

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

7 décembre 2012

La sécurité du réseau ferroviaire en Belgique

L'exécution des recommandations de la commission spéciale

Auditions avec les CEO du groupe SNCB

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS
DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN
PAR
M. **Ronny BALCAEN**, MMES **Valérie De BUE**
ET **Linda MUSIN** ET M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Page

I. Exposés introductifs	3
II. Interventions des membres de la commission	3
III. Réponses des invités	8
IV. Répliques des membres	13
Annexe: Présentation	

Documents précédents:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

- 001: Texte adopté en séance plénière.
- 002: Rapport.
- 003: Rapport — annexes.
- 004: Propositions de motions.
- 005: Motion adoptée en séance plénière.
- 006 et 007: Échanges de vues.
- 008 à 010: Auditions.
- 011: Échange de vues.
- 012: Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 december 2012

De veiligheid van het spoorwegennet in België

De uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie

Hoorzittingen met de CEO'S van de NMBS-Groep

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET
HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN
HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ronny BALCAEN**,
DE DAMES **Valérie De BUE** EN **Linda MUSIN**
EN DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Betogen van de leden van de commissie	3
III. Antwoorden van de genodigden	8
IV. Replieken van de leden	13
Bijlage: presentatie	

Voorgaande documenten:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

- 001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
- 002: Verslag.
- 003: Verslag — bijlagen.
- 004: Voorstellen van moties.
- 005: Motie aangenomen in plenaire vergadering.
- 006 en 007: Gedachtewisselingen.
- 008 tot 010: Hoorzittingen.
- 011: Gedachtewisseling.
- 012: Verslag.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	André Frédéric, Rachid Madrane, Linda Musin, Eric Thiébaud
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Ine Somers
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Anthony Dufrane, Karine Lalieux
Daniel Bacquelaïne, Jacqueline Galant
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, le 7 novembre 2012, une audition des CEO de la SNCB-Holding, de la SNCB et d'Infrabel sur la concrétisation des recommandations de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (DOC 53 0444/002, p. 307-324).

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

MM. Jannie Haek (CEO de la SNCB-Holding), Marc Descheemaeker (CEO de la SNCB) et Luc Lallemand (CEO d'Infrabel) font un état des lieux détaillé de la concrétisation des 109 recommandations de la commission spéciale. Les lignes de force de leurs interventions peuvent être consultées dans le document annexé au présent rapport.

II. — INTERVENTIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se réjouit de constater que les recommandations de la commission spéciale sont prises en compte par le Groupe SNCB. En suivant l'évolution, la commission peut contribuer à l'amélioration du niveau de sécurité du rail.

Pour quelles raisons faut-il tant de temps pour approuver et mettre en œuvre le troisième avenant aux contrats de gestion? Son texte serait rédigé depuis plus d'un an et contient des objectifs pour 2012, une année qui touche à sa fin. Le changement de ministre est-elle une des causes de ce retard?

Fin 2012, 95 % du matériel roulant de la SNCB sera équipé du TBL1+. Dès lors que l'homologation du TBL1+ n'est pas encore un fait accompli dans les pays voisins, cela semble impliquer que peu de trains de la SNCB pourront encore rouler en dehors du territoire belge. *M. Descheemaeker* peut-il préciser quelles seront les implications pour le trafic ferroviaire transfrontalier? Quand l'homologation de ce système deviendra-t-elle réalité dans les pays voisins?

Quelle est la différence entre la *Safety Platform*, qui existe de longue date, et le nouveau *Safety Desk*? Quelle est la compétence de ce dernier organe?

La procédure IOT (Indicateurs Opérations Terminées) sera-t-elle prochainement modifiée?

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 7 november 2012 een hoorzitting met de CEO's van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel gehouden over de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (DOC 53 0444/002, p. 307-324).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

De heren Jannie Haek (CEO van de NMBS-Holding), Marc Descheemaeker (CEO van de NMBS) en Luc Lallemand (CEO van Infrabel) overlopen achtereenvolgens op gedetailleerde wijze de stand van zaken op het vlak van de uitvoering van de 109 aanbevelingen van de bijzondere commissie. De krachtlijnen van hun betoog kunnen worden geraadpleegd in het document dat als bijlage bij dit verslag gaat.

II. — BETOGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) uit zijn tevredenheid over de vaststelling dat de aanbevelingen van de bijzondere commissie door de NMBS-Groep ter harte worden genomen. Door de evolutie op te volgen, kan de commissie een bijdrage leveren tot de verbetering van het veiligheidsniveau van het spoorwegverkeer.

Waardoor duurt het zo lang vooraleer het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten wordt aangenomen en in werking treedt? De tekst ervan zou meer dan een jaar geleden al opgesteld zijn en bevat doelstellingen voor 2012, een jaar dat bijna voorbij is. Is de ministerwissel een van de oorzaken van de vertraging?

Eind 2012 zal 95 % van het rollend materieel van de NMBS uitgerust zijn met TBL1+. Omdat de homologatie van TBL1+ in de buurlanden nog niet afgerond is, lijkt dit te impliceren dat nauwelijks nog treinen van de NMBS buiten het Belgische grondgebied zullen kunnen rijden. Kan de heer Descheemaeker verduidelijken wat de gevolgen zijn voor het grensoverschrijdend spoorverkeer? Wanneer zal de homologatie in de buurlanden een feit zijn?

Wat is het verschil tussen het al langer bestaande *Safety Platform* en het nieuwe *Safety Desk*? Wat is de bevoegdheid van het laatste orgaan?

Zal de AVG-procedure (Aanwijzers Verrichtingen Gedaan) binnenkort worden gewijzigd?

Le nombre de franchissements de signal sur les lignes principales a diminué par rapport aux années précédentes, mais si l'on procède à la comparaison avec l'année 2008, l'amélioration n'est pas sensible.

Infrabel semble interpréter la recommandation 1.11 de la commission spéciale de façon plus stricte que la SNCB. Comment expliquer cette différence? Alors que la recommandation dispose que seuls les véhicules dont les systèmes d'aide à la conduite et de communication fonctionnent impeccablement peuvent recevoir l'autorisation de partir, la législation concernée n'évoque que les systèmes de conduite. Faut-il adapter la réglementation en vue de la mettre en concordance avec la réglementation?

M. Christophe Bastin (cdH) se réjouit des progrès importants enregistrés dans la mise en œuvre des recommandations de la commission spéciale. L'adoption par le Conseil des ministres, le 22 octobre 2012, du troisième avenant aux contrats de gestion ouvre encore davantage de perspectives d'une politique de sécurité énergétique.

Pour quelle raison l'action 23 dans le rapport détaillé d'Infrabel ("Prévoir un encadrement spécifique pour les conducteurs d'Infrabel") a-t-elle pris du retard?

L'intervenant se pose des questions à propos de la mise en œuvre, par la SNCB, de la recommandation 2.31 de la commission spéciale ("Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure procéderont annuellement à un audit des éléments principaux des procédures de sécurité en faisant appel aux opérateurs concernés."). Comment se fait-il qu'en ce qui concerne la gestion du certificat de sécurité (audit 11.09), la version de l'avant-projet ne correspond pas aux objectifs de l'audit en question? Pourquoi le domaine d'action 5 ("recommandations en matière de ressources humaines") ne contient-il pas d'estimation de l'impact budgétaire? La commission peut-elle disposer d'une estimation des moyens financiers requis?

M. Steven Vandeput (N-VA) constate que chez Infrabel, il y a encore de nombreux postes vacants parmi les fonctions techniques. Tous ces postes pourront-ils réellement être attribués à brève échéance?

Le nombre de franchissements de signaux varie selon qu'ils sont répertoriés par Infrabel ou par la SNCB. Comment peut-on expliquer cette différence?

Les conducteurs de train sont formés pour rouler sur des lignes spécifiques. Comment ce principe est-il appliqué dans la pratique?

Het aantal seinvoorbijrijdingen op hoofdlijnen is verminderd in vergelijking met voorgaande jaren, maar als de vergelijking wordt gemaakt met 2008, is de verbetering niet groot.

Infrabel lijkt aanbeveling 1.11 van de bijzondere commissie strikter te interpreteren dan de NMBS. Hoe valt dat verschil te verklaren? Terwijl de aanbeveling stelt dat de hulp- en communicatiesystemen feilloos moeten werken vooraleer treinen mogen vertrekken, heeft de betreffende wetgeving het enkel over besturingssystemen. Moet de regelgeving worden aangepast om overeenstemming met die aanbeveling te bereiken?

De heer Christophe Bastin (cdH) uit zijn tevredenheid over de belangrijke vooruitgang die werd geboekt op het vlak van de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie. De aanneming door de Minister-raad op 22 oktober 2012 van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten opent nog meer perspectieven voor een daadkrachtig veiligheidsbeleid.

Waardoor heeft actie 23 in het gedetailleerde verslag van Infrabel ("Voorzien van specifieke omkadering voor bestuurder Infrabel") vertraging opgelopen?

De spreker plaatst vraagtekens bij de uitvoering van aanbeveling 2.31 van de bijzondere commissie ("Iedere spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder zullen jaarlijks een audit houden van de voornaamste elementen van de veiligheidsprocedures door beroep te doen op de betrokken operatoren. ...") door de NMBS. Hoe komt het dat voor het beheer van het veiligheids-certificaat (audit 11.09) de versie van de *pre-draft* niet overeenstemt met de doelstellingen van de betreffende audit? Waarom bevat actiedomein 5 ("aanbevelingen inzake humanresources") geen raming van de budgettaire impact? Kan de commissie over een schatting van de vereiste financiële middelen beschikken?

De heer Steven Vandeput (N-VA) stelt vast dat er bij Infrabel nog veel openstaande vacatures in technische functies zijn. Is de invulling van alle vacatures op korte termijn haalbaar?

Het aantal seinvoorbijrijdingen verschilt naargelang ze worden gedetecteerd door Infrabel of de NMBS. Waardoor valt dat verschil te verklaren?

Treinbestuurders worden opgeleid om op specifieke lijnen te rijden. Hoe wordt dit principe in de praktijk toegepast?

Infrabel met en œuvre, avec raison, un *benchmarking* au niveau européen. L'intervenant souligne que les chemins de fer danois ont choisi principalement le système ETCS dans le but d'améliorer la ponctualité des trains, ce qui montre que les investissements consacrés à l'ETCS ne se traduisent pas seulement par des progrès sur le plan de la sécurité.

Selon les rapports dont nous disposons, un montant de 5,2 milliards d'euros sera affecté aux investissements en matière de sécurité, alors que le ministre compétent, M. Magnette, parlait de 3,85 milliards d'euros. D'où vient cette différence?

M. Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen*) reconnaît que le Groupe SNCB fait des efforts importants afin d'élever le niveau de sécurité général du transport ferroviaire en Belgique.

Étant donné que le système TBL1+ ne fonctionnera que lorsque tant l'infrastructure que le matériel roulant en seront équipés, il est regrettable que l'on ne s'efforce pas davantage de veiller à un déploiement synchronisé du système, même si l'on peut comprendre que ce ne soit pas toujours possible. En tout cas, un tel déploiement devrait être une priorité dans la zone de l'accident de Buizingen, ce qui ne semble pas être le cas, compte tenu du franchissement de signal qui s'est produit encore récemment à Lot. Si le déploiement du TBL1+ avance bien de manière générale, existe-t-il encore des lignes sur lesquelles ce système n'est pas encore présent ou l'est à peine?

Comme le TBL1+ n'est en principe pas un système interopérable et qu'il ne répond pas aux normes européennes, les passages aux frontières posent problème, notamment sur la ligne Tournai-Lille. Apparemment, il y a, sur ce plan, plus de progrès en France qu'aux Pays-Bas et qu'au Grand-Duché de Luxembourg. Le SPF Mobilité et Transports, le SSICF ou le ministre pourraient-ils faire des efforts supplémentaires en vue d'obtenir de meilleurs résultats dans ce dossier?

Comment les opérateurs ferroviaires privés peuvent-ils être convaincus d'équiper leur matériel roulant du système TBL1+?

Bien que l'on observe une amélioration en ce qui concerne les franchissements de signaux, leur nombre, par rapport au nombre de kilomètres-train, reste encore et toujours plus élevé que dans d'autres pays de l'Union européenne. Ce nombre est trop élevé dans le cas de la SNCB, même pour les franchissements de signaux

Infrabel doet terecht aan Europese *benchmarking*. De spreker wijst op het feit dat de Deense spoorwegen vooral voor ETCS hebben geopteerd om de stiptheid van het spoorvervoer te verbeteren, wat aantoonde dat de investeringen voor ETCS niet louter op het vlak van veiligheid vooruitgang teweegbrengen.

Volgens de voorliggende verslagen wordt voor veiligheidsinvesteringen 5,2 miljard euro uitgetrokken, terwijl bevoegd minister Magnette van een bedrag van 3,85 miljard euro gewag maakte. Wat is de oorzaak van het verschil?

De heer Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen*) erkent dat de NMBS-Groep belangrijke inspanningen levert om het algemene veiligheidsniveau van het spoorvervoer in België te verbeteren.

Omdat TBL1+ pas functioneert als zowel de infrastructuur als het rollend materieel ermee zijn uitgerust, is het betreurenswaardig dat niet meer werk wordt gemaakt van een gelijklopende ontplooiing, al valt te begrijpen dat dit niet in alle gevallen mogelijk is. In elk geval zou een gelijke ontplooiing een prioriteit moeten zijn in de omgeving van het treinongeval in Buizingen, wat blijkens de recente seinvoorbijrijding in Lot niet het geval is. De algemene ontplooiing van TBL1+ gaat goed vooruit, maar zijn er ook nog lijnen waarop TBL1+ niet of nauwelijks aanwezig is?

Omdat TBL1+ in beginsel niet interoperabel is en niet aan de Europese standaarden beantwoordt, ontstaan er problemen bij grensoverschrijdend treinverkeer, bijvoorbeeld op de lijn Tournai-Lille. Blijkbaar is er ter zake meer vooruitgang in Frankrijk dan in Nederland en het Groothertogdom Luxemburg. Kunnen extra inspanningen worden geleverd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, de DVIS of minister om in dit dossier resultaten te bereiken?

Hoe kunnen de private spoorwegoperators ervan worden overtuigd om hun rollend materieel met TBL1+ uit te rusten?

Inzake seinvoorbijrijdingen is een verbetering merkbaar, maar het aantal voorbijrijdingen in verhouding tot het aantal treinkilometers ligt nog altijd hoger dan in andere landen van de Europese Unie. Vooral in hoofde van de NMBS is er een te hoog aantal, zelfs wat seinvoorbijrijdingen met een reëel veiligheidsrisico betreft.

qui comportent un risque réel en matière de sécurité. Le SSICF a-t-il réalisé un audit à ce sujet, comme le demande la commission spéciale dans sa recommandation 5.2?

Y a-t-il un accord au sein du Groupe SNCB sur une nouvelle procédure relative aux “indicateurs opérations terminées” (IOT)?

Va-t-on adapter la procédure à suivre en cas de franchissement d'un signal fermé? A-t-on amélioré la transmission de remarques de conducteurs concernant des signaux peu visibles?

Dans son aperçu de la planification relative à l'installation de l'ETCS, Infrabel n'opère aucune distinction entre les différents niveaux ETCS (niveau 1, niveau 2, *ETCS Limited Supervision*). Y a-t-il des changements en la matière par rapport au *master plan* pour la sécurité? A-t-on solutionné le problème signalé précédemment concernant l'installation de l'ETCS de niveau 2 sur la jonction Nord-Midi à Bruxelles?

Quelles sont les compétences respectives de la *Safety Platform* (au sein du SSICF) et du *Safety Desk* (au sein d'Infrabel)? Le *Safety Desk* est-il une copie de la *Safety Platform* au sein d'Infrabel?

Enfin, l'intervenant exprime son inquiétude suite aux propos de M. Lallemand selon lesquels il faudra peut-être limiter la capacité du transport ferroviaire pour des raisons budgétaires.

M. Tanguy Veys (VB) estime que les trois CEO du Groupe SNCB sont divisés à maints égards, tout en reconnaissant qu'ils entretiennent une bonne collaboration en ce qui concerne la politique de la sécurité. Les progrès sont tangibles et sont également totalement indispensables en raison du retard considérable que la Belgique a accusé et accuse toujours en la matière.

La commission spéciale doit continuer de veiller à la mise en œuvre de ses recommandations. Mais le Groupe SNCB n'a pas de prise sur certains facteurs, comme le retard au niveau des livraisons de Siemens, par exemple.

Le nombre de franchissements de signaux atteste d'une politique réussie en matière de sécurité. Si l'on observe de légers progrès, ceux-ci restent insuffisants; sur les voies secondaires, ils sont même inexistantes. Pourquoi l'installation de systèmes de sécurité automatiques ne permet-elle pas de réduire les franchissements?

Heeft de DVIS ter zake een audit uitgevoerd, zoals de bijzondere commissie vraagt in aanbeveling 5.2?

Is er een akkoord binnen de NMBS-Groep over een nieuwe procedure “Aanwijzers Verrichtingen Gedaan”?

Komt er een aanpassing van de procedure die gevolgd wordt bij voorbijrijding van een gesloten sein? Is er een vlottere doorstroming van opmerkingen van bestuurders over seinen die slecht zichtbaar zijn?

Infrabel maakt in zijn overzicht van de planning voor de installatie van ETCS geen onderscheid tussen de verschillende ETCS-niveaus (niveau 1, niveau 2, ETCS Limited Supervision). Zijn er op dit vlak veranderingen ten opzichte van het masterplan voor veiligheid? Is er een oplossing voor het eerder gesignaleerde probleem wat de installatie van ETCS niveau 2 op de Brusselse noord-zuidverbinding betreft?

Wat zijn de respectieve bevoegdheden van het Safety Platform (binnen de DVIS) en de Safety Desk (binnen Infrabel)? Is de Safety Desk een kopie van het Safety Platform binnen Infrabel?

De spreker uit ten slotte zijn bezorgdheid over de uitspraak van de heer Lallemand dat de capaciteit van het spoorwegvervoer vanuit budgettaire overwegingen misschien zal moeten worden beperkt.

De heer Tanguy Veys (VB) is van oordeel dat de drie CEO's van de NMBS-Groep het op veel vlakken niet met elkaar eens zijn, maar erkent tegelijkertijd dat ze op het vlak van veiligheidsbeleid wel goed samenwerken. De vooruitgang is merkbaar en ook absoluut noodzakelijk door de grote achterstand die België op dit vlak had en nog steeds heeft.

De bijzondere commissie moet de uitvoering van haar aanbevelingen verder bewaken. De NMBS-Groep heeft op sommige factoren ook zelf geen vat, bijvoorbeeld de vertraging in de leveringen van Siemens.

De lakmoesproef van een succesvol veiligheidsbeleid vormt het aantal seinvoorbijrijdingen. Er is ter zake een lichte vooruitgang, maar die is onvoldoende; op bijspoor is er zelfs geen progressie. Waarom leidt de installatie van automatische beveiligingssystemen niet tot minder voorbijrijdingen?

La coopération est-elle suffisante entre le groupe SNCB et les bureaux d'outplacement pour limiter le nombre d'emplois vacants?

Mme Linda Musin (PS) se félicite des progrès réalisés quant au niveau de sécurité du transport ferroviaire, bien que plus de temps soit encore nécessaire pour certaines des recommandations de la commission spéciale.

Les documents indiquent que le groupe SNCB coopère avec le VDAB en Flandre et avec Actiris à Bruxelles, mais on n'indique pas de coopération avec le Forem en Wallonie. Y a-t-il une coopération entre le Groupe SNCB et le Forem? Et le cas échéant, comment explique-t-on le fait que le Forem ne soit pas mentionné; s'agit-il d'un simple "oubli"?

Des obstacles entravent le recrutement de personnes ayant perdu leur emploi dans cadre d'une procédure de licenciement collectif. Il s'agit, en particulier, des contrats d'exclusivité des bureaux d'outplacement et du manque de qualifications techniques utiles dans le chef des personnes concernées. Malgré ces obstacles, la récente vague de licenciements collectifs implique pourtant qu'il faudra faire plus d'efforts dans ce domaine, tant en prévoyant une formation spécifique qu'en adaptant la réglementation et la méthode de travail en cas de licenciement collectif.

Que prévoit le troisième avenant aux contrats de gestion, qui entrera bientôt en vigueur? Contient-il tous les éléments du masterplan proposé en octobre 2011?

Les dépassements de signaux sont analysés mensuellement au sein du groupe SNCB. La SNCB indique que le Parlement peut demander annuellement un rapport sur ces analyses. Ce rapport pourra-t-il effectivement être bientôt communiqué au Parlement?

Il existe dans les documents distribués par les trois entreprises du groupe SNCB des chiffres différents pour les mêmes postes de dépenses. Ainsi Infrabel indique que les investissements réalisés en matière de sécurité en 2012 s'élèvent à 1,85 milliard d'euros, tandis que la SNCB les estime à 1,7 milliard d'euros. Comment cette différence s'explique-t-elle?

M. David Geerts (sp.a) constate que les mesures concernant 20 des 51 franchissements de signaux relevant de la responsabilité de la SNCB ont été complètement retenues et mises en oeuvre (p. 26 de l'annexe). Cette évaluation est-elle réalisée au sein de la *Safety Platform* ou du *Safety Desk*? Quelle est la relation entre ces deux instances?

Is er voldoende samenwerking tussen de NMBS-Groep en outplacementkantoren om zo het aantal openstaande vacatures te beperken?

Mevrouw Linda Musin (PS) verheugt zich over de vooruitgang van het veiligheidsniveau van het spoorwegvervoer, al is voor sommige van de aanbevelingen van de bijzondere commissie nog meer tijd nodig.

Uit de documenten blijkt dat de NMBS-Groep samenwerkt met de VDAB in Vlaanderen en met Actiris in Brussel, maar een samenwerking met de Forem in Wallonië wordt niet vermeld. Werkt de NMBS-Groep samen met de Forem? Zo ja, hoe valt dan te verklaren dat de Forem niet wordt vermeld; gaat het om een loutere "vergetelheid"?

Er zijn obstakels voor de aanwerving van medewerkers die hun job verloren in het kader van een procedure van collectief ontslag, meer bepaald de exclusiviteitscontracten van outplacementbureaus en het gebrek aan nuttige technische kwalificaties in hoofde van de betrokken personen. De recente golf van collectieve ontslagen brengt mee dat het ondanks die obstakels toch noodzakelijk zal zijn ter zake meer inspanningen te leveren, zowel door de inrichting van specifieke vorming als door de aanpassing van de reglementering en de werkwijze bij collectief ontslag.

Was is de inhoud van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten, dat binnenkort in werking zal treden? Bevat het alle elementen van het masterplan dat in oktober 2011 werd voorgesteld?

De seinvoorbijrijdingen worden maandelijks binnen de NMBS-Groep geanalyseerd. De NMBS geeft aan dat het Parlement jaarlijks een verslag van die analyses kan vragen. Zal dergelijk verslag effectief binnenkort kunnen worden meegedeeld aan het Parlement?

De door de drie bedrijven binnen de NMBS-Groep rondgedeelde documenten geven verschillende cijfers op voor dezelfde uitgavenposten. Infrabel stelt aldus dat de veiligheidsinvesteringen in 2012 1,85 miljard euro bedragen, terwijl het volgens de NMBS om 1,7 miljard euro gaat. Wat is de oorzaak van het verschil?

De heer David Geerts (sp.a) verwijst naar het feit dat 20 van de 51 seinvoorbijrijdingen die de verantwoorde-lijkheid zijn van de NMBS "volledig aangenomen en uitgevoerd zijn" (p. 26 van de bijlage). Wordt deze evaluatie gemaakt in het *Safety Platform* of in de *Safety Desk*? Hoe verhouden deze twee instanties zich tot elkaar?

La réduction du nombre de franchissements de signaux est une priorité, même si quelques signaux seront néanmoins toujours franchis: le risque zéro n'existe pas. L'installation d'équipements de protection automatique n'a pas d'incidence directe sur le nombre de franchissements de signaux, mais bien sur les conséquences de ceux-ci: le freinage automatique prévient la collision après le franchissement. L'intervenant déplore que les efforts fournis en vue d'améliorer la politique des ressources humaines ne s'avèrent pas encore avoir d'influence significative sur le nombre de franchissements.

Du fait de l'augmentation du trafic, en cas de politique inchangée, le profil de risque des chemins de fer belges évolue automatiquement de façon négative: en l'absence d'équipements de protection automatique, le profil de risque augmenterait de 70 % en l'espace de dix ans en Belgique, ce qui démontre l'importance des investissements. Quelle incidence un retard des plans d'investissements aurait-elle sur le profil de risque?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Jannie Haek (Holding SNCB) affirme que l'entrée en vigueur du troisième avenant aux contrats de gestion est imminente. C'est au ministre qu'il appartient d'expliquer les causes du retard de son adoption.

Le calendrier du recrutement de personnel dans les fonctions techniques est respecté: 65 membres de personnel sont recrutés dans des fonctions ELM par trimestre, les besoins du Groupe SNCB étant ainsi quasiment satisfaits. Actuellement, on compte pratiquement 4 000 ingénieurs et techniciens ELM en service. Vu la situation du marché du travail, il est nécessaire de mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour continuer à recruter dans cette catégorie.

Le Groupe SNCB entretient des formes similaires de collaboration avec Actiris, le Forem et le VDAB, même s'il existe une différence dans la publicité que font les agences pour l'emploi du Groupe SNCB en tant qu'employeur.

Il y a à la fois des contacts avec des bureaux d'*outplacement* et avec des services RH de certaines entreprises. Une attention particulière est accordée aux cas de licenciement collectif de travailleurs qualifiés susceptibles de constituer une opportunité pour le Groupe SNCB. Une meilleure valorisation des compétences acquises à l'extérieur passe par une intervention réglementaire, parce qu'une attestation prouvant une compétence spécifique reste nécessaire.

De beperking van het aantal seinvoorbijrijdingen is een prioriteit, al zullen er altijd wel enkele seinvoorbijrijdingen zijn: een nulrisico bestaat niet. De installatie van automatische beveiligingssystemen oefent geen rechtstreekse invloed uit op het aantal seinvoorbijrijdingen, wel op de gevolgen ervan: door de automatische remming wordt een botsing na een voorbijrijding vermeden. De spreker betreurt dat de inspanningen voor een beter humanresourcesbeleid vooralsnog geen significante invloed op het aantal voorbijrijdingen blijkt te hebben.

Door de groei van het verkeer evolueert het risicoprofiel van de Belgische spoorwegen bij ongewijzigd beleid automatisch negatief: zonder automatische beveiligingssystemen zou er in België in tien jaar tijd een toename van het risicoprofiel met 70 % zijn, wat het belang van investeringen aantoont. Wat is de impact op het risicoprofiel als de investeringsplannen vertraging oplopen?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Jannie Haek (NMBS-Holding) stelt dat de inwerkingtreding van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten nakend is. De oorzaken van de vertraging van de aanneming ervan dienen door de minister te worden toegelicht.

De aanwerving van personeel in technische functies ligt op schema: per kwartaal worden 65 personeelsleden in ELM-functies in dienst genomen, waardoor ongeveer aan de behoefte van de NMBS-Groep wordt voldaan. Momenteel zijn nagenoeg 4 000 ingenieurs en ELM-technici in dienst. Gezien de situatie van de arbeidsmarkt is het nodig dat alle mogelijke middelen worden aangewend om in die categorie te blijven recruter.

De NMBS-Groep heeft gelijkaardige vormen van samenwerking met de VDAB, Actiris en Forem, al is er een verschil in de publiciteit die de werkgelegenheidsagentschappen geven aan de NMBS-groep als werkgever.

Er zijn zowel contacten met *outplacementbureaus* als met HR-diensten van bedrijven. Bijzondere aandacht gaat uit naar gevallen van collectief ontslag van gekwalificeerde werknemers, die voor de NMBS-Groep een opportuniteit kunnen zijn. Een betere waardering van extern verworven competenties vergt een regelgevend optreden omdat vooralsnog een attest dat een specifieke bekwaamheid bewijst noodzakelijk blijft.

Le Groupe SNCB dispose toutefois également en interne d'un grand nombre d'ouvriers qualifiés qui pourraient éventuellement se recycler dans le cadre de parcours de transition. Mais il est surtout nécessaire d'attirer des techniciens spécialisés extérieurs au Groupe SNCB.

L'intervenant appelle dès lors les autorités à prendre les initiatives législatives nécessaires à cet effet.

Pour atteindre un niveau de sécurité optimal, il faut tendre en permanence vers un équilibre entre, d'une part, une entreprise apprenante dans laquelle l'initiative personnelle est reconnue et, d'autre part, un système dans lequel les règles et les procédures sont claires et strictes. Pour approfondir ce principe, le Holding SNCB parraine à l'université d'Anvers une chaire qui étudie le rapport entre la qualité, l'organisation et les diverses formes de sécurité. Sécurité et qualité ne sont pas des notions opposées, elles peuvent se renforcer mutuellement.

La notion de sécurité ne doit pas être envisagée d'une manière trop restrictive. La sécurité étant l'une des facettes de la qualité, il faut partir du principe que ce qui permet d'accroître la qualité est en général également bénéfique pour la sécurité.

Le ministre des Entreprises publiques a demandé au Groupe SNCB d'élaborer un plan d'investissement à l'horizon 2025, compte tenu d'une série de variables et d'hypothèses incertaines (croissance du trafic ferroviaire, inflation, économies décidées par le gouvernement). Les moyens mis à la disposition du Groupe SNCB n'ont pas été fixés une fois pour toutes et sont révisables annuellement, mais les décisions à ce propos n'auront pas d'impact sur le volet sécurité dans le cadre du *masterplan* ETCS, qui est fixé à 3,8 milliards d'euros dans une enveloppe totale probable de 25 milliards d'euro. Un montant total de 5,2 milliards est donc nécessaire pour la sécurité, mais une partie de ce montant sera affectée dans le cadre de l'enveloppe d'encadrement ordinaire du plan pluriannuel 2013-2025; 3,8 milliards d'euros restent donc garantis dans ce cadre.

M. Marc Descheemaeker (SNCB) cite une des causes de l'adoption tardive du troisième avenant aux contrats de gestion: l'avis du SSICF a été sollicité sur les projets de texte, ce qui a un peu allongé la procédure.

En France, l'homologation du TBL1+ est un fait; aux Pays-Bas, le dossier est en cours d'examen et en ce qui concerne le Luxembourg, le secrétaire d'État à la Mobilité a formulé une demande d'homologation. D'un

De NMBS-Groep beschikt echter intern ook over een grote groep gekwalificeerde arbeiders die eventueel via doorstromingstrajecten kunnen worden bijgeschoold. Het is niettemin vooral nodig dat gespecialiseerde technici van buiten de NMBS-Groep kunnen worden aangetrokken.

Daarom doet de spreker een oproep aan de autoriteiten om daartoe de nodige wetgevende initiatieven te nemen.

Om een optimaal veiligheidsniveau te bereiken, moet permanent worden gestreefd naar een evenwicht tussen enerzijds een lerende organisatie waarin persoonlijk initiatief wordt erkend en anderzijds een systeem waarin de regels en de procedures helder en strikt zijn. Om dit uitgangspunt verder uit te diepen, sponsort de NMBS-Holding een leerstoel aan de Universiteit Antwerpen waarin het verband wordt onderzocht tussen kwaliteit, organisatie en diverse vormen van veiligheid.

Veiligheid mag niet te eng worden bekeken. Het is een onderdeel van kwaliteit, waarbij als uitgangspunt geldt dat wat goed is voor de kwaliteit, doorgaans ook goed is voor de veiligheid.

De minister bevoegd voor overheidsbedrijven heeft de NMBS-Groep gevraagd om een investeringsplan met horizon 2025 uit te werken, rekening houdend met een aantal onzekere variabelen en hypothesen (groei van het spoorverkeer, inflatie, besparingen van de regering). De middelen voor de NMBS-Groep zijn nog niet finaal vastgelegd en zijn jaarlijks herzienbaar, maar beslissingen daarover zullen geen impact hebben op het luik veiligheid in het kader van het *masterplan* ETCS, dat wordt vastgeklit op in totaal 3,8 miljard euro binnen een waarschijnlijke enveloppe van in totaal 25 miljard euro. Er is voor veiligheid dus in totaal 5,2 miljard euro nodig, maar een deel van dat bedrag wordt gerealiseerd binnen de gewone investeringsenveloppe van het meerjaren-investeringsplan 2013-2025; 3,8 miljard euro daarvan blijft dus gegarandeerd.

De heer Marc Descheemaeker (NMBS) geeft een oorzaak van de laattijdige aanneming van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten: over de ontwerp teksten werd het advies van de DVIS ingewonnen, waardoor de procedure een stuk langer heeft geduurd.

In Frankrijk is de homologatie van TBL1+ een feit, in Nederland wordt het dossier onderzocht en naar Luxemburg toe heeft de staatssecretaris voor Mobiliteit een homologatieverzoek geformuleerd. De NMBS

point de vue historique, la SNCB a toujours pâti de la présence de petits sous-parcs non standardisés; ce manque de standardisation a chaque fois nécessité l'élaboration de procédures de certification et d'homologation différentes. Il n'est pas opportun de créer des sous-parcs supplémentaires en stipulant que les trains équipés du TBL1+ circulent uniquement ou de préférence sur les voies équipées du TBL1+: cela entraînerait une diminution de la productivité et une détérioration de la qualité du service.

La prise de décision concernant l'instauration d'une nouvelle procédure pour la fermeture de la dernière portière d'un train est finalisée; il reste à présent à procéder à la réalisation technique dans le cadre d'une collaboration entre la SNCB et Infrabel.

Un audit n'est pas une forme de contrôle *a posteriori*, mais un instrument qui permet de voir où des améliorations peuvent être réalisées. Le rapport définitif d'un audit est précédé d'un rapport provisoire, qui donne lieu à un échange de vues entre l'auditeur et la partie auditée; cet échange peut conduire à des adaptations du rapport d'audit.

La SNCB étant de loin l'opérateur ferroviaire le plus important en Belgique, elle est responsable d'un plus grand nombre de franchissements de signaux que les autres opérateurs moins importants. Un risque zéro n'est pas réaliste; on déplorera toujours des franchissements de signaux, mais il importe de faire en sorte que leur nombre soit le plus limité possible.

Les conducteurs de train ne connaissent pas toutes les lignes, ce qui serait d'ailleurs improductif. En plus de connaître des lignes, ils doivent également maîtriser les différents types de matériel roulant. En ce qui concerne la connaissance des lignes par les conducteurs, on vise un bon optimum: les nouveaux conducteurs de train commencent par apprendre deux lignes; plus tard, leurs connaissances peuvent être étendues. La question n'est pas non plus neutre sur le plan budgétaire: à mesure que les conducteurs connaissent plus de lignes, ils reçoivent des primes supplémentaires.

Le parc de SNCB-Logistics est équipé du TBL1+, mais il est impossible d'obliger tous les opérateurs privés à faire le même choix. Il appartient aux autorités de décider de l'octroi de subsides aux opérateurs qui procèdent volontairement à l'installation; ce n'est sans doute pas une évidence compte tenu du carcan budgétaire actuel.

L'orateur ne peut faire une évaluation que des franchissements de signaux relevant de la responsabilité de la SNCB; il ne peut pas se prononcer sur les

heeft historisch steeds nadeel ondervonden van kleine, niet gestandaardiseerde deelparken; dat gebrek aan standaardisering heeft telkens andere certificatie- en homologatieprocedures noodzakelijk gemaakt. De creatie van bijkomende deelparken door voor te schrijven dat met TBL1+ uitgeruste treinen enkel of bij voorkeur op met TBL1+ uitgeruste sporen rijden, is niet raadzaam: dat zou leiden tot een vermindering van de productiviteit en een slechtere dienstverlening.

De besluitvorming met betrekking tot de invoering van een nieuwe procedure voor de sluiting van de laatste deur van een trein is afgerond; enkel de technische realisatie moet nu nog gebeuren in samenwerking tussen de NMBS en Infrabel.

Een audit is geen vorm van controle achteraf, maar een instrument dat toelaat om na te gaan waar ruimte voor verbetering is. Het definitieve verslag van een audit wordt voorafgegaan door een voorlopig verslag, dat aanleiding geeft tot een gedachtewisseling tussen auditeur en geauditeerde; die uitwisseling kan tot aanpassingen van het auditverslag leiden.

Omdat de NMBS veruit de belangrijkste spoorwegoperator in België is, is de operator verantwoordelijk voor meer seinvoorbijrijdingen dan de andere, kleinere operators. Een nulrisico is niet realistisch; er zullen altijd seinvoorbijrijdingen te betreuren vallen, maar het komt erop aan te streven naar een zo laag mogelijk aantal.

Treinbestuurders kennen niet alle lijnen, wat immers onproductief zou zijn. Naast de kennis van de lijn moeten zij ook de verschillende types van rollend materiaal beheersen. Wat de lijnkennis van bestuurders betreft, wordt naar een goed optimum gestreefd: nieuwe treinbestuurders beginnen met het aanleren van twee lijnen; later kan hun kennis worden uitgebreid. De kwestie is ook niet budgettair neutraal: naarmate bestuurders meer lijnen kennen, ontvangen ze extra premies.

Het park van NMBS-Logistics is uitgerust met TBL1+, maar het is niet mogelijk om alle private operators ertoe te dwingen om dezelfde keuze te maken. Het komt de overheid toe om te beslissen over de toekenning van subsidies aan de operators die vrijwillig tot installatie overgaan; wellicht is dat in het licht van het huidige strakke budgettaire kader geen vanzelfsprekendheid.

De spreker kan enkel een evaluatie maken van de seinvoorbijrijdingen die onder de verantwoordelijkheid van de NMBS vallen; over de voorbijrijdingen van de

franchissements de signaux des neuf autres opérateurs, mais Infrabel assure un suivi actif de ces incidents. Bien sûr, un franchissement de signal par un autre opérateur constitue aussi un risque pour le service de la SNCB, mais il appartient à Infrabel de prendre des initiatives en la matière.

La perception des signaux par un automobiliste n'est pas comparable à celle des conducteurs de train: le risque que les conducteurs soient confrontés à un feu rouge est très faible, ce qui peut générer une routine inadmissible et dangereuse.

La SNCB attache beaucoup d'importance au problème des franchissements de signaux. Infrabel s'efforce de détecter correctement chaque franchissement interdit, alors qu'auparavant, un passage comportant des risques limités n'était pas toujours repris dans les statistiques. Le nombre de franchissements doit aussi être mis en rapport avec le nombre de trains: 3 700 trains par jour et 1,2 million de trains par an. Ces trains franchissent chaque année plus de 10 millions de signaux, ce qui permet de relativiser quelque peu le nombre de franchissements interdits dans un système ferroviaire de plus en plus complexe, mais non de le banaliser.

L'installation du TBL1+ est synchronisée autant que possible pour l'infrastructure et le matériel roulant. Toutefois, la couverture ne sera optimale qu'à partir du moment où Infrabel et la SNCB atteindront tous les deux une couverture de 100 %. Il est impossible de segmenter encore plus le parc ferroviaire, qui est déjà très complexe, afin de faire circuler exclusivement le matériel roulant équipé du TBL1+ sur une infrastructure équipée du TBL1+.

L'image des trois CEO en conflit permanent les uns avec les autres ne correspond pas à la réalité. Dans l'intérêt du voyageur, les trois entreprises du Groupe SNCB font tout pour coopérer d'une manière aussi harmonieuse que possible.

Les investissements en matériel roulant sont financés par des moyens provenant pour 90 % des autorités. Il y a également des moyens provenant des fonds propres de la SNCB, une partie est à charge de la SNCB-Logistics (on la retrouve dans le résultat consolidé du Groupe SNCB, mais pas dans la comptabilité de la SNCB) et il existe également un financement distinct du matériel roulant d'Infrabel.

M. Luc Lallemand (Infrabel) déclare qu'il signera sans doute encore le projet de troisième avenant le jour même de l'audition. Ce dossier est donc clôturé avec succès, même s'il a pris du retard.

negen andere operatoren kan hij zich niet uitspreken, maar Infrabel volgt deze incidenten wel actief op. Uiteraard is een seinvoorbijrijding door een andere operator ook een risico voor de dienstverlening van de NMBS, maar het is de opdracht van Infrabel om daarvoor initiatieven moet nemen.

De perceptie van seinen door een autobestuurder is niet vergelijkbaar met de perceptie van treinbestuurders: bestuurders hebben een zeer kleine kans om met een rood sein te worden geconfronteerd, waardoor een ongeoorloofde, risicovolle routine kan ontstaan.

De NMBS hecht veel belang aan het probleem van de seinvoorbijrijdingen. Infrabel doet grote inspanningen om elke ongeoorloofde voorbijrijding correct te detecteren, terwijl vroeger een passage met beperkt risico niet altijd in de statistieken werd opgenomen. Het aantal moet ook worden geplaatst tegenover het aantal treinen, 3 700 treinen per dag en 1,2 miljoen treinen per jaar. Die treinen rijden elk jaar voorbij meer dan 10 miljoen seinen, wat het aantal ongeoorloofde voorbijrijdingen in een steeds complexer spoorwegsysteem enigszins relativeert, maar niet banaliseert.

De installatie van TBL1+ gebeurt zo synchroon mogelijk voor de infrastructuur en het rollend materieel. Wel zal de dekking pas optimaal zijn als Infrabel en de NMBS beide een 100 %-dekking bereiken. Het is niet haalbaar om het al zeer ingewikkelde treinpark nog meer te segmenteren om rollend materieel met TBL1+ uitsluitend laten rijden op infrastructuur met TBL1+.

Het beeld van drie CEO's die permanent met elkaar in conflict zijn, is niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De drie bedrijven van de NMBS-Groep doen er in het belang van de reiziger alles aan om zo harmonieus mogelijk samen te werken.

De investeringen in rollend materieel worden gefinancierd uit middelen die voor 90 % van de overheid afkomstig zijn. Daarnaast zijn er middelen uit de eigen NMBS-fondsen, valt een deel ten laste van NMBS-Logistics (dat terug te vinden is in het geconsolideerde resultaat van de NMBS-Groep, maar niet in de boekhouding van de NMBS) en bestaat er ook een afzonderlijke financiering van het rollend materieel van Infrabel.

De heer Luc Lallemand (Infrabel) verklaart dat hij het ontwerp van derde bijvoegsel wellicht nog op de dag van de hoorzitting zal ondertekenen. Dat dossier wordt dus succesvol afgerond, zij het dan met vertraging.

La valeur ajoutée de la *Safety Platform* est reconnue par tous les acteurs, mais la commission parlementaire avait estimé que cette instance ne pouvait pas relever de la responsabilité d'Infrabel. Pour donner suite à cette recommandation, elle a été transférée au SSICF, où elle a reçu un nouveau nom: la Concertation sur la sécurité. Dans le cadre de cette Concertation sur la sécurité, des échanges de vues ont lieu entre tous les acteurs pertinents sur la loi et les arrêtés royaux, le rapportage européen, les STI et les relations avec l'Agence ferroviaire européenne (AFE). Un autre organe a été créé dans le giron d'Infrabel: le *Safety Desk*, au sein duquel Infrabel, les opérateurs ferroviaires et le SSICF discutent de la sécurité opérationnelle et de la réglementation. La Concertation sur la sécurité et le *Safety Desk* ont donc chacun leur propre spécificité et leur propre utilité.

En ce qui concerne le nombre de franchissements de signaux, il convient tout d'abord de souligner qu'ils sont mieux détectés que par le passé (de sorte qu'aucun franchissement n'échappe aux statistiques, et ce, même s'il n'a généré aucun danger réel) et que le trafic ferroviaire a augmenté entre 2008 et 2012 (ce qui accroît le risque de franchissements de signaux). Il n'en reste pas moins que tout franchissement de signal est un franchissement de trop, surtout sur les voies principales et lorsque l'on atteint un point à risque.

Le retard concernant la transposition de l'action 23 a deux causes: au départ, il y avait une pénurie d'instructeurs, ensuite la mise en œuvre de la formation a pris du temps. L'arriéré est à présent résorbé rapidement, de sorte que le retard disparaîtra bientôt.

L'ETCS a des retombées positives sur la ponctualité, mais ce n'est qu'un effet secondaire. Les trois principaux motifs de l'installation de l'ETCS sont la sécurité, l'interopérabilité et le renouvellement nécessaire de la technologie de la signalisation.

Il a été opté pour l'installation de l'*ETCS Limited Supervision* sur les voies secondaires: l'installation de l'*ETCS Full Supervision* sur l'ensemble des voies nécessiterait, en effet, 4,683 milliards d'euros d'investissements, alors que la réalisation du *master plan*, qui prévoit d'installer l'*ETCS Full Supervision* uniquement sur les voies principales, ne coûte que 2,004 milliards d'euros. Sur ce point, il a été procédé à une mise en balance équilibrée des coûts et bénéfices, en particulier en ce qui concerne la sécurité.

En fixant les priorités lors de l'installation du TBL1+, il a été tenu compte de différents facteurs: la complexité d'un nœud de communication, la densité du trafic ferroviaire, le nombre de voyageurs, etc. Il ne s'agit donc

De meerwaarde van het *Safety Platform* wordt door alle actoren erkend, maar de parlementaire commissie was van oordeel dat deze instantie niet onder de verantwoordelijkheid van Infrabel mocht ressorteren. Om gevolg te geven aan die aanbeveling, werd het naar de DVIS overgeheveld, waar het een nieuwe naam kreeg: het Veiligheidsoverleg. In dit Veiligheidsoverleg vinden tussen alle relevante actoren gedachtewisselingen plaats over de wet en de koninklijke besluiten, de Europese rapportering, de TSI's en de relaties met de European Railways Agency (ERA). In de schoot van Infrabel werd een ander orgaan opgericht, de *Safety Desk*, waarin de operationele veiligheid en de reglementering worden besproken door Infrabel, de spoorweginstallateurs en de DVIS. Het Veiligheidsoverleg en de *Safety Desk* hebben dus een eigen specificiteit en zijn beide nuttig.

Wat het aantal seinvoorbijrijdingen betreft, dient vooreerst te worden benadrukt dat beter dan vroeger wordt gedetecteerd (waardoor geen enkele voorbijrijding uit de statistieken kan worden gehouden, ook niet als ze geen reëel gevaar heeft teweeggebracht) en dat het spoorverkeer tussen 2008 en 2012 is gegroeid (waardoor het risico op seinvoorbijrijdingen toeneemt). Niettemin blijft elke seinvoorbijrijding er een te veel, zeker in hoofdspoor en als een risicovol punt wordt bereikt.

De vertraging bij de omzetting van actie 23 heeft twee oorzaken: aanvankelijk was er een gebrek aan instructeurs, vervolgens heeft de uitvoering van de opleiding tijd gekost. De achterstand wordt nu snel ingelopen, waardoor de vertraging binnenkort zal weggewerkt zijn.

ETCS heeft een positieve impact op de stiptheid, maar dit is slechts een neveneffect. De drie belangrijkste motieven voor de installatie van ETCS zijn de veiligheid, de interoperabiliteit en de noodzakelijke vernieuwing van de technologie van seingeving.

Er werd geopteerd voor de installatie van ETCS Limited Supervision op secundaire sporen: de installatie van ETCS Full Supervision op alle sporen zou immers 4,683 miljard euro investeringen vergen, terwijl de verwezenlijking van het masterplan, waarbij ETCS Full Supervision enkel op hoofdspoor wordt geïnstalleerd, slechts 2,004 miljard euro kost. Er werd op dit vlak een evenwichtige afweging gemaakt tussen kosten en baten, in het bijzonder wat veiligheid betreft.

Bij het bepalen van prioriteiten bij de installatie van TBL1+ wordt rekening gehouden met verschillende factoren: de complexiteit van een verkeersknooppunt, de dichtheid van het spoorwagverkeer, het aantal

pas d'une analyse par ligne. Buizingen étant l'un des nœuds les plus denses du trafic ferroviaire en Belgique, le TBL1+ a rapidement été installé sur l'infrastructure, mais jusqu'à l'achèvement de son installation sur l'infrastructure et le matériel roulant, il est inévitable que des trains dépourvus de TBL1+ circulent parfois sur cette ligne.

Le système TBL1+ est accepté par les acteurs européens, mais il ne peut être imposé aux opérateurs privés. Une pression morale est cependant exercée: Infrabel tente de convaincre ces opérateurs par le biais de courriers et à l'occasion de réunions, et se concerta également avec le secrétaire d'État à la Mobilité sur les diverses possibilités.

En ce qui concerne le choix entre les niveaux 1 et 2 de l'ETCS, l'orateur rappelle que dans le cadre de la présentation du Masterplan sécurité, le 19 octobre 2011, il a attiré l'attention sur deux hypothèques qui devaient encore être levées: l'annonce des fonctionnalités de l'ETCS *Limited Supervision Baseline 3* et l'augmentation de capacité du réseau GSM-R. La première hypothèque est levée, la seconde condition demeure un problème qui n'a pas encore trouvé de solution jusqu'ici.

L'équipement de la jonction Nord-Midi à Bruxelles d'un système ETCS de niveau 1 ou 2 est encore en cours d'examen: les études y afférentes sont en cours. En raison de la densité du trafic, ce trajet ferroviaire se caractérise par des sections très courtes.

L'orateur ne peut répondre à la question relative à l'incidence d'un éventuel retard de l'installation de l'ETCS sur la sécurité: les engagements seront respectés, ce qui implique que le déploiement du système sera achevé en 2022. La Belgique joue en ce domaine un rôle pionnier et peut dès lors compter sur l'intérêt d'autres pays européens.

IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souligne que l'attention portée aux franchissements de signal est dictée par le fait que l'on considère qu'ils sont des précurseurs d'accidents. Si l'une des causes du grand nombre de franchissements enregistrés est une détection efficace, faut-il en conclure que les pays présentant un nombre inférieur de franchissements les détectent moins bien?

L'intervenant comprend qu'il n'est pas possible de faire rouler uniquement des trains équipés du TBL1+ sur les voies équipées du même système de sécurité. Il considère néanmoins que le franchissement de signal

reizigers, ... Het gaat dus niet om een analyse per lijn. Omdat Buizingen een van de drukste knooppunten van het spoorverkeer in België is, werd er snel TBL1+ op de infrastructuur geïnstalleerd, maar tot aan de voltooiing van de installatie op infrastructuur en rollend materieel valt niet te vermijden dat er soms treinen zonder TBL1+ over rijden.

TBL1+ wordt door de Europese actoren aanvaard, maar kan niet worden opgelegd aan private operatoren. Wel wordt morele druk uitgeoefend: Infrabel probeert die operatoren te overtuigen door middel van brieven en in ontmoetingen en overlegt ook met de staatssecretaris voor Mobiliteit over de mogelijkheden.

Wat de keuze tussen niveau 1 en niveau 2 van ETCS betreft, herinnert de spreker aan het feit dat hij, in het kader van de voorstelling van het masterplan veiligheid op 19 oktober 2011, gewezen heeft op twee hypotheek die nog moesten worden gelicht: de afkondiging van de functionaliteiten van ETCS Limited Supervision baseline 3 en de capaciteitstoename van het GSM-R-netwerk. De eerste hypotheek is gelicht, de tweede voorwaarde blijft een probleem waarvoor nog geen oplossing werd gevonden.

De uitrusting van de Brusselse noord-zuidverbinding met niveau 1 of 2 van ETCS wordt nog onderzocht: de betreffende studies zijn lopend. Door het drukke verkeer wordt dit spoortraject gekenmerkt door zeer korte secties.

De spreker heeft geen antwoord op de vraag naar de impact op de veiligheid van een mogelijke vertraging van de installatie van ETCS: de engagementen zullen worden nagekomen, wat impliceert dat de uitrol zal voltooid zijn in 2022. België speelt op dit vlak een voortrekkersrol en kan daarom op de belangstelling van andere Europese landen rekenen.

IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) benadrukt dat de aandacht voor seinvoorbijrijdingen wordt ingegeven door de overweging dat zij precursoren van ongevallen zijn. Als een van de oorzaken van het hoge aantal een doeltreffende detectie is, betekent dit dan dat landen met een lager aantal voorbijrijdingen minder goed detecteren?

De spreker begrijpt dat het niet mogelijk is om uitsluitend met TBL1+ uitgeruste treinen te laten rijden op sporen die met hetzelfde veiligheidssysteem uitgerust zijn. Niettemin beschouwt hij de seinvoorbijrijding in Lot

qui s'est produit à Lot pose problème, non seulement sur la base d'arguments objectifs mais aussi pour des raisons politiques et symboliques: la région où s'est produit l'accident de Buizingen mérite une plus grande attention encore que d'autres nœuds ferroviaires du réseau belge.

M. Steven Vandeput (N-VA) demande que les effets positifs de l'ETCS sur la ponctualité deviennent une des considérations importantes dans le déploiement de ce système de sécurité.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN den BERGH

Le président,

David GEERTS

Annexe: la présentation est disponible sur le site web:

als problematisch, niet alleen op basis van objectieve argumenten, maar ook om politieke en symbolische redenen: de regio waarin het ongeval van Buizingen heeft plaatsgevonden, verdient nog meer aandacht dan andere drukke knooppunten op het Belgische spoorweginet.

De heer Steven Vandeput (N-VA) vraagt dat de positieve gevolgen van ETCS voor de stiptheid een van de belangrijke overwegingen bij de ontplooiing van dit beveiligingssysteem worden.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN den BERGH

De voorzitter,

David GEERTS

Bijlage: de presentatie is beschikbaar op de website:

http://www.dekamer.be/kvvcr/pdf_sections/nonprt/53K0444/0444013_BijlageN.pdf

http://www.lachambre.be/kvvcr/pdf_sections/nonprt/53K0444/0444013_Bijlage-F.pdf