

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 février 2011

La sécurité du rail en Belgique

PROPOSITIONS DE MOTIONS

Documents précédents:

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

- 001: Texte adopté en séance plénière.
- 002: Rapport.
- 003: Annexes.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 februari 2011

**De veiligheid van het spoorwegenet
in België**

VOORSTELLEN VAN MOTIES

Voorgaande documenten:

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

- 001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
- 002: Verslag.
- 003: Bijlagen.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

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

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

01. Proposition de motion déposée par MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans

LA CHAMBRE,

entendu le rapport et la discussion de la Commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen;

prend connaissance du rapport et des recommandations (DOC 53 0444/002) de la Commission spéciale;

prend connaissance des rapports "Sécurité ferroviaire" parties 1 et 2 de la Cour des comptes, du rapport "Évaluation des activités du NSA et du NIB en Belgique" de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), des deux rapports "La sécurité ferroviaire en Belgique" des experts de la commission spéciale Sécurité du rail, des auditions organisées en commission spéciale Sécurité du rail;

constate que les différentes conclusions et recommandations de la commission spéciale sont très utiles et tout simplement souhaitables;

constate que la Commission spéciale estime dans son rapport que le Parlement porte également une part de responsabilité quant à l'absence de toute amélioration significative en matière de sécurité ferroviaire durant la période examinée (1982-2010), même si la Commission spéciale n'a pas effectué d'investigations à ce sujet et que l'on peut considérer qu'en "noyant le poisson", on tente de détourner l'attention de la responsabilité du pouvoir exécutif;

constate que la Commission spéciale n'a pas été suffisamment attentive aux points spécifiques et aux conclusions figurant dans la contribution complémentaire de la Cour des comptes concernant des marchés publics en analysant et en évaluant une série de marchés publics, en corrélation avec les choix opérés en faveur de certaines technologies, marchés qui, depuis 1982, ont été passés en vue d'équiper l'infrastructure et le matériel roulant de systèmes de sécurisation ferroviaire automatiques;

constate néanmoins que dans le rapport ne figurent pas de conclusions désignant tous ceux qui, par leur participation au pouvoir exécutif, les ministres et les secrétaires d'État, ont porté et portent au moins la responsabilité politique, et, en tous cas, une grande partie de la responsabilité morale des conséquences des décisions qu'ils ont, pendant plusieurs décennies, prises ou omises de prendre, concernant la non-instaura-

01. Voorstel van motie ingediend door de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans

DE KAMER,

gehoord de verslaggeving en de bespreking van de Bijzondere Commissie over de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen;

neemt kennis van het verslag, de aanbevelingen (nr. DOC 53 0444/002) van de Bijzondere Commissie;

neemt kennis van de rapporten "Spoorwegveiligheid" deel 1 en 2 van het Rekenhof, het rapport "Beoordeling van de activiteiten van de nationale veiligheidsinstantie en het nationaal onderzoeksorgaan in België" van het Europees Spoorwegagentschap (ERA), de twee rapporten "Spoorwegveiligheid in België" van de experts bij de Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid, de hoorzittingen in de Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid;

stelt vast dat verschillende conclusies en aanbevelingen van de Bijzondere Commissie zeer nuttig en zonder meer gewenst zijn;

stelt vast dat de Bijzondere Commissie in haar rapport meent dat ook het Parlement verantwoordelijkheid draagt inzake het gebrek aan enige verbetering van betekenis inzake spoorwegveiligheid tijdens de onderzochte periode (1982-2010), ook al werd door de Bijzondere Commissie daar geen onderzoek naar gedaan en mag worden aangenomen dat men door "de vis te verdrinken" de aandacht wil afleiden van de verantwoordelijkheid van de uitvoerende macht;

stelt vast dat de Bijzondere Commissie onvoldoende aandacht heeft besteed aan de aandachtspunten en conclusies in de aanvullende bijdrage van het Rekenhof op vlak van overheidsopdrachten door een analyse en een evaluatie van een aantal overheidsopdrachten, in samenhang met de keuzes voor bepaalde technologieën, die sinds 1982 werden gegund om de infrastructuur en het rollend materieel uit te rusten met automatische treinbeveiligingssystemen;

stelt niettemin vast dat er in het verslag geen conclusies zijn weerhouden die al degenen aanwijzen die via de participatie aan de uitvoerende macht, ministers en staatssecretarissen minstens de politieke en alleszins een groot deel van de morele verantwoordelijkheid hebben gedragen en dragen, voor de gevolgen van de beslissingen die zij decennia lang hebben genomen of verzuimd hebben te nemen, in verband met de

tion, l'instauration beaucoup trop lente ou l'instauration erronée de systèmes qui auraient dû garantir la sécurité du rail et qui ne la garantissent toujours pas aujourd'hui. Il est dès lors particulièrement regrettable qu'aucun des membres de la direction de la SNCB qui ont été entendus, aucun des responsables politiques et aucun des syndicats reconnus n'aient admis avoir failli en matière de sécurité ferroviaire;

constate qu'en raison de la politisation de la direction de la SNCB et des conseils d'administration, la compétence était manifestement subordonnée à la carte du parti. L'appartenance politique de la direction de la SNCB et des conseils d'administration, avec le traditionnel jeu de chaises musicales lors de chaque nouveau gouvernement, a fait qu'en matière de sécurité, les responsables politiques et la direction de la SNCB n'ont jamais dû prendre leurs responsabilités au niveau de la continuité de la politique et du suivi des décisions prises. En matière de sécurité, les responsables politiques et la direction de la SNCB ont toujours couru après les faits et il ne s'est jamais produit de revirement. Les syndicats reconnus n'ont, eux non plus, jamais placé la sécurité — qui constitue pourtant l'une des principales raisons de leur création et l'un de leurs principaux objectifs — parmi les priorités de la SNCB;

constate que le choix du TBL1+ est une décision erronée. Le TBL1+ est dépassé, n'est pas reconnu et ne peut donc être imposé à des tiers (non interopérable) et présente des failles en matière de sécurité. Ce système n'empêche en effet pas non plus les franchissements de signaux. En outre, le TBL1+ n'est pas, en termes de matériel et de logiciel, une étape intermédiaire vers le l'ETCS. Le TBL1+ constitue donc une perte de temps et d'argent, au détriment de la sécurité;

constate qu'il n'existait — et n'existe — toujours pas d'instance d'enquête telle que le "*Onderzoeksraad Voor Veiligheid*" (Conseil d'enquête pour la sécurité) en place aux Pays-Bas, ce conseil étant chargé d'enquêter de façon indépendante sur les causes effectives ou présumées des "incidents" survenus, d'inventorier les enseignements à tirer de ses enquêtes, de formuler des recommandations pour l'amélioration de la sécurité à l'intention des parties responsables (pouvoirs publics, entreprises et organisations de la société civile), ainsi que d'assurer le suivi de ces recommandations. Organe administratif indépendant créé par la loi, ce Conseil d'enquête est compétent pour enquêter sur les incidents survenus dans tous les domaines possibles (navigation aérienne ou maritime, circulation ferroviaire ou routière, défense, santé humaine et animale, industrie, conduites et réseaux, construction et services, eau, gestion de crise et secteur de l'assistance, etc.)

niet-invoering of de veel te trage invoering of de verkeerde invoering van systemen die de veiligheid op het spoor hadden moeten waarborgen en nu nog steeds niet waarborgen. Het valt dan ook bijzonder te betreuren dat geen enkele van de gehoorde leden van NMBS-top, de politiek verantwoordelijken en erkende vakbonden hebben toegegeven dat zij op vlak van spoorwegveiligheid tekort zijn geschoten;

stelt vast dat door de politisering van de top van de NMBS en de raden van bestuur, de competentie manifest ondergeschikt was aan de partijkaart. De politieke achtergrond van de top van de NMBS en de raden van bestuur, met de klassieke stoelencarrousel telkens na een nieuwe regering, maakte dat inzake veiligheid, op vlak van continuïteit van het beleid en op vlak van opvolging van de genomen beslissingen, de politieke verantwoordelijken en de NMBS-toplui nooit hun verantwoordelijkheid moesten opnemen. De politiek verantwoordelijken en de NMBS-toplui bleven inzake veiligheid achter de feiten aanhollen en het kwam nooit tot een kantelmoment of catharsis. Ook de erkende vakbonden hebben veiligheid, nochtans een van hun voornaamste ontstaansredenen en doelstellingen, nooit prioritair op de NMBS-agenda gezet;

stelt vast dat de keuze voor TBL1+ een verkeerde beslissing is. TBL1+ is verouderd, is niet erkend en dus niet aan derden oplegbaar (niet interoperabel) en is op vlak van veiligheid niet waterdicht. Ook met dit systeem blijven immers seinoverschrijdingen mogelijk. Bovendien is TBL1+ op vlak van hard- en software geen tussenstap naar ETCS. TBL1+ is dus een verspilling van tijd en geld, ten koste van de veiligheid;

stelt vast dat er nog steeds geen onafhankelijke onderzoeksinstantie was en is zoals in Nederland: de "*Onderzoeksraad Voor Veiligheid*". Deze doet onafhankelijk onderzoek naar oorzaken of vermoedelijke oorzaken van "voorvallen", brengt de leerpunten uit het onderzoek in kaart, doet aanbevelingen voor verbetering van de veiligheid aan verantwoordelijke partijen zoals overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties en houdt de opvolging van aanbevelingen bij. De Onderzoeksraad is een bij wet ingesteld zelfstandig bestuursorgaan en de Raad is bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen zoals bijv. luchtvaart, scheepvaart, railverkeer, wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing & hulpverlening...

ajoute les recommandations suivantes:

— Il convient de mettre un terme à la politique actuelle qui consiste à tout miser sur le système de sécurité TBL1+ à titre de mesure transitoire avant le passage à l'ETCS. Des moyens seront investis, en priorité, dans la réalisation rapide et complète du système le plus moderne et le plus sûr: l'ETCS.

— Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) doit être doté, en priorité, de moyens suffisants et d'un statut du personnel spécifique et attrayant. Tous les liens avec les entités de la SNCB doivent être rompus dans l'année pour tout le cadre du personnel, afin de garantir l'indépendance nécessaire et la présence d'un personnel qualifié en nombre suffisant.

— Il y a lieu de mettre en place une instance d'enquête indépendante inspirée du modèle néerlandais.

— Une personne doit être chargée, dans les comités de direction respectifs de la SNCB, de la SNCB-Holding et d'Infrabel, de la responsabilité spécifique de tous les aspects de la sécurité ferroviaire et de la création d'une culture de la sécurité.

— Il convient d'examiner comment on pourrait faire siéger au sein des conseils d'administration de la SNCB, de la SNCB-Holding et d'Infrabel des administrateurs qui disposent d'une connaissance technique approfondie de leurs problématiques respectives.

— Il convient d'œuvrer davantage en faveur de l'amélioration de l'accompagnement et du suivi des victimes des accidents ferroviaires et de leurs proches.

02. Proposition de motion déposée par Mmes Linda Musin, Valérie De Bue et Ine Somers et MM. Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh et David Geerts

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

ayant entendu le rapport et la discussion concernant les travaux et les recommandations de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen,

voegt volgende aanbevelingen toe:

— het huidige beleid om volledig in te zetten op het veiligheidssysteem TBL1+ als tussenstap naar ETCS dient te worden stopgezet. Er worden prioritair middelen ingezet voor de snelle en volledige realisatie van het meest moderne en meest veilige systeem: ETCS;

— de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) dient prioritair voldoende middelen en een eigen aantrekkelijk personeelsstatuut te krijgen waarbij alle banden met de NMBS-onderdelen voor het volledige personeelsbestand binnen het jaar worden doorgeknipt, hetgeen de nodige onafhankelijkheid en voldoende gekwalificeerd personeel moet waarborgen;

— er dient een onafhankelijke onderzoeksinstantie naar Nederlands model te worden opgericht;

— er dient in elk directiecomité van NMBS, NMBS-Holding en Infrabel één persoon te worden belast met de specifieke verantwoordelijkheid van alle aspecten van de spoorwegveiligheid en de creatie van een veiligheidscultuur;

— er dient onderzocht te worden op welke wijze de raden van bestuur van NMBS, NMBS-Holding en Infrabel kunnen bevolkt worden met bestuurders die een grondige technische kennis hebben van de problematiek;

— er dient meer werk gemaakt te worden van een betere begeleiding en opvolging van de nabestaanden en slachtoffers van treinongevallen.

Tanguy VEYS (VB)
Gerolf ANNEMANS (VB)

02. Voorstel van motie ingediend door de dames Linda Musin, Valérie De Bue en Ine Somers en de heren Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh en David Geerts

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

gehoord hebbende de verslaggeving en de bespreking betreffende de werkzaamheden en de aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegenet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen,

1. prend connaissance du rapport de la commission spéciale (DOC 53 0444/002);

2. prend connaissance des rapports des experts auxquels il est renvoyé dans l'annexe du rapport (DOC 53 0444/003);

3. adhère aux "Constatations" et "Conclusions" de la commission spéciale telles qu'elles figurent dans les quatrième et cinquième parties du rapport (p. 69-306);

4. approuve les "Recommandations" de la commission spéciale telles qu'elles figurent dans la sixième partie du rapport (p. 307-324);

5. demande à la commission spéciale, conformément au texte qui l'institue (DOC 53 0444/001), de poursuivre ses travaux afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre de ses recommandations.

Linda MUSIN (PS)
Valérie DE BUE (MR)
Ine SOMERS (Open Vld)
Christophe BASTIN (cdH)
Ronny BALCAEN (Ecolo-Groen!)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
David GEERTS (sp.a)

03. Amendements de M. Vandeput à la proposition de motion 02

N° 1. Compléter le point 4 de la proposition de motion 02 par ce qui suit:

" , à l'exception du point 2.2 (DOC 0444/002, p. 310) qui doit être remplacé par ce qui suit:

"2.2. Lors de l'évaluation et la réforme des structures du Groupe SNCB annoncées par la ministre des Entreprises publiques, il faut examiner de quelle manière la SNCB et Infrabel peuvent augmenter leur emprise sur la politique du personnel pour ces fonctions au sein de ces entreprises. Il convient tout spécialement d'examiner à quel niveau il est préférable de placer le management des ressources humaines."."

1. neemt kennis van het verslag van de bijzondere commissie (DOC 53 0444/002);

2. neemt kennis van de expertiserapporten waarnaar verwezen wordt in de bijlage van het verslag (DOC 53 0444/003);

3. onderschrijft de "Vaststellingen en Conclusies" van de bijzondere commissie zoals ze vermeld staan in delen IV en V van het verslag (blz. 69-306);

4. stemt in met de "Aanbevelingen" van de bijzondere commissie zoals ze vermeld staan in deel VI van het verslag (blz. 307-324);

5. vraagt de bijzondere commissie om, overeenkomstig haar oprichtingstekst (DOC 53 0444/001), haar werkzaamheden voort te zetten om toe te zien op de uitvoering van haar aanbevelingen.

03. Amendementen van de heer Vandeput op voorstel van motie 02

Nr. 1. Punt 4 van voorstel van motie 02 aanvullen als volgt:

"behalve met punt 2.2 (DOC 0444/002, blz. 310) dat moet vervangen worden als volgt:

"2.2. Bij de door de minister van Overheidsbedrijven aangekondigde evaluatie en hervorming van de structuren van de NMBS-Groep, moet onderzocht worden hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op het HRM-beleid voor de functies binnen deze bedrijven. Met name moet onderzocht worden op welk niveau het HRM management het best te plaatsen is."."

N° 2. Compléter le point 4 de la proposition de motion 02 par ce qui suit:

“, à l’exception du point 4.8 (DOC 0444/002, p. 317) qui doit être complété par ce qui suit:

“Il convient tout spécialement d’élaborer un protocole formel de coopération entre Infrabel et la SNCB décrivant clairement les compétences et les responsabilités de chaque entité en matière de sécurité du rail.

En outre, au sein de chaque comité de direction, une personne doit être investie de la responsabilité spécifique de tous les aspects de la sécurité ferroviaire et de la création d’une culture de la sécurité.”.

N° 3. Compléter le point 4 de la proposition de motion 02 par ce qui suit:

“, à l’exception du point 4.8 (DOC 0444/002, p. 317) qui doit être complété par ce qui suit:

“En ce qui concerne le soutien apporté aux comités de direction sur le plan de la mise en œuvre des objectifs politiques en matière de sécurité ferroviaire, il convient d’examiner de quelle manière les conseils d’administration pourraient compter parmi leurs membres des administrateurs ayant une compétence avérée de la problématique.”.

Nr. 2. Punt 4 van voorstel van motie 02 aanvullen als volgt:

“behalve met punt 4.8 (DOC 0444/002, blz. 317) dat moet aangevuld worden als volgt:

“Met name moet er een formeel samenwerkingsprotocol worden opgesteld tussen Infrabel en NMBS met een duidelijke beschrijving van de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van elke entiteit met betrekking tot de spoorveiligheid.

Bovendien dient in elk directiecomité één persoon te worden belast met de specifieke verantwoordelijkheid van alle aspecten van de spoorveiligheid en de creatie van een veiligheidscultuur.”.

Nr. 3. Punt 4 van voorstel van motie 02 aanvullen als volgt:

“behalve met punt 4.8 (DOC 0444/002, blz. 317) dat moet aangevuld worden als volgt:

“Voor wat betreft de ondersteuning van de directiecomités op het vlak van de uitwerking van de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de spoorveiligheid, dient te worden onderzocht op welke wijze de raden van bestuur kunnen worden bevolkt met bestuurders die een bewezen deskundigheid hebben van de problematiek.”.

Steven VANDEPUT (N-VA)