



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**Woensdag**

**08-06-2016**

**Namiddag**

**Mercredi**

**08-06-2016**

**Après-midi**

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

## INHOUD

- De treinramp van 5 juni 2016 te Saint-Georges-sur-Meuse - Gedachtewisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en toegevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Hermalle-sous-Huy" (nr. 12133) 1
  - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op 5 juni" (nr. 12169) 1
  - mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het treinongeval in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12171) 1
  - mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinramp in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12180) 1
- Sprekers:* **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Wouter Raskin, Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Muriel Gerkens, Marcel Cheron, Vanessa Matz, Marco Van Hees**

## SOMMAIRE

- La catastrophe ferroviaire du 5 juin 2016 à Saint-Georges-sur-Meuse - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges et questions jointes de
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Hermalle-sous-Huy" (n° 12133) 1
  - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire du 5 juin" (n° 12169) 1
  - Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, et au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "l'accident ferroviaire à Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12171) 1
  - Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la catastrophe ferroviaire de Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12180) 1
- Orateurs:* **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Wouter Raskin, Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Muriel Gerkens, Marcel Cheron, Vanessa Matz, Marco Van Hees**



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 8 JUNI 2016

MERCREDI 8 JUIN 2016

Namiddag

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.56 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.56 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** De treinramp van 5 juni 2016 te Saint-Georges-sur-Meuse - Gedachtewisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en toegevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Hermalle-sous-Huy" (nr. 12133)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op 5 juni" (nr. 12169)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het treinongeval in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12171)

- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinramp in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12180)

**01** La catastrophe ferroviaire du 5 juin 2016 à Saint-Georges-sur-Meuse - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges et questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Hermalle-sous-Huy" (n° 12133)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire du 5 juin" (n° 12169)

- Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, et au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "l'accident ferroviaire à Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12171)

- Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la catastrophe ferroviaire de Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12180)

La **présidente**: Chers collègues, veuillez vous lever.

Dans la nuit de dimanche à lundi, un dramatique accident ferroviaire s'est produit, causant plusieurs victimes: trois personnes sont mortes, d'autres sont blessées. Parmi elles figure un cheminot. Il ne faut jamais oublier que c'est le travailleur qui a payé de sa vie.

Toutes mes pensées, et je crois pouvoir parler au nom de la

De **voorzitter**: In de nacht van zondag op maandag heeft er zich een vreselijk treinongeval voorgedaan.

Onze gedachten gaan uit naar de slachtoffers, hun naasten, de pendelaars die dagelijks met de

commission de l'Infrastructure, vont d'abord aux victimes et, bien entendu, à leurs proches, mais aussi à tous les navetteurs qui empruntent chaque jour nos trains, ainsi qu'à la communauté des cheminots.

Je voudrais également féliciter en votre nom les services de secours, qui ont agi très rapidement pour sauver le maximum de vies. Je salue enfin toutes les équipes de la SNCB et d'Infrabel.

Je vous invite à observer à présent une minute de silence.

*La commission observe une minute de silence.  
De commissie neemt een minuut stilte in acht.*

Contrairement à ce qui avait été annoncé, M. Borsus ne sera pas présent dans le cadre de nos travaux. Il a fait savoir au secrétariat qu'étant chargé de la tutelle sur les services de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et l'enquête étant en cours, il ne pouvait rien apporter de plus aujourd'hui. Nous le verrons plus tard.

Chers collègues, nous sommes réunis pour un premier échange avec le ministre. Je vous propose d'organiser la suite de nos travaux concernant ce dramatique accident, à la fin de la séance, parce que nous savons que le ministre doit nous quitter à 17 h 00 et pour l'organisation de nos travaux, nous n'avons pas besoin de lui.

Je voudrais dire quelques mots. Nous ne sommes pas ici pour faire le procès de qui que ce soit. Nous savons que l'enquête est en cours, que les enquêteurs et le parquet font leur travail. Mais, au nom de cette commission, je voudrais simplement demander au ministre que cette enquête se déroule de la façon la plus sereine possible, complètement, mais aussi de manière transparente. La commission, les cheminots et les citoyens doivent compter sur une transparence complète.

Monsieur le ministre, à travers la presse déjà, beaucoup de questions ont été posées. J'imagine qu'elles le seront aussi ici, notamment sur la mise en œuvre de la sécurisation du rail, sur la problématique des feux de signalisation, sur celle des investissements, des économies, de la dotation et de la culture de sécurité au sein de l'entreprise. Autant de questions sur lesquelles nous devons travailler avec vous. Toutes ne trouveront pas réponse aujourd'hui, mais je vous demande, monsieur le ministre - et nous organiserons nos travaux dans cette logique -, d'être le plus transparent possible. Bien sûr, nous verrons d'autres acteurs sur ce dramatique accident.

Chers collègues, je vous propose d'abord d'entendre le ministre. Vous aurez ensuite la parole.

**01.01 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je me joins, bien entendu, à vous, aux différents gouvernements, aux proches, aux anonymes pour assurer les familles des victimes de tout notre soutien, même si nous savons qu'un soutien ne ramènera jamais à la vie un proche. Nous devons le faire avec sobriété, simplicité et humanité.

Après qu'on m'ait appelé, dans la nuit de dimanche à lundi, pour m'avertir qu'un accident s'était produit et au fur à mesure que je

train reizen en de spoormannen.

Namens de commissie wil ik tevens de hulpdiensten en de teams van de NMBS en Infrabel feliciteren.

Minister Borsus zal niet aanwezig zijn: aangezien hij het toezicht heeft over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het onderzoek loopt, kan hij voorlopig niet meer zeggen.

We zijn hier niet om wie dan ook aan te vallen of te veroordelen. De speurders en het parket doen hun werk. Het onderzoek moet tot op het bot worden gevoerd, op een serene en transparante manier. Er rijzen vragen in verband met de uitvoering van de beveiligingswerken op het spoor, de seininrichting, de investeringen en de besparingen op de dotatie en ook omtrent de veiligheidscultuur in het bedrijf. Over al die punten zullen we het met de minister moeten hebben.

**01.01** Minister **François Bellot**: De regering betuigt de families van de slachtoffers al haar steun. Deze tragedie roept bij mij pijnlijke herinneringen op aan de treinramp in Buizingen. Drie mensen, onder wie een spoorman, zijn omgekomen en er vielen ook verscheidene gewonden, van wie er één

recevais des informations y afférant, je me suis rappelé le drame de Buizingen. Ce genre d'accident est toujours émouvant, même si on a des fonctions à responsabilités et qu'on n'est pas directement lié aux victimes. L'émotion suscitée par ce nouvel accident est vive et nous replonge dans les moments un peu difficiles que nous avons déjà pu vivre.

Trois personnes, dont un cheminot, ont perdu la vie. Plusieurs sont blessés dont un très grièvement. Des familles sont touchées en plein cœur. Mes pensées vont, en premier lieu, vers elles.

Comme vous l'avez fait, madame la présidente, je tiens également à remercier les hommes et les femmes des services de secours ainsi que des entreprises, les anonymes, les voisins, les usagers qui n'avaient pas été blessés qui se sont immédiatement mobilisés pour porter secours aux victimes. C'est lors de ce genre de drame que l'on constate que nos citoyens savent encore se serrer les coudes pour la bonne cause.

Vandaag worden er vier onderzoeken gevoerd: een onderzoek door het parket, een onderzoek door het onderzoeksorgaan van de FOD Mobiliteit en de twee onderzoeken van de spoorbedrijven. Beide spoorbedrijven geven natuurlijk alle steun aan de officiële onderzoekers, zodat volledige duidelijkheid kan worden gegeven over de omstandigheden waarin het ongeval plaatsvond.

Je suis ce dossier avec beaucoup d'attention et rappelle cependant le principe de réserve qui prévaut lors d'une enquête judiciaire en cours. Je ne suis dès lors pas en mesure, à ce stade, d'apporter des réponses concrètes aux hypothèses qui circulent.

Les questions de sécurité sont importantes pour chaque ministre. Elles le sont d'autant plus pour moi que j'ai présidé une partie de la commission Buizingen et que ce travail parlementaire m'a enrichi professionnellement et humainement d'une compréhension pointue de ce domaine.

Que les choses soient claires, je souhaite éviter les raccourcis et les amalgames entre les différents débats qui concernent les chemins de fer, la productivité et la sécurité. Il est possible d'améliorer sa productivité sans porter préjudice à la sécurité. Les entreprises ont toujours considéré la sécurité comme leur priorité n°1. La sécurité ne se décrète pas mais se construit dans le temps. Les hausses de productivité proposées par la direction n'impactent pas la sécurité. Considérant les opérateurs étrangers présentant un meilleur niveau de productivité que nos chemins de fer - la France, les Pays-Bas et la Suisse par exemple -, on ne peut dire que leur sécurité est pour autant mise en péril.

Dit bewijst dat een evolutie naar een grotere efficiëntie niet incompatibel is met een doorgedreven aandacht voor veiligheid.

Vu les circonstances, je suis ouvert à faire avancer la séance initialement prévue par votre commission le 28 juin, séance relative au suivi des recommandations de la commission Buizingen.

ernstig gewond is.

Ik dank al degenen die onmiddellijk in actie gekomen zijn en blijk hebben gegeven van een hartverwarmende solidariteit: hulpdiensten, bedrijven en onbekenden.

Le parquet a ouvert un dossier et l'organe d'enquête du SPF Mobilité également. Les deux entreprises ferroviaires investiguent aussi et informent les enquêteurs chargés officiellement de l'enquête.

Ik volg het dossier met aandacht, maar in een gerechtelijk onderzoek moet het discretieprincipe in acht worden genomen. Ik zal dan ook geen concrete antwoorden geven. De veiligheid is een belangrijke problematiek voor een minister, en zeker voor mij - ik was voorzitter van de commissie-Buizingen.

Ik zou willen dat men de verschillende debatten over de spoorwegen niet op één hoop gooit. De veiligheid is de topprioriteit voor onze spoorbedrijven, en veiligheid is een werk van vele jaren. De voorgestelde productiviteitsverhoging heeft geen impact op de veiligheid, zoals blijkt in Frankrijk, Nederland of Zwitserland, waar de productiviteit hoger ligt.

Cela prouve une chose: ce n'est pas parce qu'on tend à une plus grande efficacité qu'on renonce nécessairement à prêter une attention accrue à la sécurité.

Gezien de omstandigheden kunnen we de vergadering over de opvolging van de aanbevelingen

Comme je l'ai déjà indiqué, Infrabel n'a pas reçu de la part du procureur du Roi, qui a été très ferme à ce propos, l'autorisation de communiquer sur des éléments, si minimes soient-ils, relatifs à l'enquête en cours. Dans l'état actuel des choses et sur cet accident précis, ni la SNCB ni Infrabel ne peuvent formuler des éléments de nature à perturber le travail de la justice. Nous avons rencontré le procureur du Roi sur place dans la nuit de dimanche à lundi, il a été très clair à ce sujet. S'il ne devait pas en être ainsi, il prendra les mesures nécessaires qui sont en son pouvoir pour rappeler à l'ordre et poursuivre ceux qui dérogeraient à ce principe.

La **présidente**: Merci, monsieur le ministre. Chaque groupe va intervenir.

**01.02 Wouter Raskin (N-VA)**: Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting.

Het is bijzonder triest dat wij thans van gedachten moeten wisselen naar aanleiding van een noodlottig ongeval. Op mijn beurt betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de slachtoffers van deze treinramp.

Ik hoop op een sereen debat, wat natuurlijk niet wegneemt dat wij, als commissieleden, onze taak moeten vervullen en een poging moeten ondernemen om een antwoord te krijgen op de vele vragen die vandaag onbeantwoord zijn.

Vandaag staat op de voorpagina van *De Standaard*, niet de minste krant in Vlaanderen, dat Saint-Georges-sur-Meuse op lijn 125, de plek waar het ongeval is gebeurd, niet zou zijn uitgerust met het veiligheidssysteem TBL1+. Verschillende bronnen bij Infrabel hebben dat bevestigd. Dat zijn dezelfde signalen die ik opvang.

In hetzelfde artikel wordt verwezen naar de CEO van Infrabel die enkele maanden geleden nog trots verkondigde dat 100 % van het spoornet uitgerust zou zijn met dat veiligheidssysteem. Enkele dagen geleden nuanceerde de woordvoerder van Infrabel dit en zei dat het eigenlijk maar 99,9 % is. Er zijn inderdaad een aantal plaatsen niet uitgerust met dat veiligheidssysteem. De beslissing om sporen al dan niet uit te rusten met het systeem TBL1+ hangt af van een aantal criteria, zoals de snelheid, het aantal passerende treinen, een bocht in het traject, enzovoort.

Volgens specialisten is lijn 125 een belangrijke Waalse spoorlijn. Het is de spoorverbinding tussen Namen en Luik en daarop passeren heel wat treinen. Bovendien is daar in het verleden al een ongeval gebeurd. Er is dus geen enkele reden om op die plaats geen veiligheidssysteem te installeren.

De vraag die dan op ieders lippen ligt, is hoe zoiets kan gebeuren. Hoe is het mogelijk dat er daar geen veiligheidssysteem zou zijn? Wij investeren zo veel in veiligheid en toch gebeurt zoiets. Dat is totaal onbegrijpelijk.

Anderzijds was er wel een aanbesteding om op die plek een veiligheidssysteem uit te rollen. Dat document bestaat. Op 7 november 2014 werd een overheidsopdracht uitgeschreven door

van de commissie-Buizingen gevraagd.

Infrabel noch de NMBS hebben van de procureur des Konings de toestemming gekregen om over het lopende onderzoek of over aspecten die het werk van het gerecht kunnen doorkruisen, te communiceren.

**01.02 Wouter Raskin (N-VA)**: Je tiens avant toute chose à exprimer mes plus sincères condoléances aux proches des victimes de la catastrophe ferroviaire.

Plusieurs sources au sein d'Infrabel confirment que Saint-Georges-sur-Meuse, qui est desservie par la ligne 125, n'est pas équipée, à l'endroit où s'est produit l'accident, du système TBL1+. Contrairement à ce que le CEO d'Infrabel disait il y a encore quelques mois, le rail n'est donc pas équipé à 100 % de ce système de sécurité mais seulement à 99,9 %.

La ligne 125 est une ligne importante en Wallonie puisqu'elle relie Namur et Liège et que de nombreux trains y circulent. Je ne vois donc aucune raison de ne pas installer le système TBL1+ à un tel endroit. Comment pareille omission a-t-elle pu être possible, nom d'une pipe?

Le 7 novembre 2014, TUC RAIL avait pourtant lancé un marché public pour l'installation de balises TBL1+ le long de cinq cabines de signalisation sur la ligne 125, y compris la cabine B10-7 à Hermalle-sous-Huy, précisément à l'endroit où l'accident est survenu. Les travaux devaient débuter en septembre 2015, ce qui signifie que l'on aurait pu être aujourd'hui à peu près à mi-parcours et que la zone de Saint-Georges-sur-Meuse aurait été couverte. Or deux ans après l'adjudication et la passation

TUC RAIL. Wat valt onder die overheidsopdracht? Verschillende projecten, waaronder de realisatie van nieuwe seininstallaties. Ik citeer uit het document: “De uitvoering van werken voor de plaatsing van TBL1+-bakens, met inbegrip van de verbindingskabels”. In die ingrepen wordt voorzien op vijf betrokken seinposten langs lijn 125, ook post B 10-7, ofwel Hermalle-sous-Huy, exact de plaats van het ongeval.

Dit project, inclusief de uitrol van het veiligheidssysteem TBL1+, moest starten in september 2015. Dat is een omvangrijk project dat veel maanden werk vergt, maar bij een logisch verloop zou men nu ongeveer halfweg moeten geweest zijn en zou de zone van Saint-Georges-sur-Meuse waarschijnlijk effectief gedekt kunnen zijn.

Collega's, in 2014 werd dus al beslist dat hier installaties moesten komen die mogelijke ongevallen zoals dit hadden kunnen vermijden. De evidente vraag is dan ook hoe het komt dat die er vandaag, meer dan twee jaar na de aanbesteding en de gunning, nog niet zijn? Waarom is dat nog niet uitgerold? Vanwaar de vertraging?

In de media, ook in de sociale media, proberen sommigen daar politiek garen bij te spinnen door dat te wijten aan besparingen. Dat is onzin, mijnheer de minister. Het is onzin dit te wijten aan besparingen, want in het budget voor dit project, in het kader van de veiligheid, is voorzien, maar het is onaangeroerd gebleven. Dit heeft absoluut geen uitstaans met enige besparing, deze regering bespaart niet op veiligheid.

Het probleem ligt dus bij de uitvoering. Dat is een heel merkwaardig verhaal, collega's, omdat de aannemer aan wie dit project werd gegund, sinds 2012 alle openbare aanbestedingen in de provincie Luik binnenhaalt. Dat bedrijf slaagt erin om elk project van TUC RAIL in de wacht te slepen, in honderd procent van de gevallen, maar alleen in de provincie Luik, nergens anders.

Dat is enigszins merkwaardig, aangezien de zetel van het bedrijf in Oost-Vlaanderen ligt. Deze aannemer slaagt erin om telkens onder de prijs van alle concurrenten te gaan. Nochtans zou hij niet de goedkoopste zijn, want buiten de gunning worden heel wat kosten aangerekend. Op zich is het niet onlogisch dat er bepaalde kosten bij komen, maar hier gaat het dikwijls over extra kosten ten belope van 25 tot zelfs 100 % van de prijs van de gunning.

Het gaat hier om een bijzonder succesvol aannemer, zo succesvol dat hij niet altijd toekomt aan de uitvoering van de projecten waarvoor de gunning verkregen wordt. Ook dit project werd stelselmatig, tot vier keer toe, vertraagd. Er is zoveel vertraging dat er vandaag nog altijd niet is begonnen met de werken, acht maanden na de beoogde startdatum. De budgetten zijn voorzien, maar dus onbenut. Nogmaals, het bewijst dat het probleem niet bij de financiering door de overheid zit.

Integendeel, het is een probleem van een heel andere orde, mijnheer de minister. Ik stel al meer dan een jaar een hoop schriftelijke vragen over projecten in het Luikse. Onder meer ook over dit concrete project heb ik al vragen gesteld. Het zijn bijzonder technische dossiers en vragen en het is niet zo evident om als leek uit de commissie alle projecten te doorgronden. De reden waarom ik toch volhoud en

du marché, rien n'a été fait. Pourquoi?

Les mauvaises langues pointent les mesures d'économie, mais il n'en est rien. Le gouvernement actuel s'abstient délibérément d'économiser sur la sécurité. Un budget a été prévu pour la réalisation de ce projet, mais il est demeuré intact. Le problème se situe à l'échelon de l'exécution.

Un phénomène étrange est en train de se passer. Tous les marchés publics lancés en province de Liège depuis 2012 tombent dans l'escarcelle d'une seule société. Cette société, qui a pourtant son siège en Flandre orientale, décroche dans la Cité ardente – et seulement là – tous les projets TUC RAIL. Elle parvient à tous les coups à soumissionner en deça du prix proposé par ses concurrents. Cette société n'est pourtant pas la meilleure marché car en sus du prix de la passation, elle facture des coûts supplémentaires qui ne sont pas piqués des hannetons. Résultat: la douloureuse augmente de 25, voire de 100 %.

Cette société connaît visiblement un si grand succès qu'elle ne parvient pas à entamer les travaux. Aujourd'hui, huit mois après la date prévue de début du chantier, la construction est au point mort. J'ai déjà déposé plusieurs questions écrites car je pense qu'il existe à tout le moins une présomption de fraude.

maandenlang probeer zicht te krijgen op de situatie is omdat hier op zijn minst het vermoeden bestaat dat bij de aanbestedingen door TUC RAIL sprake is van fraude. Dat vermoeden bestaat op zijn minst.

La **présidente**: Monsieur Raskin, vous parlez de fraudes dans les marchés publics. J'aimerais que nous nous en tenions à l'accident. Tout ce que vous avez dit pour le moment est bien mais je vous demande de rester sur le sujet de l'accident. Vous avez encore deux minutes.

**01.03 Wouter Raskin (N-VA)**: Ik rond af, mevrouw de voorzitter.

Op welke manier en met medewerking van wie de aannemer erin slaagt om al die projecten binnen te halen, ook in de zone van het ongeval; dat zullen vragen zijn waarop het onderzoek een antwoord zal moeten bieden.

Mijnheer de minister, ik heb hierover heel wat vragen in de commissie gesteld. Ik wil u formeel oproepen om die zaak tot op het bot uit te spitten. Er zit een rotte plek in TUC RAIL. Dit dossier stinkt.

Eens te meer en voor de zoveelste keer deze legislatuur – ik heb mij nog al met dergelijke dossiers beziggehouden – blijkt dat de bestuurlijke autonomie van de NMBS door sommigen, niet door iedereen, wordt misbruikt om bedenkelijke constructies op touw te zetten. Dit debat moeten wij hier durven te voeren. Dat kan de veiligheid van de sporen alleen maar ten goede komen.

**01.04 Laurent Devin (PS)**: Merci, madame la présidente. Comme vous l'avez fait, je voudrais, au nom du groupe socialiste, présenter mes condoléances aux familles des victimes.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, nous sommes en période de deuil mais aussi dans une période d'enquête. Quatre enquêtes sont ouvertes. Pour ma part, je trouve qu'il est prématuré de tenir un débat nourri, vous l'avez dit vous-même. Le temps est au recueillement et au début de l'enquête. Vous venez de mettre en évidence qu'il fallait être non pas prudent mais prudentissime en la matière. Mon groupe préfère éviter de parler d'hypothèses. Par contre, nous serons au rendez-vous du débat lorsque les enquêtes seront réalisées et les premiers éléments probants confirmés. Nous parlerons alors ensemble des conclusions à tirer, des responsabilités avérées et évidemment, de toutes les dispositions nécessaires à prendre, qu'elles soient budgétaires, matérielles ou humaines. Nous serons au rendez-vous.

**01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR)**: Je voudrais, comme mes collègues et comme M. le ministre, m'associer à l'émotion que nous avons tous ressentie après cet accident qui succède à celui de Buizingen, que M. le ministre a vécu en tant que président de la commission d'enquête. Les souvenirs nous sont revenus à cette occasion: 15 février 2010, 5 juin 2016, 19 morts à Buizingen, 3 à Saint-Georges, c'est un drame. Comme souvent hélas, lorsqu'un drame a lieu, nous devons, si j'ose dire, positiver, et faire en sorte d'accélérer les décisions déjà en mouvement depuis les conclusions de la commission Buizingen et qu'Infrabel et la SNCB sont en train de mettre en oeuvre.

De **voorzitter**: U spreekt nu over fraude met overheidsopdrachten. Laten we bij het onderwerp van vandaag blijven, en dat is het treinongeval.

**01.03 Wouter Raskin (N-VA)**: L'enquête devra notamment répondre à la question de savoir comment et avec le concours de qui, un entrepreneur réussit à s'adjuger des projets. Il y a une pomme pourrie chez TUC RAIL et je demande officiellement au ministre de faire éclater toute la vérité dans ce dossier. D'aucuns ont, une fois de plus, abusé de l'autonomie de gestion de la SNCB pour mettre en place des constructions douteuses.

**01.04 Laurent Devin (PS)**: Dit is een periode van rouw, maar er loopt ook een onderzoek. Het is te vroeg om hierover een debat te voeren. Zodra er meer duidelijkheid is over de oorzaken van deze ramp zullen we het samen hebben over de conclusies die hieruit moeten worden getrokken, over de verantwoordelijkheden en over de te nemen maatregelen.

**01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR)**: Rampen zoals deze of de tragedie in Buizingen moeten ons ertoe aanzetten de nodige beslissingen te nemen en de tenuitvoerlegging van de maatregelen die in het kader van de commissie Buizingen werden genomen, te bespoedigen.

Ik dank u voor uw voorstel om de vergadering met de CEO's van

Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour votre proposition d'avancer la date annuelle du rapport par les deux CEO (Infrabel et SNCB) sur l'avancée des conclusions d'Infrabel, de la commission d'enquête et de la mise en œuvre de celles-ci par Infrabel et la SNCB. C'est tout à fait positif. J'espère qu'à ce moment, nous ne serons pas encore sous la contrainte de l'enquête en cours, auquel cas, nous serions peut-être un peu coincés. Nous ne pouvons que vous remercier de votre proposition.

Effectivement, de nombreuses questions se posent. Nous aurons plus que probablement l'occasion, quand nous rencontrerons M. Lallemand, CEO d'Infrabel, responsable de la problématique de la signalisation, de lui poser toute une série de questions en la matière.

Au-delà de l'enquête elle-même, il est utile de préciser qu'aujourd'hui déjà 99 % des parcours sont desservis, même si des questions ont été soulevées dans la presse de ce jour.

Par contre, en ce qui concerne l'ETCS, il reste pas mal de chemin à parcourir jusqu'à ce que le dossier soit complet. À l'occasion, hélas, de cet horrible accident, il faudra interroger M. Lallemand, responsable d'Infrabel, et le CEO de la SNCB sur une accélération possible de l'installation de l'ETCS. Peut-être n'est-ce pas possible.

De même pour les cabines, un gros effort a déjà été consenti. Une des conclusions de la commission Buizingen visait leur rationalisation et leur modernisation. Actuellement, quand une cabine flambe, tout le trafic doit être arrêté. Avec les nouvelles cabines, ce ne sera plus le cas et cela impliquera moins de mobilisation de personnel. C'est une des questions que pose la population: Y a-t-il un lien entre la productivité et la sécurité? En tout cas, ce volet des cabines est un moyen d'y répondre.

Enfin, même s'il y aura encore de nombreuses questions à poser lorsque nous rencontrerons les deux CEO, je voudrais aborder la problématique liée à la suspension du Thalys wallon annoncée par la ministre Galant, en raison du manque de sécurisation suffisante. Je crois que nous devons aussi savoir où on est à ce sujet.

Il est clair qu'on aurait préféré ne pas avoir à discuter de cela aujourd'hui. Il faut rappeler que les choses ne sont parfaites dans aucun État. Si nous ne sommes qu'à 19 % de la mise en œuvre de l'ETCS, nous sommes bien avancés par rapport aux autres pays européens. Un pays aussi développé que l'Allemagne a aussi connu un accident ferroviaire important. Cela ne réduit en rien le problème mais cela doit nous faire rebondir et avancer dans la sécurisation la plus absolue possible du trafic ferroviaire qui sera de plus en plus utilisé par la population.

**01.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, vooreerst sluit ik mij uiteraard aan bij de woorden van medeleven aan de nabestaanden, de slachtoffers, de reizigers, het treinpersoneel en alle andere personeelsleden van de NMBS-Groep. Ik dank ook alle hulpdiensten.

Zondagavond was het toch wel even schrikken om opnieuw te horen berichten over een dramatisch treinongeval. Ik meen dat wij in deze commissie nog met drie personen zitten – collega Geerts, mijnheer de

Infrabel en de NMBS daarover te vervroegen.

Wat het ETCS-beveiligingssysteem betreft, is het dossier nog niet rond. We zullen de CEO's moeten vragen de installatie ervan te bespoedigen. Wat de seinhuizen betreft, werd er al een rationaliserings- en moderniseringsinspanning gedaan.

De opschorting van de Waalse Thalys, die door uw voorgangster minister Galant in het vooruitzicht werd gesteld, hing samen met het gebrek aan voldoende veiligheid. We moeten weten waar we aan toe zijn.

We hadden het liever niet daarover moeten hebben, maar men moet weten dat de situatie in geen enkel land perfect is. Zelfs met slechts 19 % van het ETCS-veiligheidssysteem geïnstalleerd, staan we ver in vergelijking met andere Europese landen. Zelfs in Duitsland heeft zich een groot spoorongeval voorgedaan. We moeten dus passend reageren en het spoorwet, waarop de reizigers meer en meer aangewezen zullen zijn, zo goed mogelijk beveiligen.

**01.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je m'associe aux condoléances présentées aux victimes et aux proches, ainsi qu'aux remerciements adressés aux services de secours.

Tout comme le ministre et M. Geerts, j'ai participé activement

minister en ikzelf – die de commissie-Buizingen actief hebben meegemaakt. Dat heeft toen echt een grote impact gehad op ons werk en onze inzet als parlementslid. Die aandacht voor spoorveiligheid zit er sindsdien heel erg ingebakken.

De shock was des te groter toen ik gisteren vernam dat er mogelijk een gebrek zou zijn aan uitrusting met het veiligheidssysteem. Er zou een link zijn met het ongeval.

Ik zal het ongeval op zich niet analyseren. Ik meen dat wij het onderzoek moeten afwachten. Horen vertellen dat ongeveer een derde van alle seinen niet zou zijn uitgerust met het TBL1+-systeem was voor mij een grote shock.

In de commissie-Buizingen hebben wij heel veel aandacht besteed aan de veiligheidssystemen. Er is daar toen heel veel klemtoon op gelegd. Wij kregen soms het verwijt dat er te veel aandacht aan werd besteed. We werden opgeroepen om niet alleen naar de veiligheidssystemen te kijken, maar ook naar de veiligheidscultuur, de opleidingen, enzovoort. Dit waren terechte kritieken.

Er is ook veel aandacht gegaan naar de veiligheidssystemen in de meerjareninvesteringsprogramma's. Er zijn ruimschoots middelen uitgetrokken voor de uitrol van TBL1+. Dat was de eerste stap naar een verdere uitrol van het topveiligheidssysteem, het ETCS. Met het TBL1+-systeem zouden we echter al een heel stuk verder staan.

Eind 2012 was een belangrijk moment. Men zat toen aan 87 % dekking. Tegen eind 2015 zou een volledige dekking met TBL1+ worden gerealiseerd. Dat was ook de vraag van de commissie-Buizingen. Het stond op die manier expliciet in de teksten verwoord. Het is ook op die manier door de minister en de CEO van Infrabel verwoord, namelijk een volledige uitrol van TBL1+ tegen eind 2015.

Nadien werd in tabellen en powerpointpresentaties steevast de nadruk gelegd op veiligheid als allerbelangrijkste prioriteit. Wat er ook zou gebeuren met de financiële dotaties, telkens werd vermeld dat op veiligheid niet zou worden ingeboet. Men had het ook voortdurend over 99,9 % dekkingsefficiëntie.

Ik ben misschien naïef geweest, samen met de collega's, maar ik heb nooit een definitie van de dekkingsefficiëntie gevraagd. Dat is een fout die ik mijzelf, ons, misschien kan verwijten, maar wat dat precies betekent heb ik nooit goed beseft.

Ik ging er eigenlijk van uit, en ik denk de collega's met mij – maar u mag mij tegenspreken als u het anders inschat – dat het dan ging over seinen in spoorbundels en rangeerstations die daarmee niet zouden worden uitgerust, maar toch niet een sein op een drukbereden spoorwegstuk waar dagelijks passagierstreinen passeren. Ik ging ervan uit dat die spoorlijnen volledig met het TBL1+-systeem zouden worden uitgerust.

Ik denk dat het van cruciaal belang is dat wij zo snel mogelijk de CEO van Infrabel naar onze commissie uitnodigen om hierover de nodige uitleg te krijgen.

Ik vind het echt bijna aanstootgevend om te moeten vaststellen dat iets

aux travaux de la commission Buizingen. La sécurité fait depuis lors l'objet d'une attention soutenue. Je suis profondément choqué d'apprendre que le lieu du nouvel accident n'était visiblement pas équipé du système TBL1+. En commission, nous avons consacré une attention capitale au déploiement de ce système de freinage automatique et des moyens importants ont été libérés à cette fin dans les programmes d'investissements pluriannuels.

Fin 2012, le réseau ferroviaire était équipé à 87 % du système TBL1+. La ministre et le CEO avaient annoncé une couverture complète du rail pour fin 2015. Ils n'ont pas arrêté de nous dire que la sécurité ferroviaire faisait l'objet d'une attention permanente, qu'aucune concession ne serait faite sur la sécurité ferroviaire et que le rail était couvert à 99,9 %.

J'ai peut-être fait preuve de naïveté, mais je n'ai jamais demandé une définition de l'efficacité de la couverture. Il me semblait évident que tous les postes de signalisation des faisceaux ferroviaires de marchandises et des gares de triage ne devaient pas être équipés d'une balise TBL1+, mais que celles-ci seraient en revanche installées le long d'une voie très fréquentée quotidiennement par des trains de voyageurs. Je souhaite que le CEO d'Infrabel soit rapidement invité à la commission pour nous fournir des explications à ce sujet. Il est assez scandaleux que la ligne wallonne concernée ne soit pas encore suffisamment sécurisée, après l'extrême attention accordée à la sécurité après la catastrophe de Buizingen.

Je ne suis pas informé des faits rapportés par M. Raskin, mais je m'associe à son appel concernant une analyse minutieuse de l'attribution des marchés publics.

waaraan wij zo veel aandacht hebben besteed in de nasleep van het dramatisch ongeval in Buizingen met 18 doden en 150 gewonden, iets wat wij toen als prioriteit naar voren hebben geschoven en waarvan de voorbije 5,5 jaar telkens opnieuw door de CEO's die hier zijn geweest, werd gezegd dat het hun absolute prioriteit was, vandaag onvoldoende veiligheid biedt en zeker geen 99,9 %. Een ernstige uitleg op zijn plaats is.

Voorlopig wil ik het hierbij laten. Nog een randbemerking. De zaken die door collega Raskin naar voren werden gebracht, zijn mij onbekend maar ik sluit me wel aan bij zijn oproep om dit ten gronde te onderzoeken en uit te spitten.

**01.07 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, collega's, zondagavond gebeurde er in de dichte mist langs de oever van de Maas iets waarvan wij hoopten dat het nooit meer zou gebeuren en waarvan wij ook oprecht dachten dat het eigenlijk niet meer kon gebeuren. Een reizigerstrein reed met aanzienlijke snelheid in op een stilstaande goederentrein en richtte zo een ware ravage aan waarbij er drie dodelijke slachtoffers te betreuren vielen.

Bij ons heerst een gemengd gevoel, in de eerste plaats diepe tristesse, dan ook medeleven met de familie van de slachtoffers en de familie van de gewonden maar tevens een gevoel van grote ongerustheid. Mijn collega Jef Van den Bergh heeft het shock genoemd. Er heerst grote ongerustheid omwille van de berichten, niet enkel in de pers maar ook vanuit het spoorbedrijf zelf in verband met de beveiligingssystemen op ons spoor.

Uiteraard is het belangrijk om nu een grondig onderzoek te voeren om de nodige lessen te trekken uit dit vreselijke ongeval. Dat zal enige tijd vergen. Voor Open Vld mag dat echter geen excuus zijn om een aantal vragen op korte termijn onbeantwoord te laten. Het gaat dan om vragen in de zin van of het sein in kwestie beveiligd was door een TBL1+-baken. Ten tweede, werden de aanbevelingen die werden gedaan naar aanleiding van het eerdere gelijkaardig ongeval op dezelfde locatie van acht jaar geleden ook uitgevoerd? Dat zijn volgens ons geen vragen die een uitvoerig onderzoek vereisen, een eenvoudig ja of neen is voldoende.

Het lijkt ons dan ook heel belangrijk dat Infrabel hier in deze commissie zo snel mogelijk klaarheid komt scheppen en zich niet verschuilt achter het opgestarte strafonderzoek zoals we lezen in het persbericht dat vandaag wordt verstuurd door Infrabel. Daar werd blijkbaar als antwoord aan de minister gegeven dat men niets mag zeggen van de procureur. Welnu, collega's, uiteraard is het strafonderzoek geheim. Volgens mij neemt dat echter niet weg dat essentiële info over de aanwezige beveiligingssystemen van het spoorbedrijf kan en moet worden gegeven. Het Parlement heeft te allen tijde het recht om deze informatie te bekomen.

In het laatste jaarlijks veiligheidsverslag van 2015 van Infrabel staat: "De installatie van het automatische stopsysteem TBL1+ is sinds eind 2015 volledig beëindigd en is dus in dienst op de voornaamste knooppunten van het Belgisch netwerk. De efficiëntiedekking bereikt daarmee 99,99 %, zoals voorzien in het Masterplan".

Betekent dit dat dit ongeval die ene kans op tienduizend is die buiten

**01.07 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Nous espérons ne plus jamais être confrontés à ce type d'accidents. Nous pensons également sincèrement que nous n'y aurions plus jamais affaire. Tout d'abord, nous tenons à exprimer notre tristesse et notre sympathie à l'égard des proches des victimes. En même temps, nous nous inquiétons sérieusement des annonces qui circulent au sujet de la sécurité du rail.

L'enquête demandera du temps, mais il y a lieu, à plus court terme, d'apporter des réponses à un certain nombre de questions. La signalisation était-elle sécurisée par TBL1+? Les recommandations formulées à la suite d'un accident similaire survenu au même endroit huit ans auparavant ont-elles été suivies? Un simple oui ou non suffit pour répondre à ces questions. Infrabel doit venir s'expliquer à cet égard et ne peut en aucun cas se retrancher derrière l'instruction pénale.

Le dernier rapport annuel d'Infrabel en matière de sécurité, concernant l'année 2015, stipulait que l'installation de TBL1+ avait été totalement achevée fin 2015 et que la couverture en termes d'efficacité était alors de 99,99 %. Cet accident avait-il dès lors une chance sur dix mille de se produire? Mon groupe souhaiterait obtenir une réponse à cette question dans les plus brefs délais.

de efficiëntiedekking viel? Dat is een vraag waarop onze fractie op korte termijn opheldering in dit Parlement wil krijgen.

Ik zal mijn uiteenzetting vandaag hiertoe beperken uit respect voor de slachtoffers van dit dramatische ongeval.

**01.08 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ook onze fractie wil haar medeleven betuigen aan de slachtoffers en de nabestaanden. Daarom zal ik mijn uiteenzetting vandaag algemeen houden.

Mevrouw de voorzitter, ik betreur dat de heer Borsus hier niet aanwezig is. Ik heb dat ook in het begin van de regeringsvorming gezegd. Men heeft die man die bevoegdheden wat tegen wil en dank gegeven, maar op momenten zoals deze zou het goed zijn dat de minister hier aanwezig is.

Ik verwijs naar een van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen destijds. De heer Van den Bergh heeft het ook al aangehaald dat we nog maar met een beperkt aantal leden van die bijzondere commissie overblijven. Als een ongeval is gebeurd, de minister heeft het ook al gezegd, wordt het onderzoek op verschillende niveaus gevoerd. Wij hebben toen gezegd dat de nabestaanden en de slachtoffers nood hebben aan informatie en transparantie. Wij hebben een onderzoeksorgaan dat onafhankelijk van gerechtelijke onderzoeken kan werken.

Destijds heb ik de vraag aan de ERA gesteld. Ik heb ook parlementaire vragen gesteld aan toenmalig minister van Justitie, mevrouw Turtelboom, en ook aan al uw voorgangers, mijnheer de minister. Laat een *memorandum of understanding* tussen dat onderzoeksorgaan – vandaar dat ik betreur dat de heer Borsus hier niet aanwezig is – en de gerechtelijke autoriteiten maken, zodat dit onderzoeksorgaan op korte termijn, drie tot vier maanden, al een eerste indicatie kan geven. Als dat niet zou blijken te kunnen, moet men ook zeggen waarom dat niet kan.

Wij menen dat het van essentieel belang om het verwerkingsproces van de slachtoffers in gang te zetten.

Tot daar mijn boodschap, als het ware, aan minister Borsus. Ik hoop dat die binnen de regering wordt meegegeven.

Mijn betoog kan grotendeels aansluiten bij dat van collega Van den Bergh. Wij hebben hier ontelbare uren gediscussieerd over seinvoorbijrijdingen, risicoanalyses, de verschillende hulpsystemen en de veiligheidssystemen. Wij hebben meermaals mensen gehoord over de mate waarin een investering in veiligheid ook een risicoanalyse inhoudt, bijvoorbeeld om de kans op een treinongeluk te doen verminderen.

Ik herinner mij dat hier een ferme discussie gevoerd is tussen onze experts en Infrabel over twee tabellen waarin stond dat er een reductie van 75 % was volgens de experts en van 83 % volgens Infrabel. Ik kijk nu naar collega Van den Bergh. Wij hebben uren gediscussieerd over het multiplicatoreffect, en hoe dat berekend moest worden. Dat waren lastige technische discussies, maar wij vonden dat zij essentieel waren. Soms kwam de bemerking dat we

**01.08 David Geerts** (sp.a): Notre groupe tient également à présenter ses condoléances aux victimes et à leurs proches.

Je déplore l'absence de M. Borsus.

Je voudrais faire référence à l'une des recommandations de la commission spéciale qui s'est penchée à l'époque sur la catastrophe de Buizingen. Après la survenue d'un tel désastre, de multiples enquêtes sont immédiatement lancées à différents niveaux. Nous avons dit alors que les proches et les victimes avaient droit à deux choses: information et transparence.

Nous avons un organe d'enquête qui peut travailler indépendamment des instructions. Rédigez donc un memorandum of understanding entre cet organe d'enquête et les autorités judiciaires afin que cet organe puisse déjà fournir de premiers éléments d'élucidation en l'espace de quelques mois. Le processus de résilience pourrait s'en trouver accéléré pour les victimes et leur famille.

Mon exposé rejoint largement celui de mon collègue Van den Bergh. Il y a quelques années, notre commission spéciale avait mené des discussions techniques difficiles mais utiles. J'ai demandé dernièrement à la présidente de commission un nouveau débat sur les franchissements de signaux. J'avais en effet lu dans le rapport annuel d'Infrabel que le nombre de franchissements de signaux et de quasi-collisions était en augmentation, y compris sur les lignes principales. Pareil constat doit nous alarmer car la sécurité doit être notre priorité absolue.

La décision a en effet été prise de

ook nog andere dingen moesten bekijken dan effectieve seinvoorbijrijdingen en dergelijke.

Mevrouw de voorzitter, een aantal weken geleden heb ik u een brief geschreven met het oog op de regeling der werkzaamheden. Ik wou een nieuw debat over seinvoorbijrijdingen. Dat kwam doordat ik in het jaarrapport van Infrabel gezien had dat het aantal seinvoorbijrijdingen opnieuw gestegen was, niet alleen in de goederenbundel, zoals ooit is gezegd, maar ook op de belangrijkste lijnen. Ook het aantal bijna-botsingen was sterk gestegen.

Ik meen dat niemand het kan ontkennen: veiligheid is absoluut belangrijk voor Infrabel, voor de NMBS en voor de mensen van de FOD. Veiligheid is opnieuw op de politieke agenda gezet.

Het klopt, collega Raskin, dat er beslist is budgettair niet te besparen op veiligheid. Ik meen dat iedereen in dit Huis dat steunde. Een aantal fracties heeft zelfs de vraag gesteld of andere elementen waarin investeringen noodzakelijk waren niet in gevaar dreigden te komen omdat er zoveel geld gealloceerd was voor die veiligheid.

Ik weet niet waar u uw informatie haalt en ik twijfel niet aan uw uiteenzetting, maar als effectief blijkt dat er een probleem is van foute aanbestedingen of van corruptie – ik durf dat woord niet in de mond te nemen omdat ik over te weinig informatie beschik –, dan denk ik dat het parket dit zo snel mogelijk tot op het bot moet onderzoeken. Er kan daarover geen enkele discussie bestaan, collega Raskin.

Ik kom terug op het aspect van de veiligheid. Zondag was ik enorm verbaasd dat dit nog kon gebeuren en gisteravond viel ik van mijn stoel nadat ik sms'en kreeg van medewerkers die me zeiden dat ik naar het VTM Nieuws moest kijken, waarin men zei dat een derde van de seinen niet met TBL1+ is uitgerust.

Ik heb in mijn kast gekeken. U hebt die tabel ongetwijfeld ook gekregen en collega Van den Bergh heeft eruit geciteerd. Er staat daarin dat tegen 31 mei, of zelfs vroeger, 99,9 % met TBL1+ zal zijn uitgerust. Dat is de tabel die wij steeds hebben gekregen.

In de opvolging van onze 119 aanbevelingen was er stelselmatig met een groen maatje aangeduid wat gerealiseerd was. Wij vonden dat heel goed.

Ik wist dat in een goederenbundel niet alle seinen zouden worden uitgerust met een TBL1+. Dat werd hier altijd gezegd en ik denk dat daarover ook geen discussie bestond.

Ik was compleet verrast te vernemen dat een derde van de seinen niet met TBL1+ is uitgerust. Als ik dan hoor zeggen dat dit in dit Huis werd gecommuniceerd, dan kan ik formeel zeggen dat ik dan net buiten moet zijn geweest. Ik dacht dat ik steeds braaf op mijn stoel zat. Ik heb mijn nota's nagekeken. Dat heb ik nooit horen zeggen.

Collega's Lahaye-Battheu en Van den Bergh hebben verwezen naar de communicatie van Infrabel. Daarin staat heel duidelijk hoe TBL1+ werkt. Er staat ook dat dit het meest recente en veiligste hulpsysteem is en dat alle belangrijke spoorknoppunten in België daarmee zijn uitgerust sinds eind 2012. Daarna staat dat heel het spoornet ermee

ne pas économiser sur la sécurité; elle était soutenue par chaque parlementaire sensé. Par conséquent, si comme le dit M. Raskin, il y a effectivement un problème d'adjudications douteuses, le parquet devra mener au plus tôt une enquête approfondie à ce sujet.

On n'économiserait donc pas sur la sécurité. Grand fut dès lors mon étonnement lorsque j'ai appris qu'un tiers des signaux n'était pas équipé du système TBL1+. Quand le Parlement en a-t-il été informé ouvertement ici même? Les recommandations de la commission spéciale n'ont apparemment été mises en œuvre que très partiellement.

Sur son site internet, Infrabel répète à l'envi que la balise TBL1+ est le système d'aide à la conduite le plus récent et le plus sûr. J'y lis encore que depuis fin 2012, les principaux nœuds du réseau ferroviaire belge en sont équipés et que l'ensemble du réseau ferroviaire est doté de ce système depuis fin 2015. Ne s'agit-il pas d'une désinformation flagrante? Ou le gestionnaire du réseau imagine-t-il que nous ne sommes que des sots incapables de comprendre la logique des ingénieurs? Bref, le ministre doit demander à Infrabel de lui fournir dans les plus brefs délais une analyse de la couverture du risque. S'il apparaît que l'installation du système TBL1+ à 99,9 % n'assure une couverture du risque qu'à 75 %, il s'agit là en effet d'une donnée cruciale. J'attends en tout cas impatiemment ces informations.

is uitgerust sinds eind 2015.

Als dat op die website staat, vandaag nog, dan stel ik mij de vraag in welke mate dat in contradictie is met de informatie die we nu hebben.

Ik weet wel dat men een analyse moet maken van de veiligheid, ik heb het daarstraks al gezegd, die 75 % of 83 %.

Ik herinner mij de kritiek die de huidige minister – bovendien ook ingenieur – toen in de Buizingen-commissie heeft gegeven. Hij heeft toen geopperd dat de ingenieurslogica die we op een bepaald moment in die commissie voorgeschoteld hebben gekregen, de commissie niet mocht doen denken – sorry voor het woord – dat zij dommeriken waren. De commissie heeft toen geoordeeld dat zij zelf heus in staat was om dat onderscheid te maken.

Is wat op die website vandaag staat en wat er nu gecommuniceerd wordt, een soort van desinformatie? Mijnheer de minister, ik wil u daarom verzoeken om zo snel mogelijk een analyse van de risicodekking te vragen. Indien blijkt dat 99,9 % uitrusting met TBL1+ minder is dan bijvoorbeeld 75 % risicodekking, is dat immers essentiële informatie. Mijnheer de minister, ik hoop dat u ons dat hier zo snel mogelijk kunt meedelen.

**01.09 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Je serai brève parce que celui qui connaît particulièrement bien le dossier et qui le suit, c'est évidemment mon collègue, Marcel Cheron.

Si j'ai introduit une question orale à la fois auprès des ministres Bellot et Borsus, c'est parce qu'il était aussi nécessaire de pouvoir faire part de tout notre soutien et de notre compassion vis-à-vis des victimes mais aussi parce qu'on sait que lorsqu'une telle catastrophe se produit, c'est généralement par la coexistence de toute une série de causes et de facteurs. C'est rarement un élément qui provoque des catastrophes telles que celles-là.

Il me semblait important qu'un travail puisse être fait, pas forcément pour avoir des réponses aujourd'hui mais pour aborder les différentes dimensions en termes de respect ou non de la programmation des installations du système de freinage, de la concrétisation des recommandations de Buizingen, mais aussi des politiques d'investissement ou de désinvestissement à la fois en infrastructures et en économies, sans compter les pressions qui s'exercent sur le personnel, tant de la SNCB que d'Infrabel.

Au-delà des enquêtes menées, monsieur le ministre, il va falloir que vous meniez une réflexion sur les résultats des dispositions prises depuis plusieurs années et qui sont programmées et sur leur impact sur la capacité de réactivité, sur la capacité d'être présent ou non, sur la capacité de disposer des infrastructures et des équipements nécessaires.

Le dernier élément de ma question sur lequel j'insiste particulièrement, c'est qu'on a entendu aujourd'hui les familles et les victimes de ce fameux accident de Buizingen. Les familles victimes de ce type d'accident disent ne pas avoir été suffisamment entendues, ne pas être suffisamment prises en compte dans l'ensemble des dimensions psychologiques, physiques et matérielles,

**01.09 Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Ik wil ons medeleven met de families van de slachtoffers betuigen. Dergelijke rampen hebben vaak meerdere oorzaken. Het lijkt me dan ook belangrijk dat het onderzoek alle facetten omvat: inachtneming van de planning voor het uitrusten van het spoornet met het remsysteem, naleving van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen, het investerings- en infrastructuurbeleid en de druk op het personeel van de NMBS en van Infrabel.

Wat is de impact van de maatregelen van de jongste jaren op het reactievermogen en de beschikbaarheid van de noodzakelijke uitrusting?

De families van de slachtoffers van de ramp in Buizingen vinden dat zij niet genoeg werden gehoord of dat men niet voldoende rekening met hen hield. Werd nu alles geregeld opdat de slachtoffers continu worden begeleid, en zult u een en ander opvolgen?

dans l'écoute et dans l'interaction avec elles. Je vous demande avec insistance, monsieur le ministre, si tout est mis en place pour que l'accompagnement de ces victimes puisse se faire dès le moment de l'accident mais aussi de manière continue et suivie de votre part, tout au long du processus de l'enquête, mais aussi des réparations qu'il faudra peut-être assumer vis-à-vis de ces victimes. Ces victimes me sont proches, je suis de cette région liégeoise et je suis aussi usagère du rail. Ces personnes sont aussi des êtres de chair et d'os qui font partie des gens que je rencontre ou que je rencontrais.

**01.10 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je tiens à m'associer de manière très solennelle à cette émotion. Cette commission Infrastructure a commencé par l'hommage à faire. C'est un dossier où le respect doit être total. Il faut s'incliner devant la mémoire des victimes de cet accident.

Mon prédécesseur dans cette commission, Ronny Balcaen, m'avait souvent expliqué le travail important qui avait été réalisé après Buizingen. Si chaque année, on examine les 109 recommandations de Buizingen, c'est grâce à ce suivi et à cette programmation. Mon collègue Geerts avait suggéré de discuter du problème des dépassements de signaux. Le 28 juin, nous aurons l'occasion d'y travailler concrètement, avec une acuité d'autant plus forte après le drame qui vient de se passer.

Je voulais intervenir sur trois éléments. Bien entendu, le premier concerne les enquêtes. Le ministre a dit à juste titre qu'il n'y avait pas trois enquêtes mais quatre. Depuis qu'une directive européenne l'a suggéré et quasi imposé, nous avons créé un organisme d'enquête indépendant qui doit être saisi. Le ministre a fait le nécessaire. Cet organisme, qui est indépendant de l'autorité de sécurité, est chargé d'enquêter sur les accidents les plus graves, dans le but de pousser l'investigation jusqu'à nous suggérer de discuter des éléments à améliorer de manière efficace, pour éviter la reproduction des causes. Je rejoins ceux qui, après avoir étudié Buizingen, expliquent la multiplicité des causes à l'œuvre dans un processus tel que celui-là, et demandent de bien les étudier et d'éviter l'effet mono-causal.

Monsieur le ministre, ce n'est pas vous qui avez la tutelle sur cet organisme, c'est la preuve de son indépendance. Il est en effet obligatoire que ce soit un autre ministre, en lien avec ce Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF). C'est un enjeu important pour le suivi et surtout pour éviter que cela ne se reproduise. Je rappelle que cet organisme d'enquête est aussi chargé de faire des recommandations. De ce point de vue, monsieur le ministre, j'aimerais que nous puissions aussi, le 28 juin, faire le lien avec les organismes européens.

Ces organismes européens ont suivi ce qui s'est passé à Buizingen, ainsi qu'à l'accident mortel survenu en Suisse il y a quelque temps. Les liens entre ces enquêtes sont très importants.

Dans son rapport récent sur l'examen des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, la Cour des comptes fait remarquer qu'en 2013, l'obligation faite à la SNCB d'élaborer un plan d'action concernant la culture de la sécurité n'avait pas été respectée malgré la priorité accordée à cet aspect après l'accident de Buizingen. Dans ces cas-là, la Cour des compte rencontre l'opérateur en question. La SNCB avait

**01.10 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik leef mee met de slachtoffers en sluit me formeel aan bij dit moment van emotie ter nagedachtenis van de slachtoffers. Onze gedachten moeten uitgaan naar de slachtoffers, met het grootste respect.

De 109 aanbevelingen van de commissie-Buizingen worden jaarlijks getoetst in het kader van de opvolging van die commissie en de problematiek van de voorbijgreden seinen staat eerstdaags op de agenda.

De minister zegt terecht dat er vier onderzoeken zijn. Ingevolge een Europese richtlijn hebben we een onafhankelijk onderzoeksorgaan opgericht, dat een diepgaand onderzoek uitvoert naar de zware ongevallen en ons ertoe maant de verbeterpunten te bespreken om een herhaling van de oorzaken te vermijden. Er zijn vele oorzaken, en ze moeten grondig worden bestudeerd.

Ter wille van de onafhankelijkheid van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) wordt het toezicht op dit orgaan niet door u uitgeoefend, mijnheer de minister. Deze dienst moet aanbevelingen doen en ik zou graag hebben dat er verwezen wordt met de Europese organen.

Ze waren ook geïnteresseerd in het ongeval in Buizingen om verbanden met andere Europese onderzoeken te kunnen leggen.

In het verslag van het Rekenhof over de beheersovereenkomsten

alors invoqué des lacunes dans le chef du fameux SSICF et avait annoncé avoir confié à un consultant la charge de réaliser la mesure initiale. À ce jour – et nous aurons l'occasion d'en rediscuter le 28 juin –, la SNCB n'a toujours pas élaboré ce plan d'action. Dans sa réponse, elle le reconnaissait mais indiquait y avoir travaillé activement en interne et qu'un échéancier détaillé était établi une introduction progressive du projet. Je reviendrai sur cet élément souligné par la Cour des comptes.

Différents orateurs sont intervenus dans cette commission sur l'implémentation du TBL1+ et des fameux 99 %. Nous avons été un certain nombre à nous étonner des éléments de langage utilisés à plusieurs reprises par le CEO d'Infrabel dans sa communication. On sait bien que la solution du TBL1+ est transitoire, l'objectif étant d'aller vers un système plus performant, ce n'est plus de l'aide à la conduite, mais un système plus efficace. On sait vers quoi on va; on a reçu les dates. Par contre, cet élément de langage nous trouble tous quelque peu. Pour ma part, j'avais en tête 99 virgule quelque chose. Mais il faut examiner précisément ce que signifient les termes "certains signaux" ou "signaux essentiels".

On entre dans la distinction à faire entre les signaux dits essentiels, les plus sensibles en termes de sécurité. Certains collègues sont intervenus pour dire que les critères tiendraient compte de la jonction Nord-Midi, des aiguillages, des courbes ou d'autres éléments que, personnellement, je ne connais pas. Je pense que nous devons avoir des réponses. Aujourd'hui, il faut des précisions. Ce n'est qu'avec ces précisions que l'on pourra ou non s'étonner, comme M. Van den Bergh, qu'il y ait aujourd'hui, de l'aveu même d'Infrabel, 7 500 signaux équipés en TBL1+ sur les 10 700 que compte le réseau ferroviaire. Avec cet élément, on se demande où sont les fameux 99 % de signaux installés. Il y a une explication à donner sur les critères et l'évaluation. Ensuite, monsieur le ministre, viendront d'autres questions telles que: est-il utile ou non d'envisager de poursuivre le travail et de faire d'autres investissements? C'est un choix qu'il faudra faire. Nous prendrons chacun nos responsabilités après avoir entendu les explications.

Il faudra aussi étudier les assertions de M. Raskin. Je ne connais pas les dossiers de manière aussi précise. M. Raskin y va très fort dans ses déclarations! Il me semble important et intéressant de recevoir des éléments plus précis. Oui ou non, des décisions avaient-elles été prises pour installer le système sur cette ligne? Oui ou non, y a-t-il eu des retards? Si oui, pour quelles raisons? Tout cela est très important.

Bref, madame la présidente, je pense qu'il était important de pouvoir engager dès aujourd'hui une réflexion puisqu'elle existe déjà, non pas sur les causes réelles, précises de ce drame. On attendra l'enquête. Je précise qu'il sera important d'avoir des recommandations de l'organisme d'enquête. On devra écouter la SNCB. Je rappelle que le TBL1+ doit être installé dans le matériel roulant et dans les infrastructures. Enfin, il faut qu'Infrabel puisse nous expliquer sa grille d'analyse par rapport aux points essentiels du réseau.

M. Geerts a posé la question du dépassement de feu rouge. Il ne m'a pas échappé qu'il fallait distinguer le nombre global de dépassements de signaux. Il a cité le chiffre mais il y a aussi la distinction entre les signaux considérés comme importants et les autres.

van Infrabel en de NMBS wordt er opgemerkt dat in 2013 de NMBS verplicht werd een actieplan inzake de veiligheidscultuur op te stellen. Hoewel er na het ongeval in Buizingen aan dat aspect de prioriteit werd gegeven, heeft de NMBS zich niet aan die verplichting gehouden.

De NMBS heeft tekortkomingen bij de DVIS aangevoerd en aangekondigd dat ze de uitvoering van die oorspronkelijke verplichting aan een consultant heeft toevertrouwd. Dat actieplan is nog steeds niet opgesteld. In haar antwoord stelt de NMBS dat ze er intern actief aan gewerkt heeft, dat ze een tijdpad heeft opgesteld en dat het project geleidelijk zal worden uitgevoerd.

Bepaalde punten uit de mededeling van de CEO van Infrabel over de invoering van TBL1+ hebben velen van ons de wenkbrauwen doen optrekken. Het is ongetwijfeld een tijdelijke oplossing en op termijn wil men een performanter systeem invoeren, maar wat wordt er precies met 'bepaalde seinen' en 'essentiële seinen' bedoeld?

Er zouden criteria zijn waarbij er rekening wordt gehouden met de Noord-Zuidverbinding, de wissels, de bochten, enz. Vandaag hebben we meer informatie nodig om ons er al dan niet over te kunnen verbazen dat slechts 7 500 van de 10 700 seinen op het net met TBL1+ zijn uitgerust. Er valt dus een en ander uit te leggen over de criteria en de evaluatie.

Vervolgens zullen we ons afvragen of het nuttig is na te denken over het voortzetten van de werkzaamheden en het doen van andere investeringen. Na de uitleg te hebben gehoord, zullen we onze verantwoordelijkheid opnemen.

We moeten ook de gewichtige verklaringen van de heer Raskin onderzoeken. Waren er beslissin-

J'ai une question complémentaire. Devons-nous considérer qu'un signal secondaire ne puisse pas devenir plus important à un certain moment et indiquer de la sorte un danger? Je ne suis pas ingénieur, mais j'ai l'impression que nous devons réfléchir à partir de ces données brutes que l'on nous déverse sous forme de statistiques comme l'affaire des 99 %. Cette réflexion me semble nécessaire. D'autres collègues l'ont fait remarquer avec beaucoup de dignité. L'objectif est d'avoir une culture de sécurité. Il importe que la commission de l'Infrastructure puisse traiter de ces questions sans polémiques inutiles. En tout cas, un débat s'impose sur la sécurité du rail.

gen genomen om die lijn met het noodremstelsysteem uit te rusten? Is er vertraging opgetreden en waarom?

Het zal belangrijk zijn over aanbevelingen van het onderzoeksorgaan te kunnen beschikken. We zullen de NMBS moeten horen. Het rollend materieel en de spoorinfrastructuur moeten met het noodremstelsysteem worden uitgerust. Tot slot moet Infrabel ons zijn analyserooster betreffende de essentiële punten van het net toelichten.

De heer Geerts had het over het negeren van rode seinen. Men moet een onderscheid maken in het totale aantal dergelijke incidenten.

Men moet ook een onderscheid maken tussen seinen die als belangrijk worden beschouwd en seinen die dat niet zijn.

Moet een secundair sein niet als belangrijk worden beschouwd zodra het wordt voorbijgereden? We krijgen statistische gegevens, maar het doel is dat er een veiligheidscultuur wordt ontwikkeld. Het is belangrijk dat de commissie voor de Infrastructuur deze vragen kan behandelen zonder onnodige polemiek.

**01.11** **Vanessa Matz** (cdH): Madame la présidente, tout d'abord, mon groupe s'associe bien évidemment à l'hommage que vous avez rendu aux victimes, à leurs familles, à leurs proches ainsi qu'aux services de secours. Je tiens aussi à souligner l'immense travail de ces derniers ainsi que celui du voisinage et des cheminots qui se sont déployés sur les lieux. Ce drame me touche d'autant plus que j'habite à proximité du lieu de l'accident. En outre, celui qui a dans son entourage des personnes qui fréquentent quotidiennement ces lignes a une pensée plus particulière pour tous.

Je comprends bien que le temps du deuil et l'enquête pénale impliquent une grande réserve dans la transmission d'informations. Cela dit, pour apaiser le tourment des familles et leur permettre de faire leur deuil, des réponses doivent leur être apportées. Si nous organisons aujourd'hui cet échange de vues, c'est aussi pour obtenir des réponses qui n'entrent pas dans le cadre de l'enquête. Reconnaissons que, depuis la publication de certaines informations hier soir, les interrogations sont nombreuses.

**01.11** **Vanessa Matz** (cdH): Mijn partij sluit zich uiteraard aan bij het eerbetoon aan de slachtoffers en hun dierbaren, alsook aan de hulpdiensten, de omwonenden en de spoormannen.

Het verdriet om de slachtoffers en het strafrechtelijk onderzoek vragen een zekere terughoudendheid, maar de families hebben ook antwoorden nodig die niet noodzakelijk binnen het bestek van het onderzoek vallen.

Er is een probleem met de communicatie van Infrabel over de uitrusting van het spoornet met TBL1+. Ik heb in dat verband

Et j'ai entendu certains collègues parler de la manière de communiquer d'Infrabel. Je ne veux pas du tout polémiquer, mais j'ai essayé de rechercher cette information. Cette information est l'équipement du réseau du système TBL1+. Combien est-ce en termes de couverture? J'ai d'abord entendu 99,9 %, puis je me suis rendu compte qu'il s'agissait du taux d'efficacité. Qu'est-ce que cela veut dire? On le comprend ensuite, mais la première information qu'entend le citoyen ou l'utilisateur est qu'un travail colossal a été entrepris.

Le deuxième chiffre que j'ai trouvé provient du rapport sécurité d'Infrabel 2015. Ce rapport parle de 80 % de couverture. Le troisième chiffre vient de l'évaluation du suivi Buizingen réalisé l'année dernière en avril 2015, évaluation au sujet de laquelle vous avez proposé d'avancer la réunion qui devait avoir lieu le 28 juin. Il s'agit d'un rapport parlementaire. Dans ce rapport est indiqué que fin 2014, il s'agissait 94 % du réseau.

Un autre chiffre venant d'Infrabel a été communiqué par la presse, selon lequel il s'agit de 70 %. Je vous avoue donc que nous avons besoin d'un éclaircissement concernant ces chiffres et la manière dont est calculé le taux de couverture du réseau TBL1+, et ce n'est pas lié à l'enquête.

Sachant l'information qui est communiquée, et dont je ne pense pas qu'elle fasse partie de l'enquête, le dernier signal franchi par le train entré en collision avec le train de voyageurs était-il équipé ou non du TBL1+? Je ne pense pas que ces éléments font partie de l'enquête, considérant que c'est l'équipement du réseau, pour lequel nous sommes en droit d'obtenir cette information.

Cette information en est une parmi d'autres. Je ne suis pas en train de faire un lien de causalité absolue ni de dire que si le dernier signal avait été équipé, cet accident ne serait pas survenu. Je dis simplement qu'assez naïvement, j'ai entendu 99,9 %. Quand j'ai entendu que le dernier signal de la ligne 125 avant la collision, à hauteur d'Hermalle-sous-Huy n'était pas équipé, je me suis vraiment dit que c'était la faute à pas de chance, avec le 0,1 %. Mais il apparaît que ce n'est pas cela, puisque les différents chiffres communiqués sont tous des chiffres officiels. Ce ne sont pas des chiffres issus de rumeurs, ni même des chiffres que j'ai été pêcher dans la presse. Ce sont des chiffres communiqués d'une manière ou d'une autre par Infrabel.

Ce sont des chiffres trouvés ici à la Chambre, dans un rapport d'activités relatif à la sécurité et des chiffres qui ont été communiqués ce midi émanant d'Infrabel et non pas des chiffres imaginés par les journalistes.

Pourquoi cette ligne n'est-elle pas équipée? D'autres l'ont dit avant moi, cette ligne connaît une grande fréquentation. C'est une ligne de la dorsale wallonne empruntée par beaucoup d'utilisateurs. Alors qu'il y avait eu, il y a quelques années, un autre accident sur cette ligne, pourquoi n'est-elle pas totalement équipée avec le TBL1+?

Je demande instamment au gouvernement, au ministre qui le demandera à Infrabel, de mettre à notre disposition une cartographie précise des endroits non couverts par le TBL1+, tout en sachant que

sterkt uiteenlopende cijfers gehoord. De eerste informatie die de burger te horen kreeg, is dat er een kolossale inspanning werd gedaan, want men had het over 99,9 %. In werkelijkheid bleek het om de efficiëntiedekking te gaan. In het Jaarlijks Veiligheidsverslag 2015 van Infrabel zegt men dat 80 % van de sporen met het veiligheidssysteem is uitgerust. Er moet verduidelijking worden gegeven bij die cijfers en bij de manier waarop het dekingspercentage wordt berekend.

Was het laatste sein dat de trein die inreed op de goederentrein, voorbereed, al dan niet uitgerust met TBL1+? Ik denk niet dat die punten deel uitmaken van het onderzoek.

Waarom was de lijn waarop het ongeval heeft plaatsgevonden niet uitgerust met het TBL1+-systeem terwijl dat een zeer drukke lijn is?

Ik vraag de minister met aandring dat wij over een precies cartogram zouden kunnen beschikken van de plaatsen waar er nog geen TBL1+ is geïnstalleerd en dat wij die informatie ook zo snel mogelijk zouden krijgen met betrekking tot ETCS.

Dan zullen wij beschikken over een volledig onderzoek van het hele veiligheidssysteem zoals dat door de commissie-Buizingen werd uitgewerkt. In 92 gevallen was er sprake van het op een onregelmatige wijze voorbijrijden van een sein op een hoofdspoor, d.i. een toename met 39 % in vergelijking met 2014.

Hoe zal de regering de verbin-tenissen van de commissie-Buizingen betreffende de installatie van ETCS op het hele spoornet tegen 2021 kunnen nakomen als ze beslist de investeringen tussen 2014 en 2019 met 1 miljard euro te verminderen? Welke keuzes zult u zelf maken op investeringsvlak?

ce qui nous attend, c'est l'ETCS.

Je saisis l'occasion pour poser une autre question à propos de ce dernier système. On parle d'une couverture de 19 %; le chiffre a l'air moins contestable, en tous cas dans les rapports que j'ai pu examiner. Monsieur le ministre, pourrait-on disposer de l'information pour l'ETCS et sa couverture sur le territoire? Nous aurons alors un examen complet de l'ensemble du système de sécurité qui avait été prévu par la commission Buizingen.

In plaats van foute informatie te laten circuleren, denk ik dat u ons een aantal antwoorden kunt geven en de getroffen families, die zich afvragen in welke omstandigheden deze tragedie is gebeurd, kunt geruststellen.

Le rapport sécurité d'Infrabel fait état de 92 franchissements irréguliers de signaux en voie principale. C'est un chiffre en augmentation par rapport à 2014, à raison de 39 %. Ce n'est pas rien. J'ai bien fait la distinction entre des franchissements de nature à créer des incidents majeurs et d'autres qui le sont moins. Il n'empêche que 92 franchissements constituent une augmentation, alors que le réseau est couvert de manière plus efficace par le TBL1+. Nous sommes donc en droit de nous poser des questions.

Je voudrais savoir si dans les 92 franchissements, nous retrouvons le signal incriminé, qui ne serait pas équipé du TBL1+.

J'attends de savoir si ce signal était équipé ou pas.

Plus largement, nous savons que les efforts demandés par le gouvernement à la SNCB et en particulier Infrabel sont de l'ordre d'un milliard. Il est prévu de réduire d'un milliard les investissements entre 2014 et 2019.

Si les budgets consacrés à la sécurité n'ont pas diminué, je me demande comment le gouvernement va pouvoir tenir les engagements de la commission Buizingen pour l'installation de l'ETCS sur l'ensemble du réseau en 2021, compte tenu cette décision de réduire les investissements d'un milliard. Il y a deux gros postes en matière d'ETCS: la concentration des cabines et l'ETCS, et l'un ne fonctionne pas sans l'autre. Comment va-t-on faire pour mettre en œuvre votre décision de réduction d'un milliard, en même temps que les recommandations de la commission Buizingen en matière de sécurité?

Sans vouloir polémiquer, il s'agit d'une légitime interrogation quand on connaît les coûts très importants en matière de sécurité. Pouvez-vous nous expliquer quels vont être vos choix en matière d'investissements?

Ces points n'empiètent pas sur l'enquête, mais le deuil des familles s'apaisera aussi grâce aux réponses à certaines questions. Plutôt que de laisser circuler de fausses informations ou des informations partielles, je pense que vous êtes en mesure de nous apporter un certain nombre de réponses et de prodiguer de l'apaisement aux familles qui sont dans la détresse et qui s'interrogent sur les circonstances de ce drame.

**01.12 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Madame la présidente, je vais m'associer à ce que les collègues ont pu dire sur le choc et la peine que suscite un tel accident, avec chaque fois le souvenir des accidents précédents. Je me souviens d'Aiseau-Prezles, de Pécrot, de Buizingen. À chaque accident, on espère que c'est le dernier et

**01.12 Marco Van Hees (PTB-GO!):** De eerste vraag die men zich na dat treinongeval stelt, is of het sein op de plaats van het ongeval ja dan neen met het

que les recommandations et les mesures nécessaires sont prises pour que cela n'arrive plus. Et malheureusement, ces accidents se répètent. Je pense que, malgré les circonstances douloureuses, nous pouvons, et même nous devons, nous poser des questions.

La première question qui vient à l'esprit, au vu de ce qui est paru dans la presse, c'est le mécanisme de freinage TBL1, puisqu'on apprend que – au conditionnel – il n'y aurait pas eu de TBL1 à l'endroit du drame. Monsieur le ministre, je suppose que vous pouvez répondre à cette question sans entrer vraiment dans le secret de l'enquête. C'est un premier point.

Cette question en entraîne d'autres. Normalement, le TBL1 devait être réalisé en 2015 sur ce tronçon. Confirmez-vous que c'était bien prévu à cette échéance? Suite logique à cette question: pourquoi cela n'a-t-il pas été réalisé? La cause est-elle budgétaire ou, comme les collègues l'ont évoqué, d'autres causes comme un retard pris dans les travaux, quelle qu'en soit la raison?

Par rapport à cela, la question de pourcentage de couverture du TBL1 est assez interpellante. Nous avons reçu un document Powerpoint en mars 2015 présentant le suivi des recommandations de la commission spéciale Sécurité du rail. Un taux de couverture du TBL1 de 99,9 % y était effectivement indiqué. Mais par ailleurs, le rapport d'Infrabel, pour la même période de fin 2015, indique 80 %. Cette valse des chiffres mérite des éclaircissements. Il faut savoir où on en est réellement en TBL1 et comment il faut tenir compte des pourcentages exprimés. C'est vrai que 99,9 %, c'est louche. Rien que la manière d'exprimer un tel pourcentage est louche. C'est une manière de dire: tout est couvert, non pas tout, il y a quand même une petite partie qui ne l'est pas. Ce qui est clair, c'est que soit c'est 100 %, soit il y a un problème.

J'apprends qu'après trois jours sans train en raison des mouvements sociaux, un problème de communication se pose au niveau des rails et qu'il existe un risque que les cabines ne puissent pas déterminer si un train circule. On me dit qu'il faut qu'un train vide passe pour améliorer la connexion. Cette mesure a-t-elle été prise?

Je suis également intrigué par le fait qu'un convoi de marchandises soit impliqué dans l'accident. Nous ne savons pas encore quelle en est la cause. Pour l'instant, on a plutôt tendance à soutenir que c'est le train de voyageurs qui ne se trouvait pas où il devait être. En tout cas, si l'on regarde les statistiques relatives aux accidents, on constate que leur nombre au cours des seize dernières années a doublé pour les trains de voyageurs. C'est assez inquiétant, surtout lorsque l'on met en place des mécanismes tels que TBL1. Surtout, le nombre d'accidents impliquant des trains de marchandises a été multiplié par dix. Cela interpelle quant à la sécurité du rail en général, mais plus particulièrement au sujet de celle du fret.

Sachant que cette activité a été libéralisée, je ne puis évidemment m'empêcher de me demander s'il n'y a pas un lien de cause à effet entre la libéralisation du rail pour le fret et l'existence concomitante de plusieurs compagnies. En outre, et c'est une réalité, monsieur le ministre, les exigences sont moindres pour ces sociétés ferroviaires privées responsables du transport de marchandises. C'est donc un aspect qu'il faudra sérieusement examiner, quelle que soit

noodremsysteem TBL1 was uitgerust. Zo niet, is dat om budgettaire redenen of liepen de werkzaamheden vertraging op?

Hoeveel procent van het spoornet is met dat noodremsysteem uitgerust? In maart 2015 ontvingen we een document waarin er sprake was van een installatiegraad van 99,9 % maar in een rapport van Infrabel uit dezelfde periode stond te lezen dat het maar 80 % was. Dat moet worden opgehelderd.

Na drie dagen zonder treinen zouden de seinposten niet meer kunnen vaststellen of een trein rijdt en zou er een lege trein moeten rijden om een betere doorstroming van het treinverkeer mogelijk te maken. Werd er een dergelijke maatregel getroffen?

Het aantal ongevallen met passagiers- en goederentreinen is de jongste zestien jaar toegenomen. Dat is verontrustend, zeker omdat thans het TBL1+-systeem op het spoornet geïnstalleerd wordt.

We weten dat het goederenverkeer werd geliberaliseerd. Ik vraag me af of er geen oorzakelijk verband is tussen die liberalisering en de toename van het aantal ongevallen, aangezien meerdere maatschappijen nu het spoornet gebruiken en zij minder veeleisend zijn. Dat aspect moet worden onderzocht, ongeacht de verantwoordelijkheid van de goederentrein bij dit ongeval.

Verder weten we dat de treinbegeleider onmiddellijk na het ongeval een cruciale rol gespeeld heeft. Dat is een bijkomend argument tegen de *one-man car*.

Kan men nog steeds weigeren een verband te leggen tussen productiviteit, veiligheid en besparingen? Indien de productiviteitsverhoging betekent dat men meer moet doen met minder personeel, is het duidelijk dat de veiligheid daaronder zal lijden.

l'implication du train de marchandises dans le présent accident.

Je veux aussi mentionner le rôle important qu'a joué l'accompagnateur de train dans les moments qui ont suivi l'accident. On sait qu'il a joué un rôle très important. Je trouve là un argument supplémentaire contre l'option du *one-man car*. Le rôle de l'accompagnateur est multiple et important. Cet élément me renforce dans cette conviction.

Vous refusez, monsieur le ministre, de faire un lien entre la productivité, l'austérité, que sais-je encore, et la sécurité. Vous ne voulez pas aborder la question, mais vous le faites quand même en repoussant la chose.

Nous n'allons effectivement pas tirer des conclusions sur la base d'un accident qui n'a pas encore eu lieu, mais il ne faut pas être grand analyste pour voir qu'à partir du moment où la hausse de productivité consiste essentiellement, bien que pas exclusivement, à faire plus avec moins de personnel, il y a des conséquences. On parle de 6 000 cheminots en moins à très brève échéance. Il est clair que cela ne favorisera pas l'amélioration de la sécurité. N'importe qui peut le déduire.

Lorsque j'apprends que, déjà à l'heure actuelle, certes en dehors de la réglementation, dans une cabine de signalisation, quelqu'un travaille 48 heures d'affilée, monsieur le ministre, je me dis qu'il y a un manifestement des problèmes et que, si l'on retire encore 6 000 cheminots à l'avenir, malheureusement, on n'aura pas tiré les bons enseignements de ces accidents.

**La présidente:** Permettez-moi, chers collègues, de synthétiser mon propos. Il ne s'agit, monsieur le ministre, ni de faire de l'amalgame, ni de faire des raccourcis, ni de tirer des conclusions hâtives en commission. Il ne s'agit pas de le faire non plus pour vous, entre productivité et sécurité. Vous n'avez mis qu'un élément en avant, qui n'a d'ailleurs été évoqué par personne. Il ne s'agit effectivement pas d'éliminer aujourd'hui certains éléments, comme la productivité et la sécurité. Les quatre enquêtes dont vous avez parlé nous en diront plus.

Des choses ont été dites, parfois sur un ton accusateur, par rapport à des chiffres de rapports de suivis de commissions ou de la Cour des comptes qui ont été annoncés par Infrabel. Monsieur le ministre, l'ensemble de mes collègues réclament la clarté des chiffres car les citoyens doivent savoir. Ces imprécisions ne sont pas acceptables quand il s'agit d'accidents ferroviaires. Je vais relayer la demande de la majorité des membres de cette commission, à savoir l'audition du CEO d'Infrabel au sujet de l'implémentation réelle du système TBL1+ sur les signaux et le matériel roulant. Il faudra donc également entendre le CEO de la SNCB puisqu'un train de fret est impliqué dans l'accident et que votre prédécesseur a retardé, par un arrêté royal de 2015, l'équipement des trains de fret. Il y a donc un questionnement à ce sujet-là également.

Nous avons beaucoup parlé des signaux. Monsieur le ministre, il est clair que les chiffres des dépassements de signaux sont en augmentation. Je ne sais pas si c'est dû au fait qu'on les signale plus ou s'il y a une réelle augmentation. Cette problématique devra être

Momenteel gebeurt het dat een personeelslid 48 uur ononderbroken in een seinhuis werkt. Ontkent u dat dat de uiting van een dieperliggend probleem is?

**De voorzitter:** Samengevat meen ik te kunnen stellen dat het niet onze bedoeling is alles op één hoop te gooien, kort door de bocht te gaan, overhaaste conclusies te trekken of het debat over het verband tussen productiviteit en veiligheid weer op gang te brengen.

De vier onderzoeken waar u het over gehad heeft zullen meer klaarheid scheppen.

Ik zal het verzoek van de meerderheid van de commissieleden doorgeven: zij willen de CEO van Infrabel horen over de reële implementatie van het automatische stopstelsel TBL1+, en de CEO van de NMBS over de uitrusting van de goederentreinen.

De problematiek van de seinen zal op 28 juni aan bod komen; op die vergadering zullen we een uitgebreide uiteenzetting krijgen over de genegeerde seinen.

discutée le 28 juin, où nous aurons un exposé circonstancié sur les dépassements de signaux.

Par ailleurs, j'ai été aussi étonnée de l'absence de M. Borsus. Après Buizingen, nous avons voulu la mise en place d'un organisme d'enquête indépendant - rendu obligatoire par l'Europe - et placé sous une autre tutelle que celle du ministre de la SNCB et d'Infrabel. Il aurait été normal qu'il soit présent, même s'il ne pouvait que nous dire que l'enquête est en cours. Il doit aussi être présent lors de nos auditions, notamment du gouvernement, sur les accidents. Si vous me le permettez, je vais lui rappeler cela par courrier. Évidemment, il sera présent lors d'une future audition. C'est indispensable. Il a la tutelle. Sa présence est importante.

Pour le reste, nous organiserons les travaux après avoir entendu la réponse du ministre.

Monsieur le ministre, la commission ne veut pas nuire à l'enquête. Des questions se posent à partir de données fournies à la commission. Tout cela semble pour le moins confus aujourd'hui.

**01.13 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, pourrait-on suspendre la réunion quelques minutes?

La **présidente**: Certainement, monsieur le ministre.

*La réunion publique de commission est suspendue de 16.19 heures à 16.23 heures.  
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 16.19 uur tot 16.23 uur.*

Chers collègues, nous allons immédiatement céder la parole au ministre, pour de premières réponses.

**01.14 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je tiens tout d'abord à vous remercier pour le ton calme, posé et mesuré avec lequel vous êtes intervenus. Je pense que le moment prête plus au recueillement et au questionnement de manière globale qu'à d'autres considérations. Je tiens vraiment à vous en remercier.

À la suite des travaux de la commission Buizingen, que j'ai présidée et qui a ensuite été présidée par M. David Geerts, 109 recommandations ont été faites et un masterplan a été élaboré par les deux sociétés. Ce masterplan était accompagné des montants nécessaires à l'équipement de l'infrastructure et du matériel roulant. Les moyens ont été inscrits dans des budgets.

Des efforts ont certes été demandés aux sociétés, au groupe SNCB. Je raisonne en groupe, parce que je raisonne en usager. L'usager n'a que faire de qui gère les rails, qui gère le train. Ce qui lui importe, c'est d'être conduit d'un point à un autre. Mais je peux vous confirmer que le montant global réservé, qui est de 3,7 milliards d'euros, ne souffrira d'aucune réduction des crédits. Il en sera ainsi. Le masterplan prévoit une évolution vers l'ETCS complet à partir de 2023 en plusieurs étapes.

Votre commission assure le suivi des 109 recommandations. Régulièrement, vous interrogez le management. Je pense que la plupart des questions que vous me posez doivent l'être aux managers quand ils reviendront vers vous, le 28 juin, à moins que vous

De heer Borsus had hier aanwezig moeten zijn, dat was maar normaal geweest, ook al kon hij ons enkel zeggen dat het onderzoek aan de gang is. Hij moet ook aanwezig zijn tijdens onze hoorzittingen. Ik zal hem daarop wijzen.

**01.14 Minister François Bellot**: In het verlengde van de werkzaamheden van de commissie-Buizingen werden 109 aanbevelingen geformuleerd en werd er door Infrabel en de NMBS een masterplan opgesteld. Hoewel er inspanningen werden gevraagd aan de NMBS, zal het globale bedrag voor investeringen niet dalen. Het plan voorziet in een volledige uitrusting van het spoornet met ETCS tegen 2023. Uw commissie zorgt voor de opvolging van de implementatie van de aanbevelingen en stelt daarover regelmatig vragen aan de directie. Maandag heb ik beide bedrijven een brief gestuurd met de vraag een stand van zaken op te maken van de voortgang van het dossier.

Ik heb u eraan herinnerd dat het bedrag van 3,7 miljard euro dient te worden opgesplitst in 2 miljard euro voor de spoorinfrastructuur en het saldo voor het rollend

n'avanciez la date. Certaines des questions de détail et peut-être d'interprétation et de communication que vous avez soulevées mériteraient d'être posées à ce niveau là.

Il faut savoir que lundi, j'ai adressé un courrier aux deux entreprises pour leur demander de faire le point de manière précise sur le chemin qui a été parcouru, sur les différentes étapes qui restent à parcourir et où on en est dans les équipements. Je leur adresserai peut-être des questions supplémentaires. Suite aux nombreuses questions que vous avez posées, je pense que je prendrai connaissance avec beaucoup d'intérêt de vos questions et des réponses qui y seront apportées le 28 juin, car j'ai aussi des questions.

Vous vérifiez le suivi des 109 recommandations du masterplan tous les six mois. Il convient, bien entendu, de voir ce qu'il en est.

Je vous ai rappelé que le budget sécurité était de 3,7 milliards d'euros. Comment se décompose-t-il? Plus ou moins 2 milliards pour les infrastructures et le solde pour le matériel roulant.

M. Raskin a soulevé une question dont je n'avais jamais entendu parler. Cela a-t-il une influence sur la bonne exécution? Sincèrement, je ne vais pas vous répondre si je n'en sais rien. Je veux bien me renseigner, mais c'est une question à faire remonter vers le groupe SNCB.

Deux ou trois parlementaires m'ont demandé s'il y avait TBL1. À l'heure qu'il est, je l'ignore. Quand je suis allé sur place, j'ai bien entendu rencontré le procureur, qui m'a informé que les enquêteurs arrivaient. Il a fait placer sous scellés des équipements. Ensuite, il m'a dit: "Je suis le seul réceptacle des éléments en rapport avec l'enquête. Il est hors de question que ce soit communiqué à ce sujet". Je ne vais donc pas vous répondre aujourd'hui sur ces aspects, pour ne pas nuire à l'enquête. Tous les organes d'enquête sont sur place depuis cette nuit-là ou très tôt le lendemain matin.

M. Borsus a informé qu'il ne serait pas parmi nous. Il exerce la tutelle sur le SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer). S'il était venu, il vous aurait répondu que l'enquête était en cours. Vous pouvez le convier, mais nous sommes placés devant des difficultés. Je peux, bien sûr, vous parler de la SNCB et des plans.

Pour la commission relative à l'accident de Buizingen, j'attire votre attention sur le fait que le parquet n'a toujours pas clos le dossier, ni présenté les conclusions, pour différentes raisons. Cela avait été annoncé plus tôt, mais soit! Ce ne fut pas le cas, notamment, à cause d'un changement de juge d'instruction. En revanche, je vous rappelle que le rapport du SSICF sur l'accident de Buizingen est connu depuis 2012.

Ce rapport ne définit pas des responsabilités, mais définit des faits: ce que la commission a constaté, point.

En ce qui concerne le débat sur les dépassements de signaux, j'ai répondu à des questions de membres de la commission sur le nombre de dépassements. Il y a aussi l'origine de ces dépassements, pourquoi constate-t-on l'augmentation de ces dépassements de signaux? J'ai bien entendu relayé ces questions.

materieel.

Mijnheer Raskin, ik kan uw vraag niet beantwoorden.

Meerdere parlementsleden hebben me gevraagd of het sein met TBL1+ was uitgerust. Dat weet ik niet. Toen ik de plaats van het ongeval bezocht, heeft de procureur me eraan herinnerd dat het belangrijk is geen informatie vrij te geven die het onderzoek zou kunnen schaden. Ik zal u daar vandaag dus geen antwoord over verstrekken. Alle onderzoeksorganen zijn ter plaatse.

De heer Borsus oefent de voogdij over de DVIS uit. Mocht hij hier aanwezig kunnen geweest zijn, dan had hij u geantwoord dat het onderzoek loopt.

Het parket heeft de conclusies met betrekking tot het ongeval in Buizingen nog steeds niet meegedeeld, onder meer omdat er een andere onderzoeksrechter werd aangesteld. Het rapport van de DVIS over dat ongeval is wel al sinds 2012 bekend.

In dat rapport wordt er niet vermeld wie verantwoordelijk is voor het ongeval maar worden alleen de feiten omschreven die de commissie heeft vastgesteld.

Uw vragen over het negeren van seinen heb ik doorgespeeld, dat spreekt vanzelf. Is het veiligheidssysteem na Buizingen minder doeltreffend geworden? Veiligheid staat nu nochtans bovenaan de lijst van aanbevelingen aan het NMBS-personeel. Zijn er voldoende opleidingen? We hebben de operatoren daarover vragen gesteld.

De Virgin Group, die de lijn Londen-Glasgow exploiteert en onlangs met een ongeval met een honderdtal gewonden te maken kreeg, heeft de slachtoffers niet in de kou laten staan en zijn medewerkers ertoe opgeroepen

Que se passe-t-il? Est-ce une question de formation, de culture? Après Buizingen, le dispositif est-il devenu moins efficace? La sensibilisation a-t-elle disparu? La sécurité est placée en tête des recommandations au personnel de la SNCB. Y a-t-il suffisamment de formations, d'attention? Nous avons interrogé les opérateurs sur ces sujets.

S'agissant des méthodes de suivi des victimes, je voudrais vous soumettre un cas concret. Quand nous avons eu l'occasion de rendre visite à nos collègues suisses afin d'étudier l'implémentation du train pendulaire, nous étions accompagnés par le numéro 2 du groupe Virgin, qui exploite actuellement la ligne Londres-Glasgow. Ils avaient été confrontés à un accident qui avait fait une centaine de blessés. Pour donner de l'empathie, assurer du lien et ne pas laisser les victimes seules dans leurs démarches, ils avaient, sur base volontaire, fait un appel à l'intérieur de l'entreprise en demandant qui souhaitait être le relais unique et la porte d'entrée unique de chaque victime. Ce n'était pas un service pour les victimes; c'était un agent pour une victime. Je suggère cela soit fait chez nous.

Bien sûr, ces personnes ne vont pas savoir répondre aux questions liées à l'évolution du dossier judiciaire, etc., mais je souhaite que la communication soit centralisée et que toutes les démarches puissent être confiées de manière centralisée auprès d'une équipe de personnes dont une et une seule sera le référent d'une seule victime. Ainsi, s'il y a neuf victimes blessées et trois personnes décédées, on désigne douze personnes pour être le relais des douze victimes.

Monsieur Cheron, le SSICF mène une enquête totalement indépendante, à ce point indépendante qu'il remet les conclusions dans des délais différents du délai judiciaire.

Quant à la Cour des comptes, je pense que les travaux de la commission d'enquête Buizingen ont démontré que la perception des éléments de sécurité n'était pas identique partout dans l'entreprise. Cette culture de sécurité qui est une priorité des comités de direction n'a pas les mêmes accents partout. On ne connaît pas ici la cause de l'accident. On ne connaît pas les séquences de l'accident. Il est donc difficile d'avoir une réaction dès l'instant où l'on ne connaît pas immédiatement la cause.

Au sujet de l'implémentation du TBL1, les langages semblent différents. C'est 99,9 % pour certains mais d'un autre côté, on dit que tous les signaux ne sont pas couverts. Cette précision sera au cœur de la rencontre, tout comme la compréhension du graphique. J'ai consulté vos auditions et vos travaux. J'ai vu cette courbe. Et puis, d'un autre côté, on dit qu'un certain nombre de signaux ne sont pas équipés. Il faut donc clarifier ces éléments-là.

Sincèrement, je ne sais pas, madame Matz, si nous disposons d'une cartographie. J'ai déjà vu la cartographie du réseau ETCS d'aujourd'hui, les 19 %. Je crois que cela vous a déjà été montré. On connaît les lignes mais de là à vous donner des détails sur tel ou tel signal... J'imagine que quand l'ETCS est installé, c'est sur l'ensemble de la ligne.

On m'a demandé si les économies influaient sur la sécurité et sur le

zich als uniek aanspreekpunt voor de respectieve slachtoffers aan te melden. Ik stel voor dat we hier dezelfde oplossing aanreiken.

De DVIS voert een volledig onafhankelijk onderzoek uit, en hanteert andere termijnen dan die van het gerechtelijk onderzoek.

De werkzaamheden van de onderzoekscommissie-Buizingen hebben aangetoond dat de veiligheidscultuur niet overal in het bedrijf op dezelfde manier werd geïnterpreteerd. De oorzaak van dit ongeval is niet bekend, en het is dus moeilijk om een reactie te krijgen.

Wat de implementatie van het TBL1+-systeem betreft, lijkt het taalgebruik (bochten, installatiegraad, toerusting van de seinen, enzovoort) te verschillen. Dat moet verduidelijkt worden. Ik weet niet of we over een cartogram beschikken, mevrouw Matz. Het cartogram van het ETCS-netwerk van vandaag kent u, daarop gaat het over 19 %. Ik kan u moeilijk alle details over elk sein geven.

De besparingen hebben geen weerslag op het masterplan. Aan het bedrag van 3,7 miljard euro wordt er niet geraakt. De groep diende de productiviteit op te drijven door in de vakantiedagen te snoeien en niet door aan de operationele activiteit te sleutelen.

Het beheer verbeteren impliceert ook het delen van waarden. Het personeelslid in zijn kantoor moet hetzelfde veiligheidsbewustzijn hebben als de treinbestuurder en seinpostbeambte. In het verslag van de commissie-Buizingen wordt er gesteld dat de bedrijfscultuur moet evolueren. Daarmee worden ook die gedeelde waarden, op het stuk van de veiligheid en van andere aspecten, bedoeld.

De heer Van Hees beweert dat sommigen 48 uur zonder onderbreking in een seinhuis werken. Ik

master plan. Sur le master plan, non! 3,7 millions sont prévus et ils sont là!

Des mesures sont demandées en amélioration de la productivité. Il est évident qu'on ne va pas enlever dix contrôleurs de Traffic Control, par exemple. Le débat ne porte pas sur ce sujet. Je ne reviendrai pas sur les éléments qui ont abouti à la grève. Je rappelle, néanmoins, que les gains de productivité qu'on a demandés, et pour lesquels on a laissé au groupe l'autonomie de les trouver, portaient sur des jours de congé et non sur des éléments liés à l'activité opérationnelle.

Je l'ai dit et ce sera traduit dans les contrats de gestion, il faut améliorer la gouvernance. Mes propos visaient notamment le partage de valeurs identiques. Et si on veut partager les valeurs, il faut que la personne dans un bureau ait la même conscience de la sécurité à assurer que le conducteur de train qui se trouve dans un poste de signalisation. Je parle de partage de valeurs parce qu'il faut moderniser et réorienter la gouvernance. Quand le rapport Buizingen précise qu'il faut faire évoluer la culture à l'intérieur de l'entreprise, il ne s'agit pas d'une vague culture; il s'agit de partage de valeurs identiques, qu'il s'agisse de la sécurité ou d'autres éléments. Cela me paraît être au cœur du souci que nous devons tous porter, le personnel de l'entreprise, les membres de la commission ou, en tout cas, moi en qualité de ministre en charge de ce secteur.

Monsieur Van Hees, vous dites que certaines personnes travaillent 48 heures dans une cabine. J'aimerais que vous me disiez où cela se passe – pas le nom de la personne – car cela va à l'encontre de tous les règlements. Soit, vous lancez cela à la cantonade – vous aimez la provocation, je vous le dis gentiment – soit c'est la réalité. Dans ce cas, c'est en infraction avec toutes les dispositions, c'est interdit!

J'en viens au rôle de l'accompagnateur. Au même titre que d'autres, l'accompagnateur est venu en aide, à toutes les personnes qui étaient dans le train. Il a aussi témoigné de certaines choses sur le plan opérationnel.

J'attire votre attention sur deux éléments. Je me permets d'insister et de conclure là-dessus. D'abord, vous avez émis certains questionnements, parfois en lien avec des affirmations vérifiables ou pas sur l'enquête. Je pense que personne aujourd'hui ne sait ou ne peut vous répondre. Je n'ai pas d'éléments pour répondre. Ensuite, les grands questionnements qui sont les vôtres sont aussi les nôtres. Nous pourrions obtenir certaines réponses lors de la prochaine rencontre avec M. Cornu et M. Lallemand. Savoir que le train de marchandises est un train de B Logistics ne change rien. Le train était quasiment à l'arrêt.

Je souhaite que vous puissiez ensemble voir les responsables et faire le point, comme vous deviez le faire le 28. Je ne sais pas si vous allez avancer cette réunion. En ce qui me concerne, je ne veux pas entrer dans le contenu ni dans votre agenda, mais je ne vois pas d'inconvénient à ce que vous teniez votre réunion le plus rapidement possible.

Je ne sais pas aller plus loin. Je n'ai pas d'éléments concrets à vous donner. Je n'ai pas d'éléments sur l'accident lui-même me permettant de vous en dire plus. Vous aurez des réponses à la plupart de vos

zou graag willen weten in welk seinhuis dat het geval is. Dat druist tegen alle regels in.

Ook de treinbegeleider is de reizigers te hulp geschoten en heeft een getuigenis afgelegd.

Het is onmogelijk om nu al een antwoord te geven op de vragen over het onderzoek. U zult een antwoord op uw vragen kunnen krijgen op de vergadering waarop de CEO's gehoord zullen worden. Ik heb er geen bezwaar tegen dat die vergadering vervroegd wordt.

We zullen op een volgende vergadering van de Europese ministers van Transport over ERTMS en ETCS trachten om tot één enkele norm te komen.

ETCS beantwoordt aan een vraag van Europa en moet de veiligheid doen toenemen. Het werkt met bakens in het spoor, met visualisatie via een informaticasysteem in de stuurcabine van de trein, waardoor de treinen permanent worden gecontroleerd. Het probleem is dat er in de verschillende landen verschillende ETCS-software wordt gebruikt, zodat er zich problemen voordoen aan de grenzen. Er werd de Commissie daarom gevraagd een algemene standaard te bepalen. Met betrekking tot de Waalse Thalys is er momenteel geen enkele HST gehomologeerd om tussen Auvluis en Namen te rijden. Om dat mogelijk te maken zou er een koninklijk besluit nodig zijn dat elk veiligheidssysteem op de lijn buiten werking stelt, wat niemand binnen de regering zal voorstellen. We zoeken dus naar een andere oplossing.

questions lorsque vous verrez les responsables de l'entreprise. Je réaffirme avec force qu'il n'y a pas d'économies sur le masterplan sécurité tel qu'il a été élaboré.

Je voudrais aussi vous dire que nous avons tenu un Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne hier. Le développement de la norme ETCS est bien entendu important. Lors d'une prochaine réunion consacrée notamment au ERTMS et à l'ETCS, qui va avoir lieu à Rotterdam, nous allons tenter de trouver une norme unique.

Ce qui se passe est paradoxal. L'ETCS est une demande européenne pour un niveau de sécurité très élevé. Cela fait passer la signalisation au sol et la signalisation visuelle à un système de contrôle permanent des trains par une signalisation embarquée dans le train.

La difficulté que nous rencontrons, ce sont les effets frontières. C'est paradoxal au moment où un projet est développé et soutenu par l'Union européenne, très en avance technologiquement sur tous les autres systèmes. En fait, les différents pays choisissent des modèles ETCS différents en termes de logiciels. Si la France se dote du logiciel base E 2.3 et que nous nous dotons du logiciel base E 2.4, nos systèmes ne sont pas lisibles à la frontière.

Alors que nous essayons de réaliser une sorte de réseau unique européen et que nous avons des demandes de lignes transfrontalières, dans le même temps nous sommes en train de créer des espèces de goulots d'étranglement qui sont un peu compliqués.

La demande formulée à la Commission, et nous y consacrerons une bonne partie de notre réunion, c'est notamment de constituer la boîte noire avec un standard auquel tout le monde devra pouvoir se raccorder pour passer d'un pays à l'autre.

Vous me direz que cela n'a pas grand-chose à voir, mais je vous dirai le contraire. Si nous parlons du Thalys wallon, aujourd'hui, aucun train à grande vitesse n'est homologué pour passer entre Auvélais et Namur. Pour le faire passer, il faudrait que nous prenions un arrêté royal suspendant tout système de sécurité sur la ligne. Je pense que ni le gouvernement ni moi ne proposerons au Roi de signer un arrêté royal suspendant tout le processus de sécurité sur une telle distance. Même sur 300 mètres, c'est inenvisageable. Nous cherchons d'autres solutions techniques. À ce jour, c'est un peu compliqué. Ce n'est évidemment pas un motif pour ne pas trouver de solution. Nous en cherchons. Nous rencontrons les ministres vendredi. Ce point-là sera évoqué avec le ministre wallon pour trouver une solution qui puisse être validée techniquement avant de poursuivre la réflexion.

La **présidente**: Monsieur le ministre, nous vous remercions.

Comme vous l'avez dit, dans le cadre des travaux de notre commission, nous entendrons très rapidement les deux CEO au sujet des questions fondamentales qui ont été soulevées par les collègues au sujet de l'état de la sécurité et de son impact sur l'infrastructure et le matériel roulant.

Chers collègues, certains d'entre vous souhaitent-ils répliquer à ce

De **voorzitter**: We zullen weldra de twee CEO's horen over de veiligheid van het spoornet en de impact ervan op de infrastructuur en het rollend materieel.

Dit is nog maar het begin van onze werkzaamheden, want over alle kwesties zijn er nog open vragen,

stade? Monsieur le ministre, vous devez savoir que ce n'est que le début de nos travaux, puisque toutes les questions sont encore ouvertes et exigent des réponses le plus rapidement possible.

**01.15 Vanessa Matz** (cdH): Madame la présidente, je serai brève.

Monsieur le ministre, contrairement à ce que vous dites, nos interrogations sur l'éventuelle installation du TBL1 + ne relèvent pas de l'enquête. Normalement, vous avez la capacité de demander des informations à Infrabel.

La **présidente**: Nous allons le faire nous-mêmes, de toute façon.

**01.16 Vanessa Matz** (cdH): Je suis d'accord, mais le ministre de tutelle bénéficie d'une voie d'accès un peu plus aisée que la nôtre.

Vous dites avoir sollicité ces informations en envoyant des courriers à Infrabel dès lundi. Je ne comprends pas que vous ne les ayez pas encore obtenues.

**01.17 François Bellot**, ministre: Je n'ai rien sollicité, puisque le procureur du Roi a été très ferme.

**01.18 Vanessa Matz** (cdH): Mais ce n'est pas une information relative à l'enquête!

**01.19 François Bellot**, ministre: Attendez! Nous avons demandé à Infrabel et à la SNCB de nous communiquer précisément l'état d'équipement physique de tout le réseau.

**01.20 Vanessa Matz** (cdH): Cela me semble le b.a.-ba. Compte tenu de leurs diverses déclarations, ces réponses auraient pu, à mon sens, comporter des chiffres un tant soit peu fiables.

**01.21 François Bellot**, ministre: C'était avant les déclarations.

La **présidente**: S'il vous plaît, madame Matz! Nous recevons les représentants d'Infrabel ici. Ce sera tellement plus facile de les interroger. Je comprends votre remarque selon laquelle une boîte de signalisation est équipée ou non. Cependant, si le ministre est incapable de nous répondre aujourd'hui...

**01.22 Vanessa Matz** (cdH): J'ai bien compris qu'il ne me répondrait pas. Je le regrette, parce que ce ne sont pas des éléments qui font partie de l'enquête. Ils n'ont rien à voir avec elle.

waarop er zo spoedig mogelijk een antwoord moet komen.

**01.15 Vanessa Matz** (cdH): Ik heb niet de indruk dat onze vragen over de installatie van het TBL1+-systeem binnen het bestek van het onderzoek vallen: u zou die informatie bij Infrabel kunnen inwinnen.

De **voorzitter**: We zullen het zelf doen.

**01.16 Vanessa Matz** (cdH): Dat kunnen we doen, maar de voogdij-minister heeft geprivilegieerde toegang. Ik begrijp niet dat u die informatie nog niet hebt verkregen, nadat u op maandag al een brief aan Infrabel hebt gestuurd.

**01.17 Minister François Bellot**: Ik heb niets gevraagd, omdat de procureur des Koning zeer duidelijk was.

**01.18 Vanessa Matz** (cdH): Maar die informatie houdt geen verband met het onderzoek!

**01.19 Minister François Bellot**: We hebben aan Infrabel en de NMBS gevraagd om ons de precieze stand van zaken met betrekking tot de materiële uitrusting van het hele spoornet te communiceren.

**01.20 Vanessa Matz** (cdH): Gelet op hun verklaringen hadden die antwoorden betrouwbaarder mogen zijn.

**01.21 Minister François Bellot**: Dat was vóór de verklaringen.

De **voorzitter**: Mevrouw Matz, het zal makkelijker zijn om vragen te stellen aan de vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS.

**01.22 Vanessa Matz** (cdH): Ik begrijp dat de minister geen antwoord zal geven, wat ik betreurt. De informatie die ik vroeg, is

Monsieur le ministre, je ne vous demande pas si le train roulait à telle vitesse. Ces questions-là relèvent de l'enquête, étant liées précisément à la collision qui a eu lieu. Je vous ai demandé des éléments de nature objective, avec d'autres, d'ailleurs.

Je ne vous cache pas que j'éprouve un sentiment mitigé en sortant d'ici. Un échange de vues est organisé, mais en fait, nous ne recevons aucune réponse, pas sur l'enquête, mais de manière générale, alors que cet échange de vues est programmé depuis lundi. Il y avait peut-être moyen de collationner un certain nombre de données auprès d'Infrabel, sans entraver l'enquête et sans tomber dans la polémique.

Je ne vous cache pas mon désappointement suite à vos réponses. "J'ai demandé à Infrabel si on pouvait éventuellement disposer des éléments"; vous êtes le ministre de tutelle d'Infrabel, monsieur. Je pense que vous êtes en droit d'exiger ces renseignements.

**01.23 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre pour ses réponses, en tous cas pour celles qu'il a données. Je pense, madame la présidente, que ce n'est pas vraiment une réplique au ministre. Nous avons bien compris qu'une réunion se tiendrait pour faire le point. Il est normal qu'au sein de la commission de l'Infrastructure, on s'occupe de l'ensemble du réseau de ce que l'on appelle le groupe SNCB-Infrabel.

Il est important de bien préparer cette réunion. J'insiste sur le rôle du ministre de tutelle par rapport à Infrabel et à la SNCB. Madame la présidente, en tant que présidente de cette commission, vous pouvez vous adresser aux CEO. Tous les éléments de cette réunion ont été demandés par les parlementaires, à juste titre. C'est assez rare pour être souligné, mais cela émanait de la quasi-totalité des groupes. Nous avons une demande de précisions.

Nous avons bien compris qu'il y a une incompréhension sur la communication des fameux 99 % liés au TBL1+; je pense que si personne n'a compris, ce serait se leurrer. Nous comprenons qu'il y a là des précisions à apporter. Les éléments doivent être à disposition avant même que nous nous réunissions. Nous n'allons pas faire cela en direct.

Je compte beaucoup sur votre président, sur ce que le ministre pourra obtenir de la part des opérateurs. Nous devons préparer cette réunion pour qu'elle soit utile pour l'ensemble des lignes, du dispositif et du réseau, au nom de la sécurité. C'est beaucoup plus important que d'entrer aujourd'hui dans des polémiques sur des sujets particuliers. C'est cela, aujourd'hui, qui doit être à notre disposition. Nous avons bien compris qu'il y avait une ambiguïté dans la compréhension du taux de mise en oeuvre du TBL1+. Je rappelle tout de même qu'il s'agit d'une aide à la conduite et non d'une sécurité à 100 %. Il faut le préciser. Notre objectif doit être de tendre vers la plus grande efficacité au bénéfice de tous, le plus vite possible et avec les moyens disponibles.

La **présidente**: Pour répondre à M. Cheron, nous avons prévu un compte rendu intégral comme pour les questions. Il sera dès lors très vite disponible. Comme vous l'avez relevé, un certain nombre de questions se posent et surtout un certain nombre d'imprécisions en

immers objectif van aard en houdt geen verband met het ongeval als dusdanig.

Uit deze gedachtewisseling, die al sinds maandag was gepland, is er geen enkel antwoord naar voren gekomen. Men had nochtans informatie kunnen verkrijgen van Infrabel, zonder het onderzoek te belemmeren of een polemiek te doen ontstaan.

Mijns inziens heeft u het recht die informatie te eisen.

**01.23 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De parlementaire fracties die in de commissie zetelen, vragen verduidelijking over wat er is gebeurd maar ook over de toestand van het spoornet. Het zal derhalve belangrijk zijn de vergadering goed voor te bereiden. Als voorzitter van de commissie kunt u zich ook rechtstreeks tot de NMBS of Infrabel richten om de nodige informatie te verkrijgen, zodat we ons degelijk kunnen voorbereiden.

Er was onduidelijkheid over die fameuze 99,9 % uitrusting van het spoornet met TBL1+. Dat moet dus worden opgehelderd.

De **voorzitter**: Het verslag zal spoedig beschikbaar zijn. Er rijzen vragen over de cijfers die in het Parlement of in andere rapporten

fonction des chiffres donnés dans ce Parlement ou dans d'autres rapports.

Je vous propose d'écrire aux deux *Chief Executive Officers* (CEO) au nom de la commission, pour leur présenter une série d'éléments que nous avons soulevés, en leur demandant de nous répondre préalablement ou d'être prêts à y répondre précisément lors de leur visite. Nous veillerons à les recevoir le plus rapidement possible dans notre commission. Ma réponse à votre demande est donc positive.

Monsieur le ministre, si des documents vous parviennent, puisque vous avez également interpellé les deux sociétés, il serait bienvenu que vous communiquiez l'ensemble des éléments à la commission dans le cadre du débat que nous aurons avec les CEO très rapidement.

**01.24 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, je voudrais terminer sur une note positive. Le ministre nous a fait part de sa rencontre en Suisse. L'idée d'affecter un agent par victime ou famille de victime est une excellente proposition qui apporterait un peu d'humanité dans ces situations.

La **présidente**: Un voyage d'étude en Suisse est prévu au mois d'octobre.

**01.25 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je suis au moins d'accord avec vous sur une chose: vous avez peu de réponses à nous apporter! Je comprends les circonstances.

À propos du TBL1, il me semble que la décision d'en équiper tout le réseau fait suite aux recommandations de Buizingen et que l'échéance était au 31 décembre 2015. Cela signifie que fin décembre 2015, il fallait 100 % de couverture TBL1. S'il s'avère que cet accident-ci est dû, au moins dans l'arbre des causes, à un problème de TBL1, ce serait terrible de devoir constater que le non-respect de l'échéance après l'incident de Buizingen en porte une part de responsabilité!

Nous n'allons pas polémiquer au sujet de la productivité, mais je vous appelle, monsieur le ministre, à ne pas minimiser les conséquences sur la sécurité d'une hausse de productivité de 20 %.

S'agissant des quarante-huit heures dans la cabine de signalisation, vous m'avez demandé si j'avais identifié la cabine. Je ne la connais pas. Le cheminot qui n'est pas n'importe qui m'en a parlé le vendredi. Je ne vous dirai pas qui ni où.

La **présidente**: Monsieur Van Hees, soit vous détenez une information précise, soit vous n'en avez pas. Si votre information est précise, dites-le au ministre!

**01.26 Marco Van Hees** (PTB-GO!): M. le ministre m'a posé une question; je lui réponds. Généralement, c'est l'inverse!

Cet élément m'a frappé parce qu'on m'en a parlé vendredi dernier. En guise de boutade, j'ai rétorqué que, dans ces conditions, je commençais à hésiter à prendre le train. Deux jours plus tard se

verden meegedeeld. We zullen de CEO's een brief schrijven en hun vragen om duidelijke antwoorden te geven tijdens de volgende vergadering, die zo snel mogelijk zal plaatsvinden. Als de minister documenten ontvangt, zou het wenselijk zijn dat hij die bezorgt aan de commissie.

**01.24 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Wij stemmen volledig in met het voorstel van de minister om een aanspreekpunt toe te wijzen aan ieder slachtoffer of iedere familie van een slachtoffer.

**01.25 Marco Van Hees** (PTB-GO!): De beslissing om het hele spoornet met TBL1+ uit te rusten volgt op de aanbevelingen van de commissie-Buizingen en de deadline was 31 december 2015. Het zou vreselijk zijn als men moest vaststellen dat deze vertraging een van de oorzaken van het ongeval zou zijn.

Ik vraag u om de gevolgen van het streven naar meer productiviteit voor de veiligheid niet te minimaliseren. Wat de ononderbroken dienst van 48 uur in een seinpost betreft, heeft een spoorman die ik vertrouw mij daar vrijdag over gesproken. Ik zal u niet zeggen over wie het gaat.

produisait l'accident à Saint-Georges.

**01.27 François Bellot**, ministre: Monsieur Van Hees, même si les circonstances ne s'y prêtent guère, êtes-vous sûr que ce n'était pas un gréviste qui est resté quarante-huit heures devant le poste?

La **présidente**: Monsieur le ministre, vous avez dit que cette commission avait été respectueuse du moment et des devoirs d'enquête. Je vous demanderai de montrer autant de respect envers les cheminots, y compris ceux qui sont en grève. Cette exigence est valable des deux côtés.

**01.28 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, c'était une boutade. Croyez-moi, depuis que je suis ministre, tout le monde sait que je suis très disponible pour rencontrer les citoyens. Le samedi matin, je me rends dans ma commune pour voir mes administrés. Pour le moment, j'occupe tous mes samedis à discuter avec des cheminots qui viennent m'expliquer leur vécu. Je viens d'un village où 350 habitants sur 2 000 travaillaient aux chemins de fer. Je pense que c'est aussi ce qui m'a positivement contaminé et convaincu de l'intérêt que ce secteur pouvait représenter pour tous.

Pour votre réunion, je demanderai peut-être à ceux qui en ont fait partie de relire et de rafraîchir votre mémoire en lisant le rapport de la commission. C'est fastidieux mais c'est de grande qualité. Ce n'est pas parce que j'ai commencé les travaux, la commission ayant encore travaillé beaucoup plus longtemps après mon départ. Je pense que vous devez vous replonger dedans avant votre séance de travail. C'est une suggestion que je vous fais. Vous verrez toutes les composantes, tous les éléments sur lesquels on peut agir en matière de sécurité. Il n'y a pas que la technologie. Il y a la culture, le bien-être du travailleur face à son poste de travail, la formation initiale, la formation continue. Il me semble important de le faire.

La **présidente**: Pour ceux qui ne l'ont pas, le secrétariat enverra le lien du rapport de la commission Buizingen qui est évidemment encore sur le site.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.*

**01.28 Minister François Bellot**: Ik stel voor dat u, ter voorbereiding op uw vergadering, het rapport van de commissie-Buizingen zou herlezen. Het is streeve lectuur, maar het is wel een gedegen werkstuk. U zult zien op welke vlakken er allemaal kan worden ingegrepen: niet alleen op technologisch vlak maar ook inzake de cultuur, het welzijn van de werknemer, de basis- en de voortgezette opleiding.

De **voorzitter**: Het secretariaat zal u de link naar het rapport van de commissie-Buizingen doorsturen.