

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

du

MERCREDI 08 DÉCEMBRE 2010

Matin

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

van

WOENSDAG 08 DECEMBER 2010

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.35 uur en voorgezeten door de heer David Geerts. La séance est ouverte à 10.35 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met de heer Guy Coëme, minister van Verkeer en Overheidsbedrijven tussen 1992 en 1994 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Guy Coëme, ministre des Communications et des Entreprises publiques de 1992 à 1994 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Le **président**: Monsieur Coëme, nous vous avons transmis les rapports des deux experts, de la Cour des comptes et de l'ERA. Nous vous avons aussi envoyé des questions. Je vous propose de commencer votre exposé. Puis, je donnerai la parole aux membres afin qu'ils vous posent d'autres questions.

Guy Coëme: Monsieur le président, mes chers collègues, je vais essayer de broser un tableau de la période durant laquelle j'ai exercé cette fonction ministérielle, en vous souhaitant de pouvoir conclure vite et bien vos travaux. Je pense que le parlement en sortira grandi, tout comme la sécurité ferroviaire. Je ferai mon exposé en pensant, bien entendu, aux victimes du drame de Buizingen.

J'ai lu tous les rapports, remarquables d'ailleurs, qui concernaient mon époque, c'est-à-dire 1992-

1993. Je prendrai peut-être un peu plus que les vingt minutes prévues, si vous le permettez, monsieur le président. Car je vais non seulement rappeler le contexte – une époque charnière pour le rail –, mais je vais aussi répondre aux questions qui me concernent, en précisant cependant que certaines des questions qui m'ont été envoyées ne me concernent pas, mais portent sur des époques postérieures à mes responsabilités. J'imagine aussi que vous avez pu poser des questions qui s'adressaient plus directement à l'administrateur délégué et au président du conseil d'administration de la SNCB.

Au début du mois de mars 1992, je prends donc ces fonctions. Je rappelle qu'à l'époque, je suis vice-premier ministre, ministre des Communications, et que je dois notamment gérer les nouvelles normes européennes. Nous avons exercé la présidence de l'Europe à ce moment-là. Le problème principal que j'ai rencontré, c'était l'évolution de la Sabena, puisque j'ai été amené à conclure un accord avec Air France et à donner l'autonomie aux entreprises publiques: les chemins de fer, La Poste, la RTT et la Régie des Voies aériennes. Il y avait en plus la Régie des Bâtiments. C'est évidemment un ministère lourd, mais cela s'explique déjà par le fait qu'à l'époque, nous avons voulu un gouvernement restreint de quinze ministres. Et je précise également que nous avons souhaité avoir une contraction de l'importance des cabinets ministériels.

J'en viens à la SNCB.

C'était une époque charnière. En effet, quelques mois auparavant, en mars 1991, a été votée la loi portant création des entreprises publiques. Pourquoi des entreprises publiques? Tout d'abord,

parce que nous voulions trouver une alternative à la privatisation que d'aucuns préconisaient. C'était une façon de répondre à la libéralisation de ces différents secteurs en matière de communication. Dois-je rappeler l'époque Reagan et ensuite l'application d'un certain nombre de ces mesures au niveau européen? Nous voulions moderniser nos entreprises publiques de façon à les adapter au marché unique et à la libéralisation.

Le maître-mot relatif à cette matière pour l'époque est le mot "autonomie". Je pense que l'on ne comprendrait pas la période que j'ai vécue et les actes que j'ai posés si on n'a pas ce mot-clé en tête: "autonomie". Cela va d'ailleurs se trouver dans le contrat de gestion, qui a été conclu à la fin de l'année 1992.

La mise en œuvre de ce contrat a nécessité quelque six mois. Bien entendu, il est signé par M. Damar et par M. Schoupe, dans le chef de la SNCB, engageant celle-ci, mais il est opportun de rappeler que ce premier contrat de gestion a été négocié avec l'administration du Transport, avec mon cabinet, avec la SNCB et, ensuite, a fait l'objet de discussions au niveau gouvernemental avant d'être approuvé par le Conseil des ministres. C'est donc l'État tout entier qui s'y était engagé.

Que peut apporter ce texte? Cette loi introduisait, désormais, une nette distinction entre les activités de service public finançables et financées par l'État et les activités commerciales, dorénavant gérées par les organes ad hoc de la SNCB.

En effet, nous pensions – et je le pense aujourd'hui encore – que ce sont les cheminots qui savent le mieux ce qui est bon pour le chemin de fer. Qui mieux que les gens de terrain, les professionnels du rail, aurait été capable d'identifier les manques, les besoins et les investissements nécessaires au bon développement du rail ?

Bref, pour en revenir encore une fois à cette loi de mars 1991, nous avons pu doter ces entreprises publiques, dont la SNCB, d'un régime de droit public. C'était une réponse belge au défi européen.

J'en viens à présent au premier contrat de gestion, car c'est lui qui va "gouverner" toute ma période. Je peux d'ailleurs communiquer le texte à la commission.

Ce premier contrat de gestion précisait les règles et les conditions selon lesquelles la SNCB devait

exercer ses missions de service public, et fixait le montant des contributions financières et des compensations apportées par l'État pour la bonne exécution des missions de service public.

Je vais citer quelques articles de la loi précitée parce qu'il me semble qu'ils pourront vous éclairer.

L'article 2 est rédigé comme suit: "Les organes de gestion et la direction de la SNCB sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels, immobiliers et mobiliers et des moyens financiers de l'entreprise. Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité. La justification de leur décision est constituée par le seul intérêt de l'entreprise dans le cadre général exprimé à l'article 1^{er}. Cet article 1^{er} indique que la SNCB doit veiller à inscrire ses activités dans le cadre de la politique de mobilité menée par le gouvernement, contribuant ainsi à la satisfaction des besoins des usagers."

L'article 25 précise que la SNCB décide de toutes les opérations en relation avec l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Il en va de même pour le matériel roulant.

Si je cite ces deux articles, c'est parce que je pense qu'ils résument bien la volonté que nous avons de donner une pleine et entière gestion aux organes de la SNCB et de garantir à nos concitoyens une offre de qualité.

Je pense aussi que ces deux articles, et la volonté politique dont je viens de vous faire part, répondent à une des questions qui m'ont été posées: à quel point la SNCB bénéficiait-elle d'une indépendance par rapport au niveau politique pour prendre des décisions dans les dossiers relatifs à de gros investissements? Vous m'avez demandé si la situation avait changé en 1991. Je suppose que vous avez posé la question à M. Dehaene. Pour 1992 et 1993, je peux vous répondre que l'objectif était clairement de donner la pleine autonomie et une véritable indépendance à la SNCB à la condition que ses décisions rentrent dans le cadre du contrat de gestion.

J'en viens à présent, monsieur le président, à la question centrale de votre commission: la sécurité. Je vais me référer encore une fois à ce premier contrat conclu au nom du gouvernement belge en vous disant que la sécurité ferroviaire constitue pour tous les cheminots une priorité absolue. Les hasards de la vie veulent que mon

père était cheminot, affecté d'ailleurs à une tâche de sécurité pendant toute sa vie professionnelle et, par ailleurs, je suis également petit-fils de cheminot; je peux vous assurer qu'avant de prendre mes fonctions, je ne me posais pas la question: la sécurité est évidemment au cœur même de toutes les activités de la SNCB. Cela fait partie de la fierté du cheminot, de son métier, de son entreprise et, pour ma part, j'ose dire de sa culture.

À l'article 57 du contrat de gestion, vous pouvez lire: "En matière de sécurité, la SNCB s'engage notamment à généraliser à bord de ses engins de traction la technique dite de transmission balise-locomotive – le TBL – donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir la meilleure surveillance de la succession des trains. La SNCB mettra en œuvre les moyens nécessaires ainsi que l'ensemble, au niveau du personnel, de tout ce qui est nécessaire pour la protection des voyageurs et de ses agents."

De plus, l'article 57 indique que "la SNCB doit assurer une plus grande régularité et une meilleure fiabilité du trafic par une concentration et une informatisation des cabines de signalisation ainsi que par une centralisation de la régulation du trafic". Ces deux points sont cités dans le rapport de la Cour des comptes qui est très éclairant sur cette époque.

L'exigence de sécurité est encore rencontrée dans le contrat de gestion quand il stipule que la SNCB "s'attache à exploiter les services ferroviaires dans les meilleures conditions de sécurité, de confort, etc."

Je soulignerai également que l'article 66 relatif au futur plan d'entreprise qui se trouve dans le contrat de gestion devra notamment en son point 8 contenir les objectifs de l'entreprise en matière de sécurité et de qualité des prestations fournies. Je vous donne ces éléments parce que j'ai parfois eu l'impression, à la lecture de certains rapports, que le premier contrat de gestion passait peut-être un peu allègrement au-dessus de la problématique de la sécurité. Il n'en est rien.

Par contre, monsieur le président, mes chers collègues, il m'est difficile de répondre à votre question qui demande pourquoi la TBL1 n'a plus été envisagée dans le courant des années 90.

Comme je viens de vous le dire, la TBL figurait dans le contrat de gestion, rédigé comme étant un

engagement de la SNCB.

J'ai lu avec attention, dans le rapport des experts, qu'une décision avait été prise en 1987, alors que je ne participais pas encore dans ce gouvernement. D'après mes souvenirs, le gouvernement a dû prendre des décisions de restriction au niveau budgétaire et, par conséquent, la SNCB a été amenée dans ce domaine à ralentir l'équipement des lignes et machines avec le système TBL et à l'étaler dans le temps.

J'ai également lu qu'après 1990, il n'y a plus eu de libération de moyens significatifs en vue de procéder à de nouveaux achats de TBL1. Il est évidemment légitime de s'interroger sur cette décision qui aurait été prise de ralentir l'investissement en TBL. Je suppose – je l'ai d'ailleurs lu dans la presse – que vous avez déjà interrogé mes prédécesseurs à ce sujet ainsi que les gestionnaires responsables.

Je ne peux que répéter qu'il s'agit ici d'une responsabilité de la SNCB, elle-même. Dans la note des experts, il est d'ailleurs indiqué que les investissements dans le système TBL1 ont été repris dans le plan STAR 21 (installations de sécurité), ce qui est exact, ainsi que dans le programme d'investissement pour l'année 1992.

Non seulement la SNCB était autonome et chargée, elle-même, de sa propre gestion mais en plus, en qualité de ministre, je me devais de suivre le plan d'investissement réalisé et conclu sous mon prédécesseur. Le plan STAR 21 est antérieur à mon arrivée. J'ajoute, sur ce point, que je n'ai aucun souvenir d'une quelconque demande d'intervention de la SNCB qui aurait fait état de difficultés budgétaires ou autres. Que ce soit clair!

D'ailleurs, M. Forton que vous avez également interrogé il y a quelque temps et qui était commissaire du gouvernement à l'époque, ce dont j'ai voulu m'assurer, m'a confirmé que tel était bien le cas.

En ce qui concerne mon implication en tant que ministre dans la vie quotidienne de l'entreprise et quant au pouvoir décisionnel et son articulation – beaucoup de questions de votre commission traitent de ce sujet –, je dois rappeler les modifications induites par la loi du 21 mars 1991. Il est donc évident qu'entre la gestion de M. De Croo dans les années 1980, tout en étant président du conseil d'administration de la société et celle de M. Dehaene en attendant la loi de mars 1991 d'une part et ma gestion d'autre part, il y a

un monde de différence puisque je me devais de respecter l'autonomie de l'entreprise.

Je m'occupais particulièrement de la tutelle de la SNCB, recentrée sur les missions de service public, sur le contrôle de la conformité à la loi et bien entendu sur le respect du contrat de gestion. À cette époque, j'étais entouré de deux personnes de très grande qualité, et c'était un vrai bonheur. J'ai déjà cité M. Forton, qui était le directeur général du transport terrestre et que nous avons nommé commissaire du gouvernement; il nous faisait rapport sur les réunions du conseil d'administration avec une très grande compétence. J'ai eu également la chance de compter comme bras droit pour toutes ces matières M. Marcel Verslype que j'avais réussi à détourner de ses fonctions européennes puisqu'il était le conseiller de M. Karel Van Miert à l'époque où ce dernier était commissaire européen aux Transports. J'avais donc la chance de pouvoir compter sur un grand spécialiste au niveau belge d'une part, et sur un grand spécialiste du transport terrestre européen d'autre part. M. Verslype est d'ailleurs devenu le patron de l'ERA qui s'occupe de la sécurité au niveau européen.

Ceci compensait sans doute un peu. Nous sommes à cette époque dans la suite de la grande réforme qu'a subie l'État belge en 1988.

Celle-ci a impliqué la régionalisation d'une grande partie des compétences et de nombreux agents du ministère des Transports ont quitté le département pour s'occuper de ces matières au niveau régional.

À quel point la problématique de la sécurité a-t-elle été ressentie comme urgente? Vous comprendrez qu'après autant de temps, il m'est difficile d'apporter une réponse extrêmement précise à ce sujet. Mais je n'ai jamais douté au niveau du chemin de fer, de ses agents, de ses responsables, de l'existence d'une véritable priorité en matière de sécurité. La sécurité est au cœur même du travail quotidien de tous les travailleurs du rail.

Pour répondre précisément à cette question, je me suis permis d'interroger récemment M. Forton, le commissaire du gouvernement, qui suivait toutes les réunions du conseil. Il me dit que la sécurité est présente partout à la SNCB, par voie de consignes, par voie de circulaires, par voie de règlements internes, par des formations et, ensuite, que jamais, cette problématique n'a été évoquée dans ces rapports vis-à-vis de mon département. "Jamais", ajoute-t-il, "je n'ai décelé

de défaut en matière de sécurité ou d'utilisation des finances à d'autres fins dans les plans qui étaient proposés".

J'ai tenté de me replonger dans cette époque. Pour ce faire, j'ai recherché via internet les questions parlementaires qui m'étaient adressées pendant ces deux années-là. J'ai pu relever celles de la Chambre, qui était déjà informatisée. Ce n'était, hélas, pas le cas au Sénat. Rien qu'à la Chambre, 300 questions sur moins de deux ans m'ont été posées à propos de la SNCB.

Je dois dire que, quand je fais l'inventaire, la problématique de la sécurité y est très peu abordée – il s'agissait de remarques ponctuelles ou de questions portant sur la sécurité au sens large, mais pas de la sécurité au sens où votre commission l'entend aujourd'hui. Cela portait notamment sur la criminalité, les agressions à l'égard du personnel – c'est d'actualité, en tout cas, dans ma région –, les actes de vandalisme aux abords et à l'intérieur des gares, les suicides sur le rail. J'ai même retrouvé une question qui m'a fait quelque peu sourire, puisqu'une collègue de l'époque me proposait d'exiger le port de la ceinture de sécurité pour les voyageurs dans les trains. Le seul sujet, mes chers collègues, qui venait d'une manière quelque peu récurrente était la problématique des passages à niveau. Je sais qu'on vous en a déjà parlé; je pense qu'on n'insistera jamais assez à ce sujet.

Je vais d'ailleurs vous donner quelques chiffres à cet égard. Aalter, je pense: cinq morts en 1982. Savez-vous combien d'accidents mortels nous avons eu à déplorer dans les années quatre-vingt, donc sur dix ans, aux passages à niveau? Deux cent onze morts! En 1981: il y eut vingt-sept accidents mortels. En 1991, dix ans plus tard: dix morts. Et la décroissance, par bonheur, est marquée chaque année. C'est une question parlementaire qui me permet de vous donner ces chiffres. J'ai donné la réponse en 1992. Je vous la transmettrai pour qu'elle puisse figurer, si vous le souhaitez, dans votre rapport.

Bref, la sécurité était-elle une priorité? Je réponds: certainement. Mais était-elle ressentie comme une urgence? Je ne le pense pas, parce que l'urgence, c'était d'abord de garantir la sécurité à d'autres endroits, et tout particulièrement la question des passages à niveau qui n'a cessé de s'améliorer.

Par ailleurs, je dois dire que, pendant la durée de mon mandat de ministre des Communications, depuis Aalter, il n'y avait plus eu d'accident grave. Je n'en ai pas connu. M. Dehaene n'en a pas

connu non plus. Ce qui importait, à l'époque, c'était le confort des voyageurs dans les trains, dans les gares, leur information, l'amélioration du service commercial, l'augmentation des vitesses et des cadences, c'était faire partir et arriver les trains à l'heure; hélas, monsieur le président, je ne pense pas que nous ayons beaucoup progressé en cette matière!

Je peux vous transmettre le texte de l'accord de gouvernement, ayant été l'un des négociateurs après les élections de 1991.

J'ajoute qu'en matière de transport terrestre, à l'époque, c'était l'arrivée du TGV qui motivait beaucoup d'efforts.

Si je considère le travail que j'ai effectué, j'ai passé beaucoup d'heures à tenter de pacifier le climat social délicat qui régnait à la SNCB.

Enfin, je voudrais dire un dernier mot pour répondre à la question de savoir quels sont les rapports entre le monde de l'entreprise et celui de la SNCB.

Comme cela figure dans le rapport des experts, dès le début des années 80, des liens privilégiés apparaissent entre ACEC et la SNCB. Même si je n'ai pas de souvenirs précis quant aux différents contrats qui ont été passés par mes collègues que ce soit avec ACEC, Siemens, Bombardier et d'autres, je voudrais quand même souligner qu'il y avait une étroite imbrication entre le développement de l'économie belge représentée par un certain nombre d'entreprises et le développement du chemin de fer, notamment en matière de sécurité.

C'était à un point tel que, dans tous les contrats et d'une manière globale, nous devions nous assurer qu'il y avait autant de retombées (exprimées en pourcentage) en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie, au départ des grands contrats qui étaient passés.

Tout cela s'est régulé très rapidement ensuite en 1993, date à laquelle ont débuté des législations en matière de marchés publics sous l'impulsion européenne.

Chacun comprendra qu'à l'époque la priorité étant donnée à l'emploi, il était évident que dans toutes les matières où l'État était amené à investir, les retombées économiques pour notre pays étaient la première préoccupation. Il n'y avait pas d'autre préoccupation que celle-là en recherchant l'efficacité, ce qui va de soi.

Pour que les choses soient claires, vous comprendrez – et je ne souhaite pas développer plus ce point – que certaines expériences de vie antérieures m'avaient appris à éviter les contacts avec les industriels.

Voilà, monsieur le président, mesdames et messieurs, l'intervention que je souhaitais faire. J'espère que malgré la distance dans le temps, ceci aura pu contribuer quelque peu à faire avancer le dossier qui vous occupe. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

De voorzitter: Mijnheer Coëme, ik dank u voor uw uiteenzetting.

Collega's, zoals tijdens de vorige hoorzittingen kunt u aansluitend vragen stellen omtrent eenzelfde thema. Ik stel dus voor thematisch te werk te gaan.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Coëme, merci pour votre exposé. Je voulais revenir tout d'abord sur la question des liens entre le gouvernement, le ministre de tutelle et la SNCB. Vous nous avez clairement expliqué en quoi la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes modifie la donne – et on peut vous suivre sans problème dans votre raisonnement. Il n'en est pas moins vrai que lors des auditions, les responsables de la SNCB affirment que les politiques ne les sollicitaient pas sur les questions de sécurité, qui ne constituaient pas la plus grande priorité. Par ailleurs, nous entendons des hommes politiques dire qu'ils n'ont jamais été particulièrement sollicités sur les questions de sécurité par les responsables de la SNCB.

On a donc l'impression qu'il n'y avait pas d'attente réciproque sur cette question. Néanmoins, vous avez évoqué le fait qu'une de vos responsabilités en tant que ministre de tutelle avait été de veiller au respect du contrat de gestion. Vous avez évoqué différents points ayant trait à la sécurité, ainsi que le fait que le plan d'investissement était annexé au contrat de gestion, comme cela devait déjà être le cas à l'époque. Quelles initiatives avez-vous prises pour assurer le respect de ce contrat de gestion?

Avez-vous mis en place un système permettant d'évaluer la manière dont les questions de sécurité évoquées dans le contrat de gestion étaient traitées, la manière dont le plan d'investissement était mis en œuvre? Même si les montants étaient prévus dans les plans

d'investissement, dans les budgets, on se rend compte que peu de projets en matière de sécurité ferroviaire, de systèmes de sécurité automatiques ont abouti. Y avait-il à travers l'administration, directement vers la SNCB, une politique d'évaluation réelle de la mise en œuvre des dispositions du contrat de gestion et du plan d'investissement qui lui était annexé?

Guy Coëme: Pour illustrer les relations, et la différence de relations, qui pouvaient exister entre le ministre des Communications que j'étais à l'époque par rapport à mes prédécesseurs, je vous dirais que je suis allé une fois devant le conseil d'administration du chemin de fer; c'était fin 1992 et lors d'une occasion presque festive puisque c'était la signature du premier contrat de gestion. Je ne suis plus jamais allé devant le conseil d'administration parce que ce n'était pas ma place. C'était celle de mes prédécesseurs. Il faut le reconnaître mais cela traduit la différence fondamentale qui pouvait y avoir au niveau de la gestion.

En ce qui concerne la sécurité, je pense avoir déjà répondu en partie à votre question dans mon introduction. Il n'y avait rien concernant la sécurité dans l'accord du gouvernement de l'époque. Nous avons négocié CVP, PSC, PS et socialistes flamands. Cet accord, qui allait amener au gouvernement Dehaene, ne fait pas mention d'un seul mot sur la sécurité. C'est vous dire que cette problématique n'est pas retenue comme étant, au niveau politique global, un problème majeur.

Je l'ai dit à la fin de mon exposé: la catastrophe d'Aalter était loin, la problématique des passages à niveau était beaucoup plus prégnante et retenait l'attention. Mais elle ne se trouve quand même pas dans l'accord et il n'y a rien dans la déclaration gouvernementale. C'est donc uniquement dans les relations entre le ministre, le gouvernement ensuite, et la SNCB que cette matière a été évoquée dans le cadre du contrat de gestion.

On ne trouve pratiquement, sur ces matières, dans l'accord gouvernemental, que la problématique qui vise à répondre au citoyen en tant que consommateur de services publics. D'ailleurs, à l'époque, nous allons créer les médiateurs dans toutes ces entreprises, y compris à la SNCB. Tout était fait pour que l'on cherche à répondre à la préoccupation des utilisateurs du chemin de fer. Je pense, et je le redis, que la sécurité était incluse dans l'ensemble des décisions sans être précisée, à l'exception de ce que je vous ai dit pour les passages à niveau.

Comment était-ce contrôlé? C'était la mission du commissaire du gouvernement M. Forton.

Je vous ai dit ce qu'il en était en ce qui concerne la sécurité. Aucun signal d'alerte ne m'a été donné par le commissaire du gouvernement à cette époque-là.

J'ai obtenu, voici à peine deux jours, le rapport qui concerne l'exécution du programme d'investissement. Il répond en partie à votre question. Comment le programme STAR 21 est-il exécuté? Je peux vous répondre pour l'année 1992 qui est la première qui me concerne. À l'époque, je n'ai pas pu avoir ce document car je l'ai signé au Conseil des ministres. Je vous le remettrai si vous le souhaitez. Mon successeur a introduit le même dossier un an plus tard pour l'année 1993.

Le 24 septembre 1993, je fais rapport concernant l'exécution du programme de 1992. J'enchaîne directement sur la conclusion pour ne pas être trop long. Comme conclusion générale, la SNCB a pleinement utilisé, par des investissements à hauteur de 14,849 milliards, les moyens financiers de 1992 mis à sa disposition dans le cadre du plan décennal 1991-2000. Ces moyens ont été attribués en concordance avec les objectifs de ce plan décennal. Il y a eu un glissement mais je pense que j'égarerai la commission si je vous en parlais plus longuement. Vous trouverez le document à ce sujet. On doit pouvoir retenir que des moyens ont été utilisés pleinement, y compris les moyens en matière de sécurité. En tout cas, rien n'indique le contraire. Je ne peux pas répondre autrement à votre question.

De **voorzitter:** Wenst er nog iemand vragen te stellen over dit of een ander onderwerp?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur Coëme, j'ai bien écouté votre intervention, claire et détaillée. Pourtant, il me semble que vous n'avez pas parlé d'une chose durant votre intervention: la première directive européenne.

Pouvez-vous me dire pourquoi on a tant tardé à reprendre dans le droit belge cette directive 91 relative à la sécurité?

Guy Coëme: En effet, j'aurais pu parler de cette directive 91; excusez-moi. Cette directive 91 était extrêmement générale de l'avis de tous les spécialistes. Elle concernait diverses matières. Elle visait à intégrer au mieux les sociétés de

chemins de fer nationales dans le cadre européen, exigeant notamment une séparation entre les parties exploitation et infrastructure. Elle concernait également la problématique de la comptabilité des sociétés nationales, qui devaient être dorénavant régies par le droit européen. Elle devait aussi permettre aux chemins de fer belges d'opérer sur le territoire d'autres pays européens et, à l'inverse, par les meilleurs moyens, autoriser ces chemins de fer concurrents à traverser la Belgique.

Elle date de 1991. J'ai lu qu'en réalité, elle avait pris trois ou quatre ans avant d'être mise en œuvre. La raison pour laquelle cela n'a pas été fait plus rapidement, c'est essentiellement la complexité de cette directive qui touche à des secteurs très variés: comptabilité, infrastructure, etc. C'était donc une remise en cause fondamentale qu'il a fallu le temps de digérer avant de rédiger des textes. De fait, elle a été mise en œuvre complètement avant la rédaction des textes. J'ajoute que la faiblesse quantitative de l'administration – ainsi que j'en ai parlé dans mon introduction – ne facilitait évidemment pas les choses.

Je crois que l'on peut dire à cet égard que nous avons certes accumulé un retard dans l'application de cette directive, mais que cela n'a jamais porté atteinte à la sécurité: en effet, ce n'est pas la sécurité au sens où votre commission l'entend qui était en cause. Nous n'avons jamais été pénalisés ni mis en demeure au niveau européen par rapport à cette directive. J'ajouterai, madame Musin, que pratiquement tous les pays européens accusaient un retard de cette nature.

Une des difficultés de l'époque, c'est que pour mettre en œuvre la directive, nous devions nous concerter avec les Régions. C'était une nouveauté. Avant, c'était simple car c'était fédéral. Les négociations durant les deux ans où je me suis trouvé là ont été longues et n'étaient certes pas faciles.

Christophe Bastin (cdH): Merci, monsieur Coëme, pour votre exposé.

Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que ce sont les cheminots qui connaissent le mieux le terrain. Aujourd'hui encore, on nous interpelle.

Pouvez-vous me dire, dans les années 1992 et 1993, quel était exactement le nombre de niveaux à franchir par ces cheminots pour faire remonter l'information le plus rapidement possible vers la

hiérarchie et principalement sur tout ce qui touchait à la sécurité? Avez-vous pensé à améliorer cette communication?

Vous avez parlé assez longuement de l'article 57. Quel était la personne ou l'organisme qui vous faisait rapport sur l'aspect sécuritaire ?

Guy Coëme: La personne qui faisait rapport était M. Forton. Il était le seul lien officiel entre les instances de la SNCB et moi-même. Il le faisait vis-à-vis du cabinet, certainement auprès de M. Verslype. Quand les choses étaient importantes, il le faisait à moi.

J'ai dit dans mon introduction que jamais la problématique de la sécurité comme vous la concevez n'avait été abordée dans les rapports de M. Forton. Il me l'a confirmé ces derniers jours.

En ce qui concerne la façon dont les cheminots pouvaient faire remonter l'information en matière de sécurité, il y a des procédures internes qui non seulement font remonter l'information mais la font évidemment descendre aussi jusqu'à ceux qui sont chargés de l'appliquer. Il y a des procédures internes par voie de circulaires, de consignes, etc. J'aurais été bien en peine à cette époque de pouvoir à brûle-pourpoint vous les énumérer. Dix-huit ans après, je ne le puis pas et j'espère que vous le comprendrez. Tout cela est prévu par des procédures internes.

J'ajoute qu'il y avait des voies officieuses. La plus rapide et la plus efficace était la voie des organisations syndicales à qui j'ouvrais la porte quand c'était nécessaire. Les conflits pouvaient porter sur différentes choses mais s'ils concernaient la sécurité, ils étaient abordés également tant par M. Bovy que par M. Damilot qui représentaient à l'époque la CSC et la CGSP.

Je n'ai pas connaissance du fait qu'à cette époque, l'un ou l'autre m'ait parlé vraiment de problèmes de sécurité; le problème était ailleurs, il s'agissait évidemment des difficultés financières du chemin de fer, parallèles à celles de l'État, c'étaient les relations sociales tendues entre la direction et le personnel, c'était aussi la crainte du personnel et d'autres sans doute que le TGV et les moyens qu'on allait lui consacrer ne fassent négliger le trafic intérieur, souvent aussi, parce que nous étions amenés à appliquer un plan qui visait à rationaliser certaines lignes et à supprimer des gares qui n'étaient plus très fréquentées.

Il y a donc la voie officielle, ascendante et descendante mais aussi ces contacts très faciles

entre les interlocuteurs et moi.

Christophe Bastin (cdH): J'espère bien qu'un jour, la procédure officielle sera aussi efficace que la procédure officieuse. C'est dans cette direction qu'ira le rapport.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre exposé. Vous avez mentionné des objectifs de l'époque centrés sur le niveau de confort pour le voyageur, la qualité, la ponctualité et l'augmentation de la vitesse. C'est au même moment d'ailleurs qu'on voit apparaître le réseau à grande vitesse. Dans le rapport et même au niveau du conseil d'administration, nous avons eu connaissance que la SNCB avait conscience de son retard en matière de sécurité sur le réseau du chemin de fer. En aviez-vous été informé? Y a-t-il eu des débats sur ce thème?

Guy Coëme: La réponse est non. Je ne peux en dire davantage: c'est non. C'est dommage: la première question que j'ai posée à M. Forton, c'était pour lui demander s'il avait encore des rapports qu'il pourrait m'adresser. De mon côté, je n'en avais aucune trace. Par ailleurs, M. Forton m'a dit que dans les divers déménagements qu'a connus le département du transport terrestre, il n'avait pas gardé trace de ces rapports. Mais, me disait-il, il y a trois jours, de toute façon, la problématique de la sécurité n'était pas évoquée dans ces rapports.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Coëme, je voudrais revenir sur la problématique du contrat de gestion. Vous nous avez parlé de la généralisation à bord des engins de traction de la technique de transmission balises-locomotives lors du premier contrat de gestion que vous avez signé au nom du gouvernement avec la SNCB. Ce contrat de gestion courait de 1992 à 1997. Or, nos travaux ont montré que cette généralisation, sous cette période, n'a pas été mise en œuvre. La TBL1, vous l'avez évoqué, a été freinée par des mesures d'économie, notamment, en 1987 et on a, non pas généralisé, mais équipé une toute petite partie du réseau et des engins de traction.

J'ai bien entendu le mot clé d'autonomie, que vous avez cité au début de votre intervention, pour expliquer quels étaient vos rapports avec la SNCB en tant que ministre de tutelle.

Pouvez-vous nous donner des explications sur le fait que cet élément de sécurité n'a pas été respecté dans le contrat de gestion?

Guy Coëme: Non. J'ai lu beaucoup d'explications

pour préparer mon audition mais je ne peux les faire miennes puisque je n'ai pas eu l'expérience à ce moment-là. L'explication que j'aurais peut-être pu vous donner, je ne peux vous la donner puisque mon attention n'a jamais été attirée sur ce point. J'ai lu dans un document que c'était en 1994 qu'on a considéré qu'il y avait effectivement un retard dans la mise en œuvre du TBL. Je n'étais plus là à cette époque. Je répète que cette problématique n'a jamais été mise en évidence, à l'exception du contrat de gestion dans lequel le mot TBL figurait. J'étais donc en droit de penser que les choses se déroulaient normalement. Même dans les rapports que je recevais, il n'était pas question de cela.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Dans le rapport d'exécution dont vous avez parlé, le programme TBL apparaissait-il?

Guy Coëme: Non, pas du tout. Je vous le remettrai, parce qu'il est intéressant. Il y est question à la fois des moyens financiers disponibles et de l'exécution du programme d'investissement en 1992. Mais les dispositifs pour la sécurité n'apparaissent pas dans ce rapport qui fait pourtant cinq à six pages et qui se conclut par le fait que les moyens ont été pleinement utilisés. Cependant, je ne peux pas le préciser pour la sécurité.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie.

De voorzitter: Mijnheer Coëme, eigenlijk kan ik dan concluderen dat met de wetgeving van 1991 de slinger volledig de andere kant is uitgeslaan. Zo zat bijvoorbeeld uw voorganger De Croo de raad van bestuur nog voor. In de wetgeving van 1991 onderstreept u zeer sterk het woord autonomie. Autonome overheidsbedrijven. Als ik uw uiteenzetting beluister, meen ik dat de slinger zeer ver de andere kant is uitgeslaan. De politiek heeft gezegd naar het financiële te kijken, naar de grote lijnen, maar dat het aan de overheidsbedrijven zelf was om de invulling te geven via hun beheersovereenkomst.

Collega's, binnen die verschillende slingerbewegingen zijn wij op een moment gekomen waarop de politiek waarschijnlijk – stel dat er ooit een regeringsakkoord komt – terug een aantal aandachtspunten moet hebben om bepaalde prioritaire investeringen, die de politiek wenselijk acht, in een beheersovereenkomst te krijgen. Dit is meer een bedenking dan een vraag.

Hoorzitting met de heer Elio Di Rupo, minister van Verkeer en Overheidsbedrijven tussen 1994 en 1995

onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Elio Di Rupo, ministre des Communications et des Entreprises publiques de 1994 à 1995 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter**: Mijnheer Di Rupo, welkom in onze commissie.

Vous avez reçu les deux rapports des experts et ceux de la Cour des Comptes et de l'ERA.

Dat zijn de basisrapporten waarmee deze commissie heeft gewerkt. In onze werkzaamheden bereiken wij inmiddels de historische zittingen in de periode waarin u regeringsverantwoordelijkheid droeg. Ik stel voor dat u uw bemerkings omtrent die periode kenbaar maakt aan de hand van de rapporten en de vragen die u op voorhand werden toegezonden. De parlementsleden kunnen achteraf vragen stellen en bijkomende verduidelijkingen vragen, zodat wij een debat krijgen.

Elio Di Rupo: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, dames en heren, eerst wens ik hulde te brengen aan uw werk, aan de kwaliteit van de verslagen en aan de pedagogische zorg die u in een ingewikkelde materie bewust aan de dag legt.

Mes premières pensées, monsieur le président, vont aux victimes et à leur famille. Le 15 février 2010 et les jours qui suivirent furent des jours noirs. Parmi les 162 blessés, une grande majorité venait de ma région. Parmi les 18 morts, 15 personnes étaient issues de la région montoise. Trois d'entre elles étaient des connaissances proches.

Waarde collega's, u hebt mij uitgenodigd om uitleg te geven over de uitvoering van mijn functie als minister van Communicatie en Overheidsbedrijven, van 1994 tot 1995, op basis van verslagen die door experts, het Rekenhof en het European Railway Agency werden opgesteld. Ik hoop dat mijn toelichting u kan helpen om de best mogelijke voorstellen te formuleren om de veiligheid van het spoor te verbeteren. Zelfs al is het vertellen van handelingen die al vijftien tot

zestien jaar oud zijn een moeilijke oefening voor mijn geheugen.

Avant de relater quelques faits de l'époque, permettez-moi de rappeler qu'il est toujours périlleux d'examiner les faits antérieurs au regard des préoccupations du présent. À chaque période, les décisions politiques sont fonction des paramètres et des contraintes du moment.

Mijn uiteenzetting zou moeten toelaten om mijn actie als minister in verband met de inzet van destijds, meer bepaald inzake veiligheid, in de context te plaatsen.

Ik zal de volgende punten aanhalen. Ten eerste, de algemene context van die periode. Ten tweede, de nieuwe vormen van voogdij over de overheidsbedrijven. Ten derde, de uitdagingen van de NMBS van die tijd. Ten slotte, hoe stond het toen met de veiligheid?

Eerst zou ik u de algemene context van die periode in herinnering willen brengen. Ik ben minister van Communicatie en Overheidsbedrijven geworden in de loop van de legislatuur, begin 1994. Mijn mandaat liep af in juni 1995. Het ging dus over een korte periode van zeventien maanden.

De sociale en economische context en de toestand van de staatsfinanciën in die tijd waren heel moeilijk, ik zou zeggen: zoals nu. Er was de uitvoering van het globaal plan om het concurrentievermogen en de werkgelegenheid te herstellen en de toekomst van de sociale zekerheid veilig te stellen. Er werden grote saneringsmaatregelen doorgevoerd om de schuldenlast van België te verminderen. Er werden economische maatregelen genomen in alle sectoren, en dus ook bij de NMBS.

Het budget van de NMBS was al drastisch verminderd op het einde van de jaren '80. Haar investeringskredieten van 8,8 miljard Belgische frank in 1987 waren met 28 % in 1988 verminderd, om 6,1 miljard in 1990 te bereiken. Het aantal werknemers zakte van 67 500 in 1982 naar 42 400 in 1994. Die realiteit zal het bedrijf blijven beïnvloeden in zijn capaciteit om zijn activiteit als overheidsdienst te ontwikkelen.

In 1994 kwamen de investeringsbudgetten met een bedrag van 14,6 miljard eindelijk opnieuw op het basisoniveau dat voorzien was ten tijde van de opmaak van het STAR21-plan.

De nieuwe vormen van voogdij over de

overheidsbedrijven.

Een ander element zorgde voor een grondige wijziging van de relatie tussen de minister en de NMBS: de uitvoering van de wet op de overheidsbedrijven van 21 maart 1991. De mechanismen van de liberalisering van de spoorwegen werden progressief uitgevoerd volgens de trends op Europees niveau.

Ik was de tweede minister die in dit nieuwe wettelijke kader functioneerde. Concreet betekent dit dat de manier waarop de minister zijn gezag over de NMBS uitoefende erg verschilde van de manier waarop zijn voorgangers dit deden.

La loi de 1991 relative aux entreprises publiques introduit une distinction entre des activités de service public et des activités exercées en concurrence. Pour ces dernières, l'entreprise a une autonomie totale, en tout cas maximale.

En exécution de la loi, la SNCB, comme d'autres entreprises publiques, s'autonomise fortement de l'État belge, notamment pour ses activités commerciales, qui ne relèvent pas des missions de service public, comme par exemple le transport marchandises, ABX, transport international.

Le contrat de gestion – j'imagine que vous en avez parlé avec mon prédécesseur – est l'instrument qui règle les modalités selon lesquelles la SNCB réalise ses missions de service public attribuées par l'État.

Le ministre, quant à lui, voit son rôle fondamentalement modifié: il verra ses compétences essentiellement limitées à la bonne exécution des missions de service public, tel que décrit dans le contrat de gestion. La loi de 1991 précise d'ailleurs que son pouvoir de contrôle n'est pas direct, ce qui est un élément d'une grande importance. Son pouvoir de contrôle s'exerce via l'intervention d'un commissaire du gouvernement. Le contrôle du commissaire du gouvernement porte sur la légalité des décisions et non sur leur opportunité.

Dans les faits, le rôle du ministre de tutelle à l'époque s'exerçait à travers le commissaire, qui lui se devait de garantir le respect de la loi, de veiller au respect du statut organique de la SNCB, de s'assurer de la réalisation du contrat de gestion, de veiller à la bonne exécution des moyens publics, de demander à l'entreprise de proposer des actions qui permettraient d'améliorer l'exécution des missions de service public ou, le cas échéant, de rechercher de nouveaux moyens

qui permettraient à l'entreprise d'assurer ses missions dans les meilleures conditions.

En résumé, la transformation de la SNCB en société anonyme de droit public se traduit donc par une plus grande autonomie de gestion dans l'entreprise et une plus grande distance avec le ministre.

Les missions de service public, quant à elles, sont gérées sur base d'un lien contractuel, comme je viens de l'indiquer. Les missions hors service public sont laissées à la complète autonomie de l'entreprise.

Comme vous en avez sans doute parlé, le premier contrat de gestion a été conclu par mon prédécesseur et portait sur une période de 1992 à 1997. En 1994-1995, le commissaire du gouvernement était M. Pierre Forton, fonctionnaire du ministère des Communications, directeur général des Transports. Je dois dire que personnellement et tout le monde à l'époque nous accordions à reconnaître son professionnalisme, sa qualité dans l'exercice de ses différentes missions.

Ma tâche principale de ministre à l'égard de la SNCB a été de veiller à ce que l'entreprise mette en œuvre complètement, dans son fonctionnement interne, les nouveaux modes de gouvernance édictés par la loi de 1991, atteigne les objectifs de son contrat de gestion et se dote d'une vision stratégique à dix ans, tout en étant à l'écoute des usagers et des travailleurs de l'entreprise.

N'étant pas ingénieur civil spécialisé dans le rail, vous imaginez que je me suis appuyé sur les instances de la SNCB (conseil d'administration, comité de direction, administration, commissaires du gouvernement) pour apprécier les mesures qui devaient être prises au niveau du gouvernement ou du ministre. Je voudrais souligner que le commissaire du gouvernement n'a pas usé de son droit de recours, qui aurait permis au ministre d'agir s'il y avait eu un problème, pendant la durée de mon mandat.

Quels étaient les défis de la SNCB à l'époque?

Le premier défi était d'améliorer le service aux usagers du réseau intérieur à travers, notamment, le maintien des lignes et des gares, accroître l'offre et le confort dans les trains, améliorer l'information et le confort dans les gares, assurer la régularité des trains, pratiquer des tarifs accessibles. En gros, c'était le plan STAR 21 qui

avait été lancé sous M. Dehaene.

Le deuxième défi était de doter notre pays, à l'instar des pays voisins, d'un réseau de trains à grande vitesse, vecteur important de mobilité rapide pour les moyennes distances.

Le troisième défi était d'assurer l'équilibre financier de l'entreprise pour préserver, notamment, un service public ferroviaire de qualité. Selon moi, il ne pouvait y avoir de survie durable d'un service public avec des pertes financières substantielles.

Monsieur le président, pour mesurer les difficultés financières abyssales de l'époque, je me dois de rappeler que les pertes d'exploitation à la fin 1993 étaient d'à peu près 3,7 milliards de francs belges et que la dette de l'entreprise s'élevait à 100 milliards de francs belges. Le rapport des commissaires aux comptes prévoyait que les fonds propres deviendraient négatifs dès 1997 si rien n'était entrepris. J'étais donc dans une situation où il fallait agir.

Début 1994, la SNCB vit également un profond malaise social: remise en question de la qualité du service au regard des attentes des usagers, conflits internes, restructuration mal vécue. Comme je l'ai dit, une de mes grandes craintes était que la non-maîtrise des finances de l'entreprise ne conduise à une diminution de l'offre, que ce soit au niveau des lignes, des dessertes ou des fréquences. Or, il était évident, déjà à l'époque, que les défis environnementaux intensifieraient l'usage des transports en commun, ce qui est une réalité aujourd'hui.

Par ailleurs, il fallait réaliser des investissements supplémentaires tant pour le TGV que pour STAR 21, tout en veillant à ce que le financement TGV ne pèse pas sur les investissements du trafic intérieur.

Dans ce contexte, la question d'une nouvelle intervention financière des pouvoirs publics pour éviter de creuser le déficit s'est posée. Pour faire bref, l'équation que je devais résoudre en entrant en fonction n'était ni plus, ni moins de rechercher de nouveaux scénarios pour garantir la pérennité de l'entreprise, tout en réalisant les principaux objectifs de STAR 21, en faisant en sorte que les missions de service public soient effectives, surtout après le désinvestissement des années '80, et tout en développant le réseau TGV. La position que j'ai adoptée, les experts l'ont notée. J'avais utilisé l'expression: "Il faut arrêter ce train fou!" Vous vous souviendrez que j'ai affronté les problèmes en adoptant un langage de vérité.

Si j'avais le temps, je vous lirais quelques passages de presse, quelques extraits de débat. Ma position m'a valu quelques prises de bec mémorables, à l'époque, avec les organisations syndicales. De nombreux préavis de grève, dont certains se sont concrétisés, ont d'ailleurs traduit l'inquiétude des travailleurs sur le devenir de la SNCB.

Comment réagir à cette situation budgétaire critique? En mars 1994, peu après mon entrée en fonction, le conseil d'administration m'a demandé de renégocier le projet TGV, en raison des difficultés de la SNCB. Après un trimestre de discussions avec les uns et les autres, j'ai voulu voir plus clair. C'est ainsi que j'ai fait appel à des consultants extérieurs pour identifier les problèmes et trouver des pistes de solution. J'ai commandé, en juillet 1994, un audit à Coopers & Lybrand sur les perspectives financières. Coopers & Lybrand remettra des conclusions très pessimistes, en prédisant un endettement de 400 milliards de francs belges à l'horizon 2005, toute chose étant égale, par ailleurs.

Il était évident qu'il fallait agir d'urgence. Il fallait, comme partout, réduire les dépenses de l'entreprise et augmenter les recettes. Les recettes supplémentaires ne pouvaient pas provenir des usagers, c'est donc l'État qui devait faire un effort.

C'est ainsi qu'avec l'accord du gouvernement, j'ai fait en sorte qu'une partie de la nouvelle eurovignette qui a été imposée en décembre 1994 soit affectée au chemin de fer. Il y a eu là 2,5 milliards de francs belges qui ont été accordés moyennant la conclusion par la SNCB d'un plan qui devait lui permettre de revenir en équilibre; 64 % des montants devaient être consacrés à l'entretien et à l'amélioration du réseau intérieur existant. Malgré les efforts réels de l'État, ces mesures de financement complémentaire restaient cependant insuffisantes sans mesures internes de diminution des coûts. Puis, il y a eu alors ce fameux programme 2005.

Qu'en est-il alors de la sécurité? L'attention pour la sécurité telle qu'elle s'est posée après les catastrophes de Pérot et de Buizingen n'était pas aussi prégnante en 1994 et en 1995. En effet, depuis Aalter en 1982, il n'y avait pas eu d'accident mortel sur le rail en Belgique. Durant mon mandat ministériel, un seul accident fort heureusement, a eu lieu à Halanzy, sur la ligne 165 entre deux trains de marchandises, faisant cinq blessés légers.

Aucune question parlementaire durant mon mandat n'a d'ailleurs abordé explicitement ni implicitement le sujet de la sécurité en 1994-1995. Mais je me dois de souligner, et c'est un élément très important, que la sécurité était considérée par tous comme une donnée de base de toutes les activités de la SNCB. Tout le monde était convaincu que c'était une condition nécessaire au transport ferroviaire. On n'en parlait quasiment pas à l'époque car on considérait que toutes les mesures de sécurité étaient naturellement prises par l'entreprise. Il y avait, je m'en souviens, après les années 1980 où l'on avait compté, je crois, plus de 200 morts dans les passages à niveau, une très grande préoccupation sur cette question.

Tout au long des années 1990, en tout cas pour la période qui me concerne, l'essentiel des prescrits dans la sécurité, c'était le fait de la SNCB elle-même. C'est en son sein qu'il y avait l'expertise et les ingénieurs capables de mesurer ce qu'il convenait de faire.

Les circulaires, consignes, règlements, travaux adéquats, tout était sous le contrôle de la SNCB. Comme vous le savez, ce n'est qu'après 2004, avec l'évolution du droit européen qui a conduit les États membres à prendre davantage de responsabilités en matière de contrôle de la sécurité, que des prescrits ont commencé à être intégrés dans des lois, arrêtés royaux, arrêtés ministériels et qu'on a vu la mise sur pied du service de sécurité et d'interopérabilité du chemin de fer.

En matière de sécurité, le premier contrat de gestion mentionne, dans son article 57, que la SNCB s'engage, notamment à généraliser à bord des engins de traction, la technique de transmission balise-locomotive donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse ainsi qu'à la modernisation du système de signalisation afin de garantir une meilleure surveillance de la succession des trains.

Concernant le développement du système de freinage automatique TBL2-3, vu les principes d'autonomie de l'entreprise, ce type de dossier n'aterrissait pas sur mon bureau. Je ne garde d'ailleurs aucun souvenir d'un signal de l'administration de la SNCB, du commissaire du gouvernement qui aurait pu laisser entendre qu'il y avait des problèmes au niveau de la sécurité du rail ou de l'implémentation des systèmes de sécurité.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les

commissaires, cette brève synthèse avait pour objectif de vous rappeler le contexte dans lequel j'ai été amené à exercer les fonctions de ministre des Communications et des Entreprises publiques. J'ai tenté, non seulement de vous rappeler les enjeux auxquels j'ai été confronté, qui touchaient le maintien d'un service public ferroviaire de qualité, tout en définissant un cadre qui permet de poursuivre le développement du trafic intérieur et tracer les contours du projet TGV pour une mobilité ferroviaire qu'exigeait l'époque contemporaine.

Voorzitter: Christophe Bastin.

Président: Christophe Bastin.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre exposé. J'aurais voulu rebondir sur un élément très concret à la suite de l'audition de M. Coëme. Vous avez évoqué la manière dont la tutelle était assurée par le gouvernement, essentiellement via le commissaire du gouvernement, sur la SNCB.

M. Coëme a évoqué avec nous les rapports d'exécution des plans d'investissement. Les plans d'investissement sont annexés au contrat de gestion. Il nous a dit qu'il était amené à signer et à présenter au gouvernement un rapport du plan d'exécution, en tout cas, pour les années où il assurait la fonction.

Avez-vous, vous-même, été amené à déposer ce genre de document, c'est-à-dire un rapport d'exécution sur le plan d'investissement décennal et si, le cas échéant, ce dernier évoquait la manière dont les investissements en matière de sécurité étaient mis en œuvre?

Je vous pose la question, car le contrat de gestion indique effectivement: "Mise en œuvre du système TBL". Une des conclusions provisoires de nos travaux indique qu'après les mesures d'économie prises en 1987, le système TBL s'est éteint et n'a pas été généralisé, comme le préconisait le contrat de gestion, à l'ensemble du réseau.

Elio Di Rupo: Monsieur Balcaen, permettez-moi de me limiter uniquement à la période où j'exerçais mes fonctions. Je ne ferai aucun commentaire ni sur ce qui s'est passé antérieurement, ni sur ce qui s'est passé par la suite. Il vous appartient d'apporter les considérations que vous souhaitez.

Durant les 17 mois de mon mandat, les questions de sécurité n'étaient pas évoquées au niveau du ministre, simplement parce que chacun

considérerait que toutes les mesures étaient prises.

Nous avons appris, via les rapports d'experts, l'existence de rapports internes à la SNCB. Mais ces rapports, je ne suis même pas certains qu'ils aient atteint le conseil d'administration à mon époque! En tout cas, ils ne sont jamais parvenus au niveau du ministre!

Le plan d'investissement 1991-1992 prévoyait en gros un peu plus de 2 milliards sur la décennie et 1 milliard jusqu'en 1995. Quand on regarde l'exécution du budget d'investissement durant les deux années, on peut voir ceci: en 1995, il y a eu un investissement de 131 millions pour le système de sécurité en général. Là, on en était à une utilisation, par rapport à ce qui avait été budgété, de 38 %. C'est relativement faible.

En revanche, et je vous le disais tout à l'heure, la préoccupation de l'époque, c'était les passages à niveau. En 1995, on a utilisé 514 millions, ce qui représente 208 % du budget prévu. Donc, on voit bien que, cette année-là, il y a eu une réorientation budgétaire sur les passages à niveau. Ces investissements font suite à ceux de 1994, qui s'élevaient d'une part à 554 millions pour la sécurité des passages à niveau – 160% de plus que ce qui avait été budgété – et, de l'autre, à 150 millions pour la sécurité en général – au lieu des 43 millions budgétés. Cela veut dire qu'à l'époque, il y avait eu un effort d'à peu près 350 %.

Pour la période 1991-1995, l'exécution du budget sécurité était d'environ 80 %. Voilà la réalité telle qu'elle existait à ce moment-là.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Di Rupo, je vous remercie pour ces précisions. Les documents que vous citez sont bien issus du rapport d'exécution?

Elio Di Rupo: Oui.

Ce sont des documents qui font suite à tout ce que nous avons pu retrouver. Si cela vous intéresse, je peux bien entendu vous adresser ces chiffres, parce que j'imagine qu'il ne doit pas être aisé de les prendre au vol. Je les ferai parvenir au président.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur Di Rupo, ma question porte sur les investissements. Tout à l'heure, vous parliez du dossier TGV qui coûtait cher à la SNCB dans les

années '90.

J'aurais voulu savoir si les investissements réalisés en cette matière ne s'étaient pas faits au détriment du trafic interne, donc au détriment d'investissements plus conséquents en matière de sécurité.

Elio Di Rupo: D'abord, c'était une époque où les principales préoccupations, outre la sécurité aux passages à niveau – je rappelle que, dans les années '80, on y comptait plus de 200 morts, ce qui n'est pas rien; par rapport à ce dont nous discutons, qui est déjà une catastrophe en soi, on mesure de quoi l'on parle et il était donc normal que la préoccupation soit concentrée sur les passages à niveau –, étaient ce changement dont, aujourd'hui, on ne mesure pas le caractère difficile qui était de faire passer la SNCB d'entreprise d'État à entreprise publique autonome.

Je puis vous dire que cette évolution a été très difficile. Quand je suis devenu ministre en 1994, j'ai été frappé par le peu de conscience qu'avaient à la fois une partie de la classe politique, une partie des syndicats, une partie des responsables des entreprises publiques (nous pourrions parler de Belgacom et d'autres) du fait que l'Union européenne avait déjà indiqué, avec son livre vert, entre autres, que nous irions vers une très grande autonomie de gestion, une séparation nette entre le rôle de l'autorité publique et l'entreprise. Et puis, au sein même des entreprises, cette différenciation de l'infrastructure et de l'exploitation. En Belgique, comme il faut toujours être original, nous avons aujourd'hui trois entreprises; vous connaissez cela mieux que moi.

À l'époque, c'était donc la grande préoccupation. Mais, après les restrictions, il fallait réaliser des investissements dans les réseaux intérieurs, mais nous devons aussi avancer dans l'installation du TGV.

Je me souviens de débats où certains disaient qu'il fallait arrêter le TGV à Bruxelles, qu'il ne fallait pas aller plus loin. J'y étais totalement opposé; je trouvais que c'était une vue courte, c'était avoir le nez dans le guidon et ce n'était pas voir le futur.

Nous nous sommes organisés pour que les investissements TGV viennent vraiment en parallèle et n'interfèrent pas dans les investissements intérieurs, et certainement pas dans les investissements de sécurité.

J'imagine que vous verrez mon successeur; il

vous donnera des détails. Je peux vous dire dès à présent de mémoire que dans le cadre de la consolidation stratégique de Belgacom, nous avons pu obtenir un montant financier significatif lors de l'entrée d'Ameritech.

J'avais fait en sorte – j'étais resté ministre des Télécommunications et non plus des Communications – que l'on puisse avoir des montants financiers pour la Financière TGV afin qu'elle puisse vivre et amorcer la pompe des investissements.

Cela s'est fait véritablement en parallèle. Nous savions que nous ne pouvions pas interférer entre le réseau intérieur et le réseau TGV. Aujourd'hui, le TGV existe de frontière à frontière. Je n'imagine pas la capitale de l'Europe ne pas avoir ce TGV.

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre exposé. Les rapports de nos experts témoignent de l'abandon progressif du TBL1 dès la fin des années '80 et particulièrement vers 1994, le rapport pointe des retards dans le dossier TBL2-3. Vous avez souligné qu'il n'y avait pas eu d'accident mortel depuis 1982. D'après vous, l'absence d'accident est-elle une des raisons du ralentissement dans les dossiers TBL?

Mon collègue Christophe Bastin a évoqué les procédures internes en matière de sécurité et il a demandé le nombre de niveaux internes nécessaires pour rapporter des erreurs ou des manquements en matière de sécurité. Votre prédécesseur a parlé de circulaires et dit qu'une des procédures utilisées, officieuse, était la procédure syndicale. Ce type de fonctionnement ne témoigne-t-il pas d'un manque relatif de culture de sécurité au sein de la SNCB?

Elio Di Rupo: Permettez-moi de vous dire ceci. Pendant la courte période de mon mandat de ministre des Communications, j'ai eu le sentiment que la sécurité était un souci premier de tous à la SNCB, depuis le patron jusqu'à l'ouvrier sur le rail, les cheminots. Dans toutes les discussions, j'ai toujours ressenti le souci permanent de la sécurité. Après les accidents dramatiques que nous avons connus, je me suis tout de même intéressé à la situation et mon sentiment reste le même aujourd'hui. Il y a vraiment une culture de la sécurité dans l'entreprise et c'est normal: c'est tellement important qu'on n'imagine pas que cela puisse être autrement. Ceci n'empêche ni des défaillances techniques ni des défaillances

humaines.

En tout cas, pour la période où j'ai été ministre, j'avais vraiment le sentiment que la sécurité était le souci premier, depuis le sommet jusqu'à la base de la SNCB.

Pour le reste, je n'ai pas eu connaissance du fait qu'il y avait un retard, je l'ai lu dans les rapports. Le choix du TBL2-3 avait été fait en 1991 et je sais qu'un appel d'offre avait été transmis aux ACEC.

J'ai lu qu'il y avait des retards mais je n'ai pas été informé de la raison de ces retards, je n'ai reçu aucun signal à cet égard.

En matière de contrôle, la SNCB utilisait ses propres mécanismes à l'époque. La situation après 2004-2005 était très différente, avec une instance spécifique et les institutions européennes. C'est donc un univers très différent de celui que nous connaissions au début des années '90 où, avant la loi de 1991, la SNCB faisait tout en tant que société d'État mais avec les compétences entièrement en son sein. Ensuite, on a scindé le rôle de l'autorité publique avec la société publique autonome, mais toutes les compétences restent à l'intérieur même de la SNCB, qui est une entreprise d'ingénieurs.

Linda Musin (PS): Monsieur Di Rupo, vous avez dit que vous aviez le sentiment que la sécurité était le souci premier de la SNCB. Si on reprend les rapports des experts, on constate qu'ils notent avec une certaine constance l'absence de stratégie globale au niveau de la gestion de la sécurité. Ils soulignent notamment l'absence de coordination quand il s'agit du déploiement des systèmes de sécurité TBL1, TBL1+ ou ETCS.

Lorsque vous étiez ministre en charge de cette entreprise, avez-vous été interpellé par cette absence de stratégie globale?

Elio Di Rupo: Non. Rien ne permettait de porter de jugement de cette nature. On avait vraiment le sentiment que c'était sous contrôle, notamment en termes de technologie. Les responsables politiques quels qu'ils soient, en ce compris les parlementaires, imaginaient que les ingénieurs savaient quelle technologie il fallait utiliser. À la lecture des rapports, il y a des nuances, mais à l'époque il était évident que le contrôle était effectué de manière appropriée en interne. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, il y avait une seule entreprise.

Votre question me permet de rappeler, si vous le permettez, monsieur le président, ce que j'ai dit, notamment après l'accident de Buizingen. En effet, on doit situer les faits en 2010 avec les réalités de 2010.

Je ne porte aucun jugement. Je reste convaincu que la sécurité est le souci premier de la SNCB et des trois institutions, même si les rôles d'Infrabel, de la SNCB et de la Holding sont légalement différents.

On constate que, dans n'importe quel système, notamment en matière de sécurité, plus il y a d'acteurs, plus les coordinations sont difficiles. Bien entendu, à l'inverse, en voulant tout donner à une personne, on en arrive à un système peut-être trop centralisé, mais il y a de la coordination.

Je voudrais revenir un instant à ce qui a été fait au niveau du Plan Marshall du côté wallon. Quand nous avons lancé ce plan, un des soucis était de pouvoir vérifier en permanence l'exécution des centaines de mesures que nous avons prises. Qui allait suivre chacune des étapes et rapporter l'état d'avancement de chaque mesure? Après sélection, nous avons désigné un délégué général dont la mission consiste uniquement à suivre l'exécution de ce qui a été décidé. À l'époque, je m'étais permis d'adresser un courrier aux conseils d'administration de la Holding, d'Infrabel et de la SNCB en leur proposant la désignation en commun d'un rapporteur spécial de sécurité.

Celui-ci aurait été choisi de commun accord, après avoir suivi toutes les procédures utiles. Ce devait être une personne indépendante qui aurait été invitée à chacun des conseils d'administration avec obligation de faire rapport au minimum une fois tous les deux mois. On aurait pu imaginer que ce rapporteur spécial ait une petite task force. Il ne s'agissait pas de se substituer aux autres. Sa mission eût été de suivre l'évolution, l'exécution de toutes les mesures prises dans les différentes sociétés et d'informer en permanence ce qui se fait partout avec la même voix, les mêmes éléments dans les trois sociétés qui sont, qu'on le veuille ou non, à la fois indépendantes et en interconnexion.

Il était question d'une task force composée d'un nombre minimum de personnes, comprenant des responsables de la sécurité tant du Holding, de la SNCB que d'Infrabel. Ces responsables pouvaient très bien participer aux travaux de cette task force. Comme je l'avais indiqué, le rapporteur spécial pouvait faire le suivi concret et la mise en œuvre du programme de la sécurité étape par

étape, rendre un rapport au moins une fois tous les deux mois, assister comme observateur à toutes les réunions de sécurité auxquelles il souhaitait assister.

En outre, il était important de lui donner un pouvoir, celui de savoir. Le délégué général pour le plan Marshall a le pouvoir d'interroger n'importe quel fonctionnaire depuis le plus important jusqu'à la femme d'ouvrage et tout le monde est tenu de répondre. Il n'a aucun droit d'injonction. Il n'a pas le droit de dire ou de faire ceci ou cela mais personne ne peut ne pas l'informer de quelque chose. Il a, dès lors, cette faculté de prendre connaissance de ce qu'il veut, non pas par le filtre d'une éventuelle hiérarchie mais il prend l'information qu'il souhaite là où il veut, auprès de n'importe quel niveau du travail, en l'occurrence au niveau du travail de la sécurité. Fort de cela, il rédige ses rapports et peut certainement proposer un certain nombre de mesures. J'avais le sentiment qu'en relation avec l'Agence européenne des chemins de fer, un élément aurait pu compléter les mécanismes actuels que l'on trouve dans chacune des sociétés.

J'en étais convaincu déjà avant l'accident, mais à la lecture du rapport, on remarque bien que cela mériterait, à un moment donné, que ce ne soit pas d'institution en institution, tout en respectant l'autonomie, mais que le niveau d'information, surtout à la lumière de ce que l'on connaît aujourd'hui, soit identique dans les trois conseils d'administration. Voilà qui me semblait un élément additionnel.

Comme souvent, monsieur le président, on a trouvé que cette proposition était intéressante. Si elle était mise un jour en application, j'en serais ravi, mais voilà où cela en est.

Linda Musin (PS): Il est vrai qu'il était souvent question, y compris avec les experts, de disposer d'une structure faïtière sur le plan de la sécurité. J'imagine que, dans le Plan Marshall, grâce au délégué désigné, cela fonctionne bien?

Elio Di Rupo: Ce qui est important, c'est qu'on ne peut pas changer la légalité des choses. De plus, nous sommes tenus par des règles européennes extrêmement strictes entre l'infrastructure, les entreprises d'exploitation. On ne peut pas faire n'importe quoi.

Cependant, pour faire simple, personne ne peut empêcher un conseil d'administration d'inviter qui il a envie. Si les conseils d'administration invitent la même personne après s'être mis d'accord d'une

manière permanente, je ne vois pas où il y aurait une illégalité. En même temps, cela permettrait d'avoir un nœud dans un réseau, plutôt qu'une structure faïtière. En effet, je ne crois pas en la structure faïtière: c'est un autre domaine et il faut voir la compatibilité avec les prescrits légaux et les dispositions européennes. En revanche, qu'il y ait un lieu où l'information serait la même pour les trois entreprises, voilà qui serait intéressant, à mon avis.

En effet, sans entrer dans le détail du débat, j'imagine, pour l'avoir entendu, qu'il y a tous les choix, toutes les analyses possibles, mais il y a la mise en œuvre. Quand on discute avec des ingénieurs de la SNCB, ils me parlent de la durée des mises en œuvre. Même après l'accident dramatique, lorsqu'on leur demande s'ils peuvent s'y mettre à fond, ils nous répondent que même en ne faisant que cela, il leur faudrait un laps de temps extrêmement long. Tout cela est vraisemblablement vrai, mais mériterait que chaque conseil d'administration ait la même information en termes de suivi.

Voilà le sentiment qui m'animait.

De **voorzitter**: Als u mij toelaat, ga ik daar even op in.

In het voorstel dat u formuleert, oefent de *rapporteur spécial* eigenlijk een horizontale bevoegdheid uit in de drie maatschappijen. U zegt dat een van de mogelijke aanbevelingen van onze commissie erin kan bestaan een werkwijze te creëren, zodat er op een gestructureerde manier een instelling komt die horizontale bevoegdheden heeft: *un rapporteur spécial avec un taskforce*, die aan monitoring doet en die *un état d'avancement* op het vlak van veiligheid opstelt voor de drie verschillende maatschappijen.

U hebt dat voorstel al gelanceerd, als ik het goed heb begrepen?

Elio Di Rupo: Les conseils d'administration ont marqué un intérêt. J'imagine qu'ils ont eu autre chose à faire jusqu'à présent. Je n'ai pas entendu que c'était oublié à tout jamais. Je n'ai reçu aucune réponse négative.

Monsieur le président, c'est à vous à formuler les recommandations.

Le **président**: Bien sûr.

Elio Di Rupo: Le souci que j'avais en formulant une telle proposition, c'était de voir comment on

doit respecter - on peut se concentrer sur un aspect mais il faut regarder l'ensemble - des prescrits légaux, des prescrits européens, la séparation des rôles, des comptabilités, ...

Permettez-moi de vous le dire, ne m'en voulez pas mais il y avait cette phobie qu'il fallait absolument retirer l'autorité publique comme acteur de l'économie. Je n'entre pas dans le détail. C'est pour d'autres lieux ou endroits.

Aujourd'hui, tout cela s'est amplifié mais est légal. Il faudrait voir comment trouver une formule permettant d'avoir un lien structuré pour que les trois conseils puissent avoir à faire à des gens totalement indépendants qui aient accès à l'information.

Par expérience, je sais que dans les trois conseils, les trois CEO sont des gens de qualité. Ce sont des gens qui en veulent et qui ne demandent qu'à bien faire.

Ce que j'ai toujours considéré comme important c'est que l'information puisse être la même. Faisons confiance à la capacité propre des gens. Il y a des gens de très haut niveau. Mais parfois je me demande s'ils ont vraiment la bonne information par rapport à l'entreprise voisine. Peut-être est-ce une inquiétude non fondée.

Par expérience, chaque conseil à sa propre dynamique, sa propre logique, son propre budget, ses propres objectifs. Avoir, ne serait-ce que l'information qui est digérée par quelqu'un qui a les pleins pouvoirs de connaître, et non pas de donner des injonctions et de rapporter. Ensuite, chacun assume sa responsabilité. Voilà l'idée que je m'étais permis de suggérer.

De **voorzitter**: Dat is een interessante suggestie, een aanbeveling.

Zijn er nog andere opmerkingen of vragen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je crois que nous sommes nombreux à rejoindre la constatation qu'il y a, en matière d'information au moins, des difficultés entre les différentes entités du groupe et que cela peut se répercuter sur les actions et les stratégies de chacune. C'est effectivement un point très important sur lequel nous nous penchons pour faire les recommandations les plus pertinentes possible au niveau de la commission.

Monsieur Di Rupo, je voulais revenir sur ce que vous avez dit à notre collègue Mme Musin à

propos de la culture de sécurité. Vous dites que vous n'avez pas ressenti un manque de culture de sécurité au sein de l'entreprise quand vous en assuriez la tutelle. C'est un discours qui a été tenu par l'ensemble des personnes que l'on a entendues jusqu'à maintenant, qui avaient la tutelle de la SNCB ou qui étaient aux affaires à la direction de la SNCB.

On doit reconnaître que, même si des efforts ont été faits en matière de sécurité, sur cette question de l'équipement des trains et des voies en termes de systèmes de sécurité automatiques, on est face, sur la période 1982-2000-2005, à un échec. Aucun système ne se met en place, au contraire de ce qui se passe dans les pays voisins qui, c'est vrai, ont parfois été confrontés à de sévères catastrophes et qui sont entrés dans un processus de mise en œuvre de ce système; aujourd'hui la France, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, etc., sont beaucoup mieux équipés que nous en termes de système automatique.

Comment pouvez-vous nous expliquer cette contradiction que, malgré cette culture de sécurité – je suppose que les dirigeants de la SNCB ont aussi été interpellés par ces catastrophes ferroviaires en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne – on ne soit jamais arrivé à mettre en œuvre, de manière structurante pour l'ensemble du réseau de la SNCB, un tel système de protection automatique des trains?

Elio Di Rupo: Pour la période qui est celle qui me concerne, je ne peux que me répéter: je n'ai eu aucun signal qui aurait pu laisser croire qu'il existait la moindre difficulté. À la lumière de ce que nous connaissons aujourd'hui, je puis comprendre le sens de votre question.

Vous voyez bien que, jusqu'aux années 2000, cette période a consisté à donner des responsabilités à la SNCB elle-même. Il était naturel d'imaginer que s'y trouvaient les intelligences et les capacités technologiques pour assurer. Comment, à un moment donné, ont-elles été freinées et pour quelles raisons? Ces gens ont choisi un parcours particulier pour le TGV, puis ils ont opté pour quelque chose de compatible. Ce sont des questions que vous devez poser aux gens qui connaissent. Ce n'est pas que je refuse de vous répondre, mais j'en suis incapable.

Il faut vraiment examiner avec les ingénieurs qui, à l'époque, exerçaient des responsabilités précises pour voir comment s'est produite cette évolution et pourquoi il y a eu un tel système chez nous, et un autre aux Pays-Bas ou en France. Ce

sont des questions qu'il faut poser aux techniciens eux-mêmes, parce qu'à mon époque, il n'y avait pas de débat à cet égard.

De voorzitter: U zegt dat u voornamelijk werd gevat door het exploitatieverlies bij de NMBS. U stelt enerzijds een verlies vast, anderzijds een onderhoudsachterstand, opgelopen in de jaren tachtig.

Is er op dat moment door uw regeringscommissarissen gezegd: 'Sommige investeringen zullen we moeten retarderen om tot een exploitatie-evenwicht te komen?'

Elio Di Rupo: Je vous ai indiqué les investissements qui ont été réalisés. En matière d'investissements, nous avons grosso modo suivi les prévisions.

En 1994, les investissements s'élevaient à 34 milliards, dont environ 18 milliards pour le TGV et 16 milliards pour le réseau intérieur. Ces 16 milliards était un peu au-dessus des 100 % prévus.

En 1995, c'était à peu près la même chose: 31 milliards d'investissements. Nous avons exécuté une dizaine de milliards pour les infrastructures, nous avons respecté les prévisions en ce domaine. Je n'ai pas de souvenir qu'il y ait eu une altération durant cette année et demie d'exercice, les chiffres sont là pour rappeler que nous avons suivi les prévisions.

Il faut s'imaginer les difficultés financières du moment. À l'époque, il a fallu prendre des mesures avant que je n'exerce les fonctions de ministre. Il s'agissait de mesures vitales pour le pays; l'effet boule de neige de la dette était tel que nous étions en train de détruire le budget de l'État par le cancer intérieur. Dans cette panoplie de mesures de toutes natures pour arrêter cet effet boule de neige se trouvaient celles des années '80, que vous connaissez. Ensuite, nous avons essayé de rétablir la situation.

De voorzitter: Ik meen dat iedereen de kans gehad heeft alle vragen te stellen die hij of zij wou stellen. Wij kunnen dus onze werkzaamheden van deze morgen beëindigen. Mijnheer Di Rupo, ik wil u bedanken voor uw bijdrage en voor uw aanbevelingen.

Collega's, wij zien elkaar deze namiddag terug.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.29 uur.

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