fonctionné. Dans de telles circonstances, il n'est pas évident d'estimer d'emblée l'impact de l'accident et la durée des conséquences.

We moeten ook rekening houden met het verschil in bevoegdheden, wie er op welk moment welke verantwoordelijkheid heeft. Er worden duidelijke taakverdelingen gemaakt. Wanneer er een provinciaal crisisplan is, is het de gouverneur die de communicatie in handen neemt. Ook het parket neemt de communicatie in handen. Dat heeft wel geleid tot een ongemakkelijke situatie, niet omdat er niet werd samengewerkt maar omdat bijvoorbeeld mensen ons, de NMBS en Infrabel contacteerden. Wij hebben toen heel duidelijk de boodschap moeten geven dat op dat moment de gouverneur de communicatie in handen had en dat wij niet konden tussenkomen in die communicatie. Dat is op wat onbegrip gestuit maar wij hebben gevraagd om daar begrip voor te hebben omdat wij ons duidelijk wilden houden aan de afspraken. Hetzelfde geldt voor het niveau van het parket en de onderzoeksrechter.

Néanmoins, la SNCB a dispensé des informations à travers son site internet. Elle a installé des kiosques d'info mobiles à Bruxelles, Hal et dans douze gares régionales dans sept provinces. Des équipes de crise étaient présentes sur les quais et près des bus pour organiser les flux de voyageurs. Les horaires d'ouverture des guichets ont été prolongés, des affiches d'information ont été placées et les modifications affichées sur les écrans des gares. La SNCB a aussi installé une permanence téléphonique 24/24 heures dès mardi dernier. Le service "Train Info Service" par SMS a également été utilisé. Les haut-parleurs des

différentes gares ont diffusé des messages pour les voyageurs en direction de Hal. Dans leur communication, Infrabel et la SNCB essaient également de rassurer les voyageurs.

In de periode september 2007 tot eind 2007 werden een aantal seinen uitgerust met de TBL1+ op een testsite nabij Brussel-Zuid. Dat is een antwoord op de vraag wat de vooruitgang van de uitrol TBL1+ is per kwartaal.

Terwijl de procedure tot homologatie aan de gang is, wordt vanaf juli 2008 gestart met een installatie op de andere lijnen, echter zonder ze al in dienst te stellen. Na de homologatie op 19 januari 2009, kunnen op die manier onmiddellijk een aantal seinen in dienst worden gesteld: in het eerste kwartaal 2009 179 seinen, in het tweede kwartaal 2009 159 seinen, in het derde kwartaal 2009 14 seinen en in het vierde kwartaal 2009 279 seinen. Eind 2009 zijn er 631 seinen uitgerust met TBL1+, wat een risicodekking van 24 % van het risico betekent. Eind 2010 zal 40 % van het risico gedekt zijn, en eind 2013 80 % door de uitrusting van 4 200 seinen.

Wat betreft het aantal uitgeruste krachtvoertuigen, is de planning als volgt, inclusief de nieuwe leveringen waarop het nieuwe systeem zit: eind 2010 328 tractievoertuigen, 22,4 %, eind 2011 594 tractievoertuigen, 40,5 %, eind 2012 1 158 krachtvoertuigen, 79 %, en eind 2013 1 465 krachtvoertuigen, 100 %.

Zoals aangekondigd, heb ik inderdaad aan Infrabel en aan de NMBS formeel de vraag gesteld te kijken of wij de uitrol kunnen versnellen. Daarvan heb ik nog geen definitief resultaat gekregen. De technici bekijken dat momenteel, maar zij hebben al duidelijk aangegeven dat er een aantal randvoorwaarden zijn: beschikbaarheid op de markt, voldoende personeel, de budgetten en geen impact op de dienstverlening, wat ik reeds onder de aandacht bracht.

Ik vind het belangrijk dat wij nu op elkaar kunnen afstemmen. Zoals al gezegd op maandag, wanneer men bijvoorbeeld Brussel-Zuid voor een weekend sluit, kan men al heel veel op een gegeven moment. Dat is immers het grootste knooppunt. Men kan dan al heel wat ondernemen. Men moet echter zeker zijn dat, wanneer men het doet, de treinen kunnen volgen. Wanneer dan blijkt dat het materiaal voor de treinen niet op tijd kan worden geleverd, nemen wij een beslissing die niet echt verantwoordbaar is.

Daarom moeten wij alles goed op elkaar afstemmen. Dat is volgens mij het moeilijke. In welke mate zullen wij in staat zijn de operatie te laten versnellen en in welke mate zal er een verantwoordbare impact zijn op de dienstverlening? Wij moeten immers niet alleen kijken naar de sporen, maar ook naar het treinmateriaal.

Voor de oudere voertuigen – daarover was er ook wat discussie en men stelt daarover vragen – heeft men beslist om die niet allemaal in de planning op te nemen, maar alleen bepaalde reeksen. Wanneer de nieuwe voertuigen zullen komen, dan zullen die oude voertuigen namelijk van het net worden gehaald. Dat is belangrijk, want niet alles is vandaag ingepland. Het is namelijk de bedoeling om de oude voertuigen eruit te halen, wanneer de nieuwe voertuigen zullen komen, in 2012 en 2013. Ik meen dat dat een verstandige beslissing is en dat het niet goed zou zijn om dergelijke investeringen te doen voor één jaar, als men die treinen toch niet meer gebruikt. Maar ook dat zullen wij opnieuw bekijken. Mijns inziens is de keuze die men ter zake heeft gemaakt, verantwoord, gelet op het feit dat er nieuwe treinen op het net zullen worden ingezet en die zijn al met het systeem uitgerust.

Une question se rapportait au problème des tranches horaires propres aux trains de marchandises. Les trains de marchandises n'ont pas de tranches horaires qui leur est propre. Cependant, pendant les heures de pointe, les voies et les horaires sont plutôt réservés aux trains de voyageurs.

L'installation du système de sécurité sur les trains de marchandises en vue d'une harmonisation technique sur les réseaux ferroviaires: les règles techniques européennes applicables déterminent, tant pour le système de signalisation applicable à l'infrastructure que pour le matériel roulant, des systèmes qui peuvent être installés au sol (infrastructures) et à bord (matériel roulant) lors de la construction d'une nouvelle ligne ou du nouveau matériel roulant ou lors d'un réaménagement de ceux-ci.

Actuellement, le système d'aide à la conduite TBL1+ n'est pas répertorié dans la liste des systèmes nationaux officiels inscrits dans la spécification technique de l'intérêt (...). À ce jour, ce système ne peut donc pas être imposé aux entreprises ferroviaires si ce n'est sur une base volontaire. Des entreprises ferroviaires privées, qui ont par ailleurs été consultées par l'autorité nationale de sécurité belge en 2006 sur le sujet, préfèrent ne pas faire l'investissement intermédiaire de l'installation TBL1+ à bord, mais ont plutôt

manifesté le souhait d'investir directement dans le système européen interoperable ETCS.

De manière similaire, la STI matériel roulant ne prévoit pas de spécifications techniques propres à la TBL1+ pour toute construction de nouveau matériel roulant ou aménagement de celui existant, mais se limite à décrire les spécifications ETCS. De la même façon, Infrabel ne peut imposer aux entreprises ferroviaires l'installation à bord du matériel roulant de la TBL1+.

Compte tenu de cette harmonisation européenne des règles techniques dans le secteur ferroviaire, le gouvernement national est donc lui aussi limité dans son champ d'action national.

Er waren ook vragen over de investeringen in veiligheid. De eerste vraag ging over MEMOR. Het is zo dat vandaag 75 % van de seinen en 74 % op de sporen met dat systeem is uitgerust. De vraag was wat er gebeurt als dat niet werkt. Er zijn duidelijke procedures. Als een treinbestuurder merkt dat het systeem niet werkt, geeft hij dat onmiddellijk door en komt er zo snel mogelijk een equipe van Infrabel om dat terug in orde te brengen.

Het is niet de bedoeling van Infrabel om nu nog bijkomende Memorsystemen te installeren omdat men nu in betere systemen investeert en omdat dit systeem al op de belangrijkste plaatsen is geïnstalleerd.

Als u wilt, kan ik die vraag opnieuw stellen om te bekijken of het zinvol is om dat bijkomend te doen, maar ik denk dat de afweging technisch werd gemaakt, daarover bestaan ook rapporten, dat het weinig zin heeft om op die plaatsen nu nog Memor te plaatsen als er wordt gepland om op die plaatsen met TBL1+ te werken. Ik wil in elk geval de vraag formeel stellen zodat ik hun argumentatie aan u kan bezorgen.

Les investissements dans les gares ont représenté de 2001 à 2009 inclus 12,7 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCB.

La dernière version du plan d'investissement 2008-2012, actualisée en 2009, prévoit des investissements pour les gares représentant 9,7 % de l'ensemble des investissements. Si ces montants paraissent importants, il faut cependant attirer l'attention sur le fait qu'ils couvrent pour une grande partie également l'infrastructure de base, les voies en gare, les quais et leur accès, y compris les passages sous-voies, les investissements destinés à améliorer l'accessibilité du train aux personnes à mobilité réduite et dans certains cas une modernisation radicale des (...) d'entrée et de sortie, destinés à améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.

Het is dus heel belangrijk om te zien, als we spreken over investeringen in stations, dat het niet alleen om het station gaat. Het is wel belangrijk om dat onderscheid te maken.

In de commissie ben ik middels parlementaire vragen al verschillende keren ondervraagd over de toegang voor personen met een handicap, over sporen, de kwaliteit van sporen, uitbreiding van sporen, enzovoort. Welnu, in de kostprijs van een station zitten al die aspecten inbegrepen. Dat maakt dat we toch goed een onderscheid moeten maken. Al het geld gaat dus niet louter naar het stationsgebouw.

La partie la plus visible et potentiellement la plus sujette à la critique, à savoir les bâtiments et autres aménagements, représentent respectivement 5,8 % et 3,4 % des investissements totaux du groupe SNCB pour les périodes 2001-2009 et 2008-2012. Dans certains cas, ils contribuent non seulement au confort des voyageurs mais aussi à leur sécurité. Il est important de le souligner.

Pour s'en convaincre, il suffit de penser aux adaptations importantes apportées à la gare Bruxelles-Central, notamment pour faciliter l'évacuation en cas de problème, pour donner un exemple. La gare de Liège est citée fréquemment. Les investissements réalisés comportent de nombreux éléments autres que les bâtiments, par exemple le parking ou le quai. Ainsi, tous les faisceaux entre la gare et la Meuse, les nouvelles bifurcations vers Liège-Palais ou Hasselt, les adaptations de voies entre Liège et Ans font partie du projet. Ce sont des composantes qui permettent l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic des trains.

Pour Anvers, il apparaît indiscutable que les importants investissements consentis ont permis une amélioration déterminante de la desserte en passant d'une gare en cul-de-sac à une gare passante, en augmentant la capacité de la gare et en créant une offre importante de parking. En aucun cas les investissements dans les gares n'ont constitué un frein pour les investissements en matière de sécurité, tant

pour ce qui concerne le plan d'investissements 2001-2012 que pour ceux qui ont suivi. Les ressources réservées pour des systèmes tels que l'ETCS ou le GSM-R ont été supérieures aux moyens financiers effectivement utilisés, comme on l'a dit en commission lundi.

Welke lessen zijn er getrokken? Na het ongeval te Pécrot werden enkele maatregelen genomen op organisatorisch en technisch vlak, en ook op het vlak van de opleiding van het personeel. Het personeel van de seinposten en dat van Traffic Control kreeg een bijkomende opleiding om adequater te kunnen optreden in crisissituaties en kon ook terugvallen op ondersteunende procedurefiches.

Er werden ook bijkomende aanpassingen uitgevoerd aan de seininrichtingen. Ook het radiocontactstelsel tussen de treinbestuurder en de verkeersleider werd vervangen door een veel degelijker GSM-R-radiosysteem, waaraan nogal veel aandacht werd besteed bij de aanbevelingen.

Er werd ook beslist het ECTS-systeem te installeren, met in 2006 de beslissing de snellere tussenstap TBL1+ uit te bouwen. Alle treinbestuurders kregen een persoonlijke gsm, alsook aanvullend communicatiemateriaal.

De opleidingstrajecten van het besturingspersoneel werden bijgestuurd. De inhoud van de opleidingen werd opnieuw gedefinieerd, met meer aandacht voor een rijgedrag gebaseerd op veiligheid en regelmaat. Zowel tijdens de basisopleiding als tijdens de permanente opleiding werden meerdere oefeningen uitgevoerd op simulators.

La SNCB a mis au point un parcours de formation qui a permis de dispenser à tous les conducteurs de train concernés une formation linguistique s'orientant spécifiquement vers les procédures de sécurité.

La fin de ce parcours était prévue pour le printemps 2009. Ces procédures sont répétées lors de la formation permanente annuelle.

Wat de seinoverschrijdingen betreft, bedroeg het totale aantal in de jaren 2005-2009 respectievelijk 62, 65, 79, 97, 117. In de jaren 2008-2009 waren er respectievelijk 40 en 30 overschrijdingen aan een gevaarlijk punt op een hoofdspoor. Van de genoemde aantallen voor 2007, 2008 en 2009 waren er respectievelijk 68, 78 en 89 te wijten aan een fout van de treinbestuurder.

Ik beschik niet over gegevens inzake bijna-botsingen, zoals gevraagd werd. Het lijkt mij trouwens moeilijk dit aantal te bepalen.

Je confirme l'augmentation des passages aux signaux rouges mais je veux nuancer les chiffres. Il est vrai qu'en 2009, le nombre de franchissements de signaux a augmenté de 20 unités mais il faut voir ces chiffres en rapport avec 1,5 millions de trains voyageurs ou marchandises circulant annuellement sur le réseau ferroviaire.

Les causes de franchissement de signaux rouges en 2009 sont la distraction ou la mauvaise interprétation du conducteur (52 %), un signal douteux (12 %) par exemple à cause d'un éblouissement causé par le soleil, un freinage insuffisant (9 %) (freinage tardif, problème technique), des perturbations externes (9 %) et autres (18 %).

Het KB van 16 juni 2009 betreffende het veiligheidspersoneel bepaalt dat, als de infrastructuurbeheerder vaststelt dat veiligheidspersoneel van een infrastructuurgebruiker een risico op de spoorveiligheid inhoudt, hij de nodige maatregelen kan nemen, inclusief het preventief en het tijdelijk intrekken van een vergunning.

In dat kader heeft de NMBS aangaande de seinoverschrijdingen de volgende maatregelen genomen. Onmiddellijk en preventief wordt de rijvergunning van de treinbestuurder afgenomen. Daarna wordt er een onderzoek ingesteld. Bij elk van de overschrijdingen vindt er dus een onderzoek plaats. Als na het onderzoek de bestuurder in fout blijkt te zijn, vindt een medisch en psychologisch onderzoek plaats. De treinbestuurder krijgt een rijverbod, waaraan gekoppeld een verminderd inkomen, van vijftien dagen tot drie maanden, rekening houdend met de ernst van de feiten. Er wordt eventueel in een bijkomende opleiding voorzien. Daarna dient de treinbestuurder opnieuw een examen af te leggen om opnieuw zijn rijvergunning te krijgen. Het is dus wel duidelijk dat er een beleid tegenover staat.

Het is evident dat wij ook het volgende hebben afgesproken, naar aanleiding van de stijging die we toch

vaststellen. Die stijging heeft ook te maken met de striktheid waarmee dat opgevolgd wordt, laat dat duidelijk zijn. We nemen dat uiteraard zeer ernstig. Welnu, heel het aspect van seinoverschrijdingen zullen we opnieuw opnemen binnen het kader van het sociaal overleg, om na te gaan of er misschien zaken over het hoofd worden gezien die eventueel verbeterd kunnen worden.

Wat is er ondertussen al ingevoerd ten aanzien van de treinbestuurders? In het kader van de permanente opleiding is er elke drie jaar een opleiding, waarbij twee oefeningen op rijnsimulator. Voor elke certificatie moet een proef op de simulator worden afgelegd. Aan de hand van een netkaart wordt kritisch gekeken, met de coaches, naar alle seinen, met minstens twee seinoverschrijdingen. De coaches, die ervaren treinbestuurders zijn, voorzien in de mogelijkheid van een meer doorgedreven begeleiding. Tijdens de certificatieproeven wordt ook op regelmatige basis gepeild naar de kennis van de reglementering. Zij voorzien ook in acties tegenover seinoverschrijdingen. Alle treinbestuurders, betrokken bij seinoverschrijdingen, verliezen tijdelijk hun licentie.

Uit de gesprekken die ik tot nu toe heb gevoerd, is het duidelijk geworden dat we de jonge bestuurders onder de loep moeten nemen. Het gaat dan niet om bestuurders jong in leeftijd, maar minder ervaren. Misschien kunnen er daar nog specifieke zaken bekeken worden.

Het is ook duidelijk dat ik de vraag zal stellen aan de NMBS in welke mate dat de praktijk is, dan wel of het de theorie is, met andere woorden of iedereen in staat is om al die opleidingen en dergelijke te volgen. Daarover wil ik ook wel eens een precies beeld krijgen. Wat ik hier zeg, is de informatie die de NMBS mij geeft als zijnde datgene wat de reglementering vooropstelt. Ik zal aan de NMBS vragen om mij er een zicht op te geven of men er in de praktijk inderdaad ook in slaagt om die theorie uit te voeren.

Vanaf 2010 wordt de klemtoon nog meer gelegd op het voorkomingsbeleid van seinoverschrijdingen. Alle treinbestuurders krijgen tijdens hun basisopleiding een extra dag. Hierbij worden alle seinen van de noord-zuidverbinding die een gevaar voor overschrijding inhouden, getoond op een film. Alle pas gelicentieerde treinbestuurders zullen de eerste twee jaar van hun loopbaan driemaal per jaar worden begeleid. De lessen kwaliteit en attitudes uit de basisopleiding worden in functie van de voorkoming van zware fouten bijgestuurd. Dat is de bedoeling voor 2010.

We nemen alles op in het sociaal overleg om te kijken of de theorie voldoet en of de praktijk de theorie volgt.

De plaatsing van de seinen wordt door Infrabel uitgevoerd. NMBS heeft aan Infrabel voorgesteld om de inplanting van de seinen met herhaaldelijke overschrijding te verbeteren. Infrabel onderzoekt momenteel een achtttiental voorstellen. Voor de veiligheid is het uiterste van de infrastructuur en de voertuigen met TBL1+ en later ETCS belangrijk voor dit aspect.

Infrabel maakte een gedetailleerde analyse van de seinoverschrijdingen en vooral van de seinen die herhaaldelijk worden overschreden. Negen seinen werden sinds 2005 verplaatst, onder andere om de zichtbaarheid te verhogen. Eén sein wordt in 2010 verplaatst. Er worden ook specifieke werkgroepen georganiseerd wanneer een of meerdere aandachtspunten betreffende exploitatieveiligheid als problematisch worden beschouwd door de spoorwegonderneming en/of door Infrabel. In deze werkgroepen zullen alle betrokken partijen hun opmerkingen maken en voorstellen formuleren. Zij trachten samen de oorzaken en de gevolgen te definiëren om tot een oplossing te komen.

Een werkgroep Seinoverschrijdingen kwam bijeen op 9 november 2009 en op 2 februari 2010. Geregeld worden ook vergaderingen ad hoc georganiseerd om bepaalde veiligheidsproblemen te bespreken, zoals de vertrekprocedure die ik in het sociaal overleg heb opgenomen.

Over de werkdruk en de werkomstandigheden werd maandag al gedeeltelijk gesproken, maar daarop wil ik uitgebreider ingaan. Ik heb toen gezegd dat de vragen naar inachtnemingen van veiligheidsvoorschriften, naar opleiding en naar veiligheidscultuur in het kader van het sociaal overleg opnieuw worden bekeken.

Het aantal treinbestuurders van de NMBS, zowel van reizigerstreinen als goederentreinen als rangeerbesteders, bedroeg in voltijds equivalenten, op 1 januari 2005 4 041, op 1 januari 2006 3 749, op 1 januari 2007 3 797, op 1 januari 2008 3 835, op 1 januari 2009 3 861, op 1 januari 2010 3 912 en op 1 februari 2010 3 944.

Het aantal treinkilometers dat door reizigerstreinen, goederentreinen en alle operatoren samen werd

afgelegd, bedroeg in 2007 103,5 miljoen, in 2008 103,1 miljoen en in 2009 98 miljoen. Zo kunnen we de verhouding ten opzichte van elkaar maken.

À l'heure actuelle, il n'y a pas le moindre problème pour engager des conducteurs de train. C'est ce que le holding me dit.

Volgens de holding is er geen probleem om treinbestuurders aan te werven. U weet uit vroegere debatten dat dit pas sinds 2010 zo is. Wij hebben de voorbije jaren wel problemen gehad om mensen te rekruteren, niet alleen op het niveau van de treinbestuurders maar ook op andere niveaus.

Wij kennen vandaag ook nog rekruteringsproblemen voor andere categorieën van beroepen. De Holding meldt mij dat op het niveau van de rekrutering van de treinbestuurders zij vandaag geen problemen heeft.

Le tableau ci-après donne un aperçu du contingent demandé et du recrutement de conducteurs de trains réellement effectué depuis 2005.

Ik zal het even overlopen. In 2005 was het gevraagde contingent – het eerste cijfer zal altijd het gevraagde contingent zijn en het tweede wat men dan reëel heeft aangeworven – 100 en konden er 32 gerekruteerd worden. In 2006 zijn er 200 gevraagd en werden er 349 gerekruteerd, waarschijnlijk om de voorgaande periode te compenseren. In 2007 zijn er 548 gevraagd en 370 gerekruteerd. In 2008 zijn er 414 gevraagd en 402 gerekruteerd. In 2009 zijn er 335 gevraagd en 336 gerekruteerd.

Depuis 2009, toutes les demandes de recrutement de conducteurs de trains ont été traitées à temps. Pour l'année 2010, la demande de recrutement de conducteurs est de 165 à étaler sur la totalité de l'année. Le groupe SNCB dispose à l'heure actuelle d'une réserve de recrutement qui peut particulièrement satisfaire les besoins de 2010.

Lors de la présentation faite lundi passé, le groupe SNCB a expliqué que pour les conducteurs de trains, sur 4 500 personnes inscrites, la moitié participe à la session d'informations. La moitié de ces participants passe les tests d'aptitudes. Après avoir passé un entretien et une visite médicale, 268 sont engagés. Au total, 188, soit 4,2 % des personnes inscrites, réussissent la formation.

La sélection des conducteurs de trains est très stricte et tient notamment compte du facteur de résistance au stress, important pour ce job.

Outre l'apprentissage de la réglementation (exploitation normale et perturbée), l'accent est également mis sur les attitudes correctes et le mode de vie approprié que doit adopter un conducteur de train durant la formation de deux jours. Ces qualités et attitudes sont dispensées par des psychologues de l'entreprise.

On leur apprend comment adapter leur mode de vie à des horaires très variables. Tous les conducteurs de trains sont régulièrement accompagnés par du personnel d'instruction. Leur comportement de conduite est, le cas échéant, corrigé.

Trois accompagnements par an sont prévus pour les jeunes conducteurs. La formation permanente garantit l'entretien des connaissances professionnelles. Dix jours de formation, y compris le parcours sur un simulateur, sont organisés sur un cycle de trois ans. Des jours de formation supplémentaire sont prévus pour les compétences spécifiques et se clôturent chaque fois par un examen.

Met betrekking tot de werkdruk laat ik nog het volgende opmerken. Na een aantal gesprekken die ik de voorbije dagen heb gehad, is het voor mij duidelijk dat het een heel complexe aangelegenheid is en dat men een en ander niet kan herleiden tot bijvoorbeeld alleen het aantal uren dat iemand in een trein zit en onafgebroken geconcentreerd moet zijn. Concentratie is een zaak, maar de werkdruk heeft zeker en vast ook te maken met het aanvangsuur van de dienst. Het is evident dat een dienst die begint om drie uur 's ochtends, anders is dan een dienst die begint om tien uur 's ochtends. Het is dus een zeer complexe materie, omdat men die moeilijk in algemene criteria kan vatten. Wij hebben in elk geval wel de ambitie om alle factoren die de werknemers aanhalen als werkdruk, in kaart te brengen, zodat kan worden gekeken naar het beste traject met het minste risico op dat moment.

Ik geef een ander voorbeeld. Het klaarmaken van de trein is een complexe aangelegenheid. Als men tijdens zijn werkduur een trein moet klaarmaken of vijf treinen, dan heeft dat ook een impact. Andere zaken zijn

bijvoorbeeld onderlinge communicatie. Wij zullen ook dat onder de loep nemen. Het uren na mekaar rijden, is ook al besproken. Ook de rusttijden zullen wij meenemen in het overleg. Er zijn dus veel aspecten die zorgen voor werkdruk en wij hebben ons ertoe geëngageerd om al die aspecten te bekijken. Wij zullen ons niet beperken tot het bepalen van een minimaal en maximaal aantal uren dat men mag rijden. Wat er in die uren allemaal gebeurt, heeft immers ook een impact en wij zullen dat ook onderzoeken. Wij zullen kijken wat er op dat vlak mogelijk is.

Men zegt bijvoorbeeld ook dat vijf stukken na mekaar doen voor zeer zware ritten zorgt. Dat zijn zwaardere ritten dan een lange afstand doen. Ook dat aspect zal in het overleg aan bod komen.

La SNCB Holding a recruté, de mars 2009 à janvier 2010 inclus, 1 722 externes. Les détails des différentes catégories de personnel sont: ik geef de details van de verschillende categorieën personeel: 399 treinbestuurders, 214 treinbegeleiders, 292 universitaires, 98 onderstationchefs, 282 technische personeelsleden, 240 administratieve personeelsleden en 197 werklieden.

Les profils les plus recherchés sont les ingénieurs, les techniciens, les électromécaniciens, les conducteurs de trains, les accompagnateurs de trains, les sous-chefs de gare.

Pour l'année 2010, la SNCB Holding a un contingent de 2 047 emplois à pourvoir dont 308 sont gelés par le SNCB. Un certain nombre de postes seront comblés par du personnel provenant de B-Cargo.

Le recrutement de techniciens n'a pas été facile ces dernières années mais les choses s'améliorent, vu le contexte de crise économique. Comme vous le mentionnez, il y a de moins en moins de jeunes qui suivent une formation technique. Infrabel et la SNCB sont conscients de cet aspect et cherchent à développer un moyen d'informer et de motiver les gens sur les perspectives de travail en suivant une formation technique.

Le service HR s'oriente de plus en plus vers les écoles techniques supérieures et secondaires et organise des visites d'ateliers et des stages pour les étudiants. En outre, il organise des sessions d'information sur les possibilités de travail au sein de groupe SNCB.

Ik denk dat het niet onbelangrijk is in de huidige context, waarin zoveel personen hun job verliezen, dat wij bij de NMBS een extra troef hebben. Wij hebben de bedoeling een duurzame relatie met ons personeel te ontwikkelen. Wij proberen de betrokkenen enige werkzekerheid te verschaffen, een extra troef. Wij willen daarop meer nadruk leggen wanneer wij de aantrekkelijkheid van de job in het licht willen brengen.

Zoals ook gesteld werd door de commissie actief gezocht om samenwerkingsverbanden te vinden. Wij zullen zeker nog kijken of er daarvoor nog andere initiatieven kunnen worden genomen.

L'enquête de la SNCB auprès des conducteurs de trains, sur le vécu du travail, a été réalisée du 1^{er} septembre 2008 jusqu'au 31 août 2009 par le service externe pour la prévention et la protection au travail (CPS) lors de la visite annuelle de chaque conducteur de train chez le médecin du travail dans le cadre de la surveillance de la santé des travailleurs dans une fonction de sécurité.

L'analyse des résultats de cette enquête doit permettre à l'employeur et aux membres de sa ligne hiérarchique de répondre à une obligation légale figurant dans la loi et dans le Code sur le bien-être au travail. L'instrument d'enquête utilisé par le service externe pour la prévention et la protection au travail est recommandé par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale sur son site internet. Cette analyse des risques a fait l'objet d'une concertation préalable au sein des organes paritaires. Le taux de participation était de 84 %.

Les premiers résultats ont été présentés le 4 février 2010 par le CPS à l'employeur sous forme d'un rapport provisoire. Le CPS prépare actuellement un rapport final.

Het spijt me, ik heb die gegevens nog altijd niet. Ik heb gevraagd om ze me zo spoedig mogelijk te bezorgen. Wat men mij geeft als informatie, is dat er nog alleen maar een draft versie bestaat. Gelet op de omstandigheden zullen wij vragen of ze toch niet in staat zijn om die draft versie iets sneller om te vormen in een definitieve versie, zodat wij daarmee aan de slag kunnen gaan.

La pression de travail est différente suivant les services à prester par les conducteurs de trains. La pression

est moins élevée pour un conducteur qui conduit un train sur un long trajet comportant peu d'arrêts que pour un conducteur qui conduit un train omnibus qui s'arrête toutes les cinq minutes. Cet aspect sera repris dans les discussions lors du dialogue social avec le groupe SNCB et les organisations reconnues.

Ondertussen heb ik ook reeds nagevraagd of op Europees niveau initiatief genomen kan worden met betrekking tot werkdruk en rust- en rijtijden.

Om een ondankbare vergelijking te maken, moet eerder gekeken worden naar het vliegpersoneel, naar piloten of eerder naar buschauffeurs? Ik denk dat we heel voorzichtig moeten zijn. Het materieel waarmee gereden wordt, is eerder vergelijkbaar met de luchtvaartsector. Anderzijds is het zo, en mijn excuses voor de simplistische vergelijking, dat de dichtheid van het spoorwegennet van een andere aard is dan de dichtheid van het luchtverkeer. We moeten dus goed opletten.

Er is enerzijds de impact van de hoeveelheid mensen die vervoerd worden en het materiaal waarmee gereden wordt waardoor een vergelijking kan gemaakt worden met luchtvaartpersoneel. Anderzijds is de dichtheid van het luchtruim van een andere orde dan het spoorwegennet en zeker op knooppunten zoals Brussel-Zuid.

Daarom denk ik dat we naar een specifiek regime moeten gaan. We moeten ons niet oriënteren op lucht- of busverkeer, maar kijken naar een specifiek regime voor het treinverkeer, rekening houdend met de specifieke aspecten van het spoorverkeer.

De vermindering van de opleidingstermijnen van 250 naar 200 werkdagen hebben we maandag reeds besproken. Tijdens die basisopleiding is het aantal praktijkdagen op hetzelfde niveau gebleven, namelijk 90 à 100 dagen. Dat heeft de NMBS mij gemeld. Treinbestuurders worden wel enkel nog opgeleid voor het materieeltype en voor de lijn waar ze op zullen rijden. Vroeger leerden ze twee materieeltypes en lijnen kennen. Uiteraard krijgt de bestuurder die op een andere lijn wordt ingezet of met een ander materieeltype moet rijden vooraf de benodigde opleiding. Om de eentonigheid van de ritten te verminderen vragen de treinbestuurders zo veel mogelijk lijnen en materieel te leren kennen. Ook hier zal ik aan de NMBS opvragen hoeveel gerealiseerde opleidingen er geweest zijn. Ik wil immers verifiëren of die opleidingen ook telkens in de praktijk uitgevoerd zijn.

Ik kom tot de vragen over de taalkennis. Al de treinbestuurders die treinen verzekeren, worden opgeleid in beide landstalen en geëxamineerd over hun kennis van de twee landstalen. Tijdens de basisopleiding komt de tweede landstaal eveneens aan bod. Tijdens de hercertificatieproeven om de drie jaar wordt de taalkennis opnieuw afgetoetst. Taalkennis is een wettelijke vereiste en op het attest van beroepskennis dient het vereiste taalniveau te worden aangevuld. De wet van 26 januari 2010 die de wet van 4 december 2006 aangepast heeft, heeft als doel de richtlijnen van de Europese Unie voor de certificering van treinbestuurders om te zetten.

Een treinbestuurder die over de nodige bekwaamheid beschikt, zal inderdaad een licentie van de DVIS krijgen, geldig voor heel Europa en een of meerdere attesten afgeleverd door de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming. Deze attesten zijn alleen geldig voor de infrastructuur en het materieel waarvoor ze worden afgeleverd.

Dit systeem vervangt het systeem van de brevetten en attesten afgeleverd volgens het koninklijk besluit van 18 januari 2008.

De wet van 26 januari 2010 voorziet erin dat alle voorwaarden en modellen voor licenties, medische en psychologische onderzoeken, professionele examenattesten talenkennis bij koninklijk besluit worden bepaald.

Er waren nog vragen over het systeem KVB.

Lundi, je vous ai déjà informés des choix posés en 1999-2001 pour une implémentation complète de l'ETCS. Ils étaient inspirés par l'Europe et orientés vers l'avenir. Le système KVB n'est pas un système interopérable.

Er werd een vraag gesteld over een aantal richtlijnen. Richtlijn 2004/49/EG over de veiligheid van de spoorwegen bepaalt de principes die van toepassing zijn op het vlak van de exploitatieveiligheid van het spoorverkeer. Deze richtlijn werd in Belgische wetgeving omgezet door de wet van 19 december 2006 over

de veiligheid van de spoorwegexploitatie, die onlangs nog gewijzigd werd door de wet van 26 januari 2010.

Wat zijn daarvan de principes? Infrabel is verantwoordelijk voor het gedeelte spoorweginfrastructuur, en elke operator is verantwoordelijk voor zijn gedeelte wat het vervoer betreft. Men vroeg naar de oprichting van een nationale autoriteit van veiligheid om de veiligheid op het spoorwegnet te controleren. In België is daarvoor de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen opgericht op 16 januari 2007.

Création d'un organisme d'enquête dont la mission est d'effectuer une enquête après chaque accident grave et d'établir des recommandations en matière de sécurité. Cette enquête est une enquête technique indépendante de toute instruction judiciaire. Il a été créé par l'arrêté royal du 16 janvier 2007.

Volgens richtlijn 2004/49 zijn er dus vier belangrijke actoren op het vlak van de exploitatieveiligheid, namelijk de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming, de nationale autoriteit voor de veiligheid en het onderzoeksorgaan.

La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire attribuit certaines missions en matière de sécurité d'exploitation à la SNCB Holding: avis sur le projet de système de gestion de sécurité du gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires, analyse des accidents et incidents d'exploitation autres que les accidents graves.

Toutefois, afin de répondre aux remarques précédemment formulées par le Conseil d'État, la nouvelle loi du 26 janvier 2010 a donc supprimé les diverses missions régaliennes confiées jusqu'ici à la SNCB Holding en matière de sécurité.

Ces missions reviennent désormais exclusivement aux autorités publiques, autorités nationales de sécurité et organes d'enquête, à l'exclusion de toute société liée à une entreprise ferroviaire.

Dat vind ik toch wel belangrijk, omdat er daar uitspraken over gedaan zijn die ik betreur. Zo heeft men gezegd dat dit orgaan niet onafhankelijk zou zijn. Ik betreur dat ten eerste. Het is duidelijk dat daar wetgevend een initiatief is genomen, dat dit vroeger in de schoot van de NMBS Holding was, en dat de wetgever daar is opgetreden en daar een onafhankelijk orgaan heeft van gemaakt. Deze mensen hebben de wettelijke opdracht dat dit onafhankelijk is. Indien die onafhankelijkheid in vraag zou gesteld worden, stelt men het hele orgaan in vraag en dat zou ik ten eerste betreuren. Dan zijn er natuurlijk andere stappen die we zouden moeten nemen. Ik denk dat het toch wel belangrijk is om dit te onderstrepen.

Cette loi du 26 janvier 2010 a par ailleurs pour but de transposer la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de trains. Elle a été publiée au *Moniteur belge* le 9 février 2010 et est entrée en vigueur le 19 février 2010.

Er is ook een vraag gesteld over de verkeersregeling zelf.

Suite à l'accident de Hal, le trafic des trains est fortement perturbé sur la ligne Bruxelles-Hal. Aujourd'hui, plusieurs voies sont encore hors service. Infrabel et la SNCB ont établi un service de trains alternatif mais il est évident que le niveau de service en souffre temporairement.

Ook daar zitten wij een beetje gewrongen. Wij moeten namelijk heel duidelijk afspraken maken met het parket en de onderzoeksrechter. Wij hebben dat ook van in het begin aangekondigd. Het parket en de onderzoeksrechter hebben de ruimte gevraagd, net als het DVI, om hun werkzaamheden ten gronde te kunnen doen. Wij hebben trouwens ook onmiddellijk gevraagd om rekening te houden met onze operationaliteit, maar wij moesten altijd een evenwicht zoeken tussen het werk dat deze mensen moesten en konden doen en het opnieuw operationeel maken van het net. Vandaar werd ook de beslissing genomen om een alternatief traject uit te stippelen. Wij kunnen echter niet ontkennen dat er hierdoor hinder is. Wij proberen die zoveel als mogelijk te vermijden, maar het klopt dat er nog steeds hinder is. Wij proberen de timing zo kort mogelijk te houden. Infrabel meldt mij dat het treinverkeer op de lijn Brussel-Halle normaal gezien vanaf volgende week maandag weer volgens het voorziene schema zou moeten lopen, als alles loopt zoals het moet.

Ik heb gepoogd om op alle vragen te antwoorden. Als ik vragen vergeten ben, signaleer het mij dan. Er waren nogal veel technische vragen bij. Ik zie nog één vraag waarop ik nog niet geantwoord heb, namelijk de vraag of er een vergelijking mogelijk is met het accident in Mons. Ik kan daarop moeilijk antwoorden.

Les résultats de l'enquête judiciaire concernant l'accident ferroviaire de Mons ne sont pas encore connus non plus. Il ne m'est donc pas possible de vous donner des informations sur les causes de l'accident ni d'établir une comparaison.

Ik kan daar geen verdere toelichting geven, omdat ook dat onderzoek nog lopende is.

01.29 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, dank u voor uw heel uitgebreide antwoord. Ik mag toch wel zeggen dat u ondanks uw frêle gestalte toch al anderhalve week een groot klankbord bent geweest voor de feiten.

Mevrouw de minister, de reizigers zijn echter wel ongerust. Dat moeten we wel beseffen. Wij moeten het vertrouwen van de reizigers herwinnen en zwaar inzetten op communicatie. De tragedie was zo groot dat het wantrouwen evenredig is tegenover de trein gelet op de risico's die blijkbaar bestaan. Ik hoop dat we de lijn van correcte informatie over wat er is misgelopen kunnen blijven volgen en die ook ten aanzien van de bevolking kunnen toepassen. We moeten dus de nadruk blijven leggen op de geleverde inspanningen op het vlak van mensen en middelen om de veiligheid te garanderen.

Wij voelen nu al aankomen dat de druk op het treinverkeer zeker vanuit de streek van Halle naar de hoofdstad nog zal toenemen. Bij de uitbouw van het voorstedelijk vervoer moet het dus duidelijk zijn dat wij alles op alles zetten mits voldoende omkadering om de veiligheid van het spoornet en de voertuigen te garanderen. Misschien – het is maar een suggestie – kan een nabezoek geruststellend zijn voor de regio. Het mag geen incident van het verleden blijven, het moet dienen als signaal dat zo'n incident niet voor herhaling vatbaar is. Vandaar dat we heel erg uitkijken naar het concrete vooruitgangspad inzake de uitbouw van de veiligheid.

01.30 Bruno Stevenheydens (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Wij gaan uiteraard akkoord met uw bereidheid om over die zaak alle openheid te bieden. Wij zijn u daar ook dankbaar voor. Wij zijn ook tevreden over uw intenties om het noodstopsysteem versneld te installeren, maar we blijven vragen en kritieken houden. Dit is de plaats om die te ventileren. Uit vorige ongevallen heeft men te weinig conclusies getrokken. Voor ons is een onderzoekscommissie dan ook het enige juiste instrument. Wij zullen dat morgen ook in de plenaire vergadering herhalen.

01.31 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses relativement complètes. Dans les prochaines semaines, nous serons très occupés avec quatre ou cinq points en dehors des aspects très techniques de la mise en œuvre de tel ou tel système de sécurité. Ce sera sans doute l'élément essentiel. Il reste cette question des conditions de travail. Il conviendra de confronter les différents discours - je l'ai déjà dit lundi; je tiens à le répéter - notamment par des auditions en commission.

Se posent les questions de l'accélération des investissements et de la priorité des investissements au niveau du groupe. Vous avez apporté des réponses assez nuancées sur l'intérêt d'une série d'investissements, notamment celui de la gare de Liège par exemple. J'ai eu l'occasion de m'y rendre quelquefois. À côté des éléments positifs que vous soulevez, je ne suis pas convaincu des apports en termes de confort et d'une série de fonctionnalités pour les voyageurs.

Monsieur le président, dans le cadre d'une commission de suivi ou de nos travaux de commission, il serait opportun de plancher sur l'évaluation de ces gros investissements. Tenir ces débats de manière sereine et en toute transparence sera un des moyens de restaurer la confiance de l'utilisateur dans la sécurité et le rail belge.

01.32 Olivier Destrebecq (MR): Merci, madame la ministre. Ce débat a été plus complet, bien que pas encore suffisamment. C'est pour cela que la commission spéciale va se réunir.

Je voudrais vous demander de répondre à ma deuxième question sur le manque de concertation avec les conducteurs sur l'emplacement des signaux d'arrêt. C'est peut-être un détail. Si cela pose problème, nous pouvons en reparler dans le cadre de la commission.

01.33 Inge Vervotte, ministre: J'ai oublié d'y répondre.

La direction "Accès au réseau" d'Infrabel a installé une concertation régulière avec les opérateurs ferroviaires appelée la *Safety Platform*. Toutes les propositions d'amélioration y sont prises en considération.

Il est vrai que le système TBL1+ n'exclut pas à 100 % le risque de dépassement du signal. Néanmoins, ce système limite très fort la distance de progression en zone interdite. Notez que le conducteur de train qui s'approche d'un signal fermé a déjà subi un contrôle de vigilance au signal précédent. Le système TBL1+ active un freinage automatique d'urgence à partir de 300 m en amont d'un signal rouge si le train roule à une vitesse trop élevée. La distance de progression en zone interdite sera donc limitée. Infrabel prend toujours une certaine distance de réserve en compte entre un signal et le premier point de danger après ce signal, par exemple un aiguillage. Le système ETCS permet un contrôle permanent de la vitesse du train, ce qui fait qu'une progression éventuelle dans la zone interdite sera limitée à quelques mètres.

Ik wil hier nog iets aan toevoegen. Ik heb de laatste dagen geprobeerd om deze systemen te leren kennen. Ik vind het een heel moeilijk evenwicht om de veiligheid voor de samenleving zo veel mogelijk te garanderen en risico's uit te sluiten en na te denken over welke boodschap en garanties wij kunnen geven.

Zelfs met het meest uitgeruste, positieve, moderne systeem dat er is, de ETCS, kan ik nog niet garanderen dat er geen veiligheidsrisico's meer zullen zijn. Dat is een moeilijke boodschap, maar ik moet daarin correct zijn.

Het is zo dat men de risico's zo klein mogelijk probeert te maken. Dat is ook zo voor de TBL1+. Dat betekent echter niet dat alle risico's uitgesloten zijn. Bij de TBL1+ zijn er inderdaad meer risico's uitgesloten dan vandaag. Bij ETCS zullen er nog meer risico's uitgesloten zijn, maar daarmee zullen echter niet alle risico's uitgesloten zijn.

Ik vind het belangrijk om dit te zeggen. Wij mogen niet de illusie wekken dat, wanneer wij na het overleg morgen maatregelen nemen met betrekking tot de werkdruk, de opleiding, de concentratie en wij hulpmiddelen en veiligheidssystemen hebben, er geen risico's meer zullen zijn. Wij moeten weten dat dit het maximum is dat wij kunnen doen. Wij zullen echter nooit een risicoloos net hebben.

Dat geldt trouwens niet alleen voor de spoorwegen, maar ook voor de voertuigen, de bussen, voor elk transportmiddel. Het moet echter duidelijk zijn dat het onze wens en onze intentie is om de risico's zo maximaal mogelijk te verkleinen. Wij moeten echter realistisch zijn in de boodschappen die wij geven.

Het is evident dat als wij morgen de TBL1+ hebben, het niet uitgesloten is dat er nog een accident in de toekomst kan plaatsvinden.

01.34 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses très complètes.

En ce qui concerne la ligne Bruxelles-Mons-Quévy, les usagers font preuve de compréhension mais je plaiderais vraiment, à l'instar de ce qu'a dit mon collègue Thiébaud, pour un rétablissement rapide des fréquences, des horaires et de la longueur des trains. Quand on voyage, on est vraiment écrasé, la plupart du temps debout, parfois dans les espaces pour vélos et bagages. Cela n'arrange rien pour les usagers qui sont déjà à cran.

Pour ce qui est de l'accident du 19 novembre, je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit. Cet accident a eu lieu il y a trois mois et j'espère que les conclusions de l'enquête nous parviendront rapidement. Il serait peut-être intéressant que, dans le cadre du suivi de l'accident de Buizingen, on puisse discuter également de l'accident du 19 novembre.

En ce qui concerne le personnel de la SNCB, je pense que les conducteurs de trains et leurs représentants

syndicaux seront les plus à même de vous faire part de la réalité de leur métier. J'espère donc que nous serons à leur écoute et que nous pourrions les auditionner rapidement.

Enfin, quant aux investissements, je vous ai souvent interrogée sur l'accessibilité des petites gares pour les personnes à mobilité réduite et sur l'intermodalité. J'ai également fait des comparaisons entre les investissements prévus dans les petites gares (par exemple, du district sud-ouest) et les investissements massifs prévus par la SNCB Holding. Les différences sont énormes, et c'est parfois difficile à comprendre. Au vu de cette réalité et avec cet accident, même si je suis totalement d'accord sur la nécessité de rénover les gares au point de vue de l'accessibilité et de la sécurité, je voudrais qu'on puisse faire preuve de rationalité et de sobriété dans les projets en cours et ceux à venir.

01.35 **Minister Inge Vervotte:** Ik wou nog even kort antwoorden voor mevrouw Boulet dat men mij gezegd heeft dat het onderzoeksorgaan zijn onderzoek in principe moet afronden binnen een termijn van 4 maanden. Dat is het principe. Normaal gezien zou daar ten laatste binnen een maand duidelijkheid moeten over zijn.

01.36 **Camille Dieu (PS):** Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses très complètes. J'espère que la volonté que vous manifestez aujourd'hui de résoudre les problèmes sera suivie d'effets. Par ailleurs, j'apprécie l'importance que vous accordez à la concertation sociale dans ce dossier puisqu'il y a un facteur humain extrêmement important.

01.37 **Linda Musin (PS):** Je voudrais remercier également Mme la ministre pour ses réponses précises et détaillées. En ce qui concerne ma question, je pense avoir bien compris qu'il y a un accompagnement psychologique pour les victimes, les familles et les cheminots. Dans ma question, il y avait une sous-question, à savoir si, indépendamment du drame de Buizingen, il existe un service d'appui psychologique permanent au sein de la SCNB en général. Cela, je ne pense pas l'avoir entendu.

01.38 **Minister Inge Vervotte:** Inderdaad, het gaat om de Corporate Prevention Service, afgekort CPS.

Naar aanleiding van gesprekken die ik gevoerd heb, zullen wij vragen dat mee te onderzoeken. Eén van de opmerkingen die ik regelmatig hoor, is dat het belangrijk is dat de hulp en de aandacht niet alleen onmiddellijk en tijdelijk zijn.

Vaak wordt bij traumatische ervaringen — en dit is toch een traumatische ervaring — in de loop van de jaren daarna nog gevoeld wat de effecten zijn. Zoiets heeft soms een impact voor de rest van iemands leven.

Ik zal NMBS Holding en NMBS vragen of er tijdslimieten zijn. Ik weet dat er inzake psychosociale begeleiding na rampen en traumatische ervaringen meestal heel veel aandacht is op het moment zelf en meteen erna, maar dat de aandacht drie, vier of zes jaar later verzwakt en dat die mensen ook op die momenten nog vaak nood hebben aan psychosociale begeleiding. Ik zal de holding formeel vragen daar rekening mee te houden opdat men niet enkel de zwaarste slachtoffers begeleidt maar ook beseft dat dit voor iedereen die het heeft meegemaakt een traumatische ervaring is.

Die mensen moeten kunnen rekenen op ondersteuning. Er mag geen onderscheid gemaakt worden tussen mensen die zeer zwaar gekwetst zijn — die uiteraard de nodige begeleiding moeten krijgen — en mensen die licht gekwetst zijn en die ook deze traumatische ervaring hebben meegemaakt. Ik wil de garantie hebben dat ook zij gebruik kunnen maken van deze dienstverlening.

01.39 **Ludo Van Campenhout (Open Vld):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar volledig, duidelijk en transparant antwoord.

Volgens mij is een bijzondere commissie het geëigend orgaan om verder antwoord te bieden op vragen die er nog zijn, ook met de andere actoren. Als wij op die weg kunnen voortgaan, dan denk ik dat die bijzondere commissie adequate aanbevelingen zal kunnen formuleren.

01.40 **Jacqueline Galant (MR):** Monsieur le président, je voudrais intervenir sur trois points. D'abord, nous attendons énormément de la concertation sociale qui aura lieu avec l'ensemble du personnel, qui en attend beaucoup, notamment sur les prestations.

En effet, ils demandent plus d'humanisation envers leurs prestations. Les conducteurs de trains ne sont pas des machines; ce sont des hommes à qui il faut fournir les conditions optimales pour réaliser au mieux son métier. Nous attendons donc énormément de cette concertation sociale.

Deuxièmement, je me demande vraiment quel est le rôle de M. Schouppe en tant que secrétaire d'État: j'avais posé une question concernant le port de la ceinture. Le train est le seul moyen de transport non équipé de ceintures. La ceinture permettrait de diminuer la gravité lors de collisions. Je me demandais pourquoi M. Schouppe reprenait en particulier cette matière: si vous avez décidé de reprendre l'ensemble du dossier, il faudrait que vous répondiez à tout et que vous ne laissiez pas une petite partie à M. Schouppe; s'il n'est secrétaire d'État que pour s'occuper de cela, c'est regrettable.

Enfin, madame la ministre, je terminerais en vous demandant de ne pas attendre une autre catastrophe, mais de réagir maintenant. Nous comptons beaucoup sur vous. En mémoire des nombreuses victimes et de leurs familles, ainsi qu'en mémoire de la grande famille de la SNCB, nous comptons vraiment sur vous pour que les décisions soient prises rapidement, maintenant, sans attendre une éventuelle autre catastrophe.

01.41 **Minister Inge Vervotte:** Mevrouw Galant, om u gerust te stellen, ik heb ook heel veel mails gekregen met de suggestie om te werken met gordels en met andere suggesties. Ik heb gevraagd aan de NMBS, de Holding en Infrabel - want ze moeten alledrie hun opinie daarover geven - om mij te laten weten wat ze vinden van deze suggestie. Ik zal het antwoord dat men mij geeft vanuit de ondernemingen u ook bezorgen.

Met betrekking tot het wetgevende daaromtrent kan ik niet optreden. Dat is de reden waarom ik daarop niet antwoord. Ik ben echter wel bereid om de vragen die ik ook heb gekregen via mails door te spelen aan de ondernemingen en heb gevraagd naar het antwoord.

Het antwoord dat men mij daarop geeft, zal ik u bezorgen zodat u mij daarover kunt ondervragen, maar dan op het niveau van de antwoorden van de ondernemingen en niet op het niveau van de wetgeving.

01.42 **Eric Thiébaud (PS):** Monsieur le président, je voudrais remercier encore une fois la ministre pour le caractère très complet de ses explications. Je l'avais déjà trouvée très convaincante lundi, même plus convaincante que les trois autres, pour être tout à fait clair. À l'instar de mon collègue M. Doomst, il est très important pour moi de mettre tous les moyens en œuvre pour rétablir la confiance perdue des usagers par une communication vraiment efficace. Sincèrement et personnellement, en prenant le train, je ne m'imaginai jamais, il y a quelques mois, qu'on pouvait y trouver la mort. Une psychose s'est installée, un sentiment de crainte des usagers. Il faut rétablir au plus vite la confiance.

01.43 **Jean-Jacques Flahaux (MR):** Je vais être relativement bref. Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. La sécurité n'a pas de prix. Si les conclusions de la commission spéciale qui va se réunir est qu'il manque des moyens, il faudra que le Parlement fédéral discute d'un accroissement de ces moyens au profit du groupe SNCB.

Deuxièmement, le patrimoine humain est le plus fondamental de la SNCB. Je confirme cette rencontre la semaine passée à Braine-le-Comte entre les psychologues et des machinistes. Cela dit je n'ai pas vraiment été convaincu par la politique de recrutement. On parvient à satisfaire les offres mais elles sont insuffisantes par rapport aux besoins.

Troisièmement, madame le ministre, je me permettrai d'insister. Il a été dit lundi que le nœud de Hal est très important, vital pour le rail car le Thalys, l'Eurostar et trois lignes vers Mons, La Louvière et Tournai y passaient. Madame le ministre, je vous demande de veiller à ce que le groupe SNCB n'y fasse plus passer de trains qui ne soient pas munis des moyens de sécurisation. On sait que certains véhicules y passent qui datent encore de 1965 et qui ne sont pas forcément munis de ces moyens. Ne répétons pas ce genre d'erreurs et faisons de cela une première mesure vitale, cela me paraît indispensable.

Enfin, pour ce qui est du suivi de cette horrible catastrophe, je reçois encore régulièrement des demandes – dont je vous ai transmis une partie lundi – de victimes qui attendent encore des réponses. Une semaine et demie après, il est important que le suivi soit assuré, notamment sur le plan administratif. Je suis sûr que vous veillerez à ce que le groupe SNCB suive chacune des victimes de cet accident.

01.44 **David Lavaux (cdH):** Madame la ministre, je vous remercie pour les réponses complètes que vous

avez apportées aujourd'hui et déjà en grande partie lundi dernier. Je pense que le travail est maintenant du côté de la commission. C'est à nous d'approfondir, au cours des semaines à venir, chacun des points qui ont été soulevés pour aller au fond des choses, faire la clarté sur ce qui s'est passé mais surtout tracer les lignes pour l'avenir.

Je vous remercie également d'être particulièrement attentive à ce qui est vécu actuellement sur les lignes desservant, au départ de Bruxelles, le Hainaut. Toutes les lignes rencontrent en effet d'importantes difficultés. Il ne faut oublier aucun axe, notamment celui qui va jusque Binche et qui est particulièrement touché par les problèmes actuels. Avant d'avoir des ceintures de sécurité, on a surtout besoin de places assises dans les trains.

Le **président**: À l'issue de nos travaux, je voudrais vous dire qu'avec notre idéal d'une société moderne sans risque, avec des accidents réduits à zéro, un tel accident est bien entendu un accident de trop.

On s'accorde pour dire que même si la réunion de lundi a été longue et les questions aujourd'hui nombreuses, elles ne sont qu'un préambule à un travail de fond qui nous attend et qui commencera dès la semaine prochaine.

J'invite celles et ceux qui ont été désignés pour faire partie de la commission spéciale ou la commission d'enquête – il en sera débattu demain en assemblée plénière – après la séance plénière demain, quels qu'ils soient, pour organiser dès la semaine prochaine nos travaux et convenir du rythme auquel nous travaillerons.

J'ai bien l'intention de vous imposer et de m'imposer un rythme soutenu de sorte à aller en profondeur mais en terminant dans des délais dans lesquels on nous le demande.

Je vous remercie et remercie Mme la ministre et vous fixe rendez-vous à demain.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 17.55 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.*