

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 juin 2013

PROPOSITION

**visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire sur la manière dont le groupe
SNCB a conduit le projet Fyra**

(déposée par Mme Barbara Pas et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 juni 2013

VOORSTEL

**tot oprichting van een parlementaire
onderzoekscommissie inzake de afwikkeling
van het Fyra-project door de NMBS-groep**

(ingediend door mevrouw Barbara Pas c.s.)

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

DÉVELOPPEMENTS

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse Fyra entre Amsterdam, Rotterdam, Anvers et Bruxelles, la SNCB et HSA (*High Speed Alliance*) ont attribué en mai 2004 au constructeur italien de trains AnsaldoBreda, dans le cadre d'une procédure d'adjudication publique européenne, un marché relatif à la construction, au total, de 19 V250, 16 pour les Pays-Bas et 3 pour la Belgique, à 22 millions d'euros pièce, au détriment de firmes renommées comme Bombardier, Siemens ou Alstom.

L'entreprise AnsaldoBreda avait pourtant déjà mauvaise réputation en raison d'innombrables problèmes concernant les délais de livraison, la fiabilité, la qualité et la sécurité.

Il y avait eu des problèmes lors de la livraison des trains aux villes américaines de Washington, de Los Angeles et de Boston (la livraison y a été décrite comme "le pire achat jamais réalisé").

En Scandinavie également, les véhicules d'AnsaldoBreda ont posé de nombreux problèmes.

En Suède, la livraison présentait de nombreux défauts. Dans la ville de Göteborg, 39 des 65 trams Sirio livrés entre 2002 et 2009 par AnsaldoBreda pour un montant de 138 millions d'euros ont été rongés par la rouille. AnsaldoBreda a assaini cinq voitures pour 11 000 euros pièce, mais est ensuite entré en conflit avec le transporteur de la ville pour des questions d'argent, de garanties de qualité et d'accords. Conséquence: 34 trams sont à l'arrêt depuis 3 mois et un conflit juridique interminable risque de s'engager. L'an dernier, la ville a décidé de retirer aussi les nouveaux trams de la circulation pour cause d'usure des cercles de roue, usés après 100 000 km au lieu de 200 000 comme promis, et de climatisation défectueuse.

Au Danemark, les trains ont été livrés trop tard, un grand nombre d'entre eux ne circulent toujours pas et les trains offerts en compensation ne circulent pas non plus. La compagnie ferroviaire danoise DSB a commandé 83 trains diesel pour 2006. Cinq ans après l'expiration du délai, seuls 42 trains avaient été livrés. En 2011, un an après leur mise en circulation, ils ont été immédiatement retirés de la circulation par les autorités danoises à la suite de deux incidents lors desquels les trains ne se sont pas arrêtés à temps à un feu rouge. Ce n'est qu'en juillet 2012 qu'ils ont été remis en circulation après adaptation de la procédure de freinage. AnsaldoBreda doit payer une indemnité considérable.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het kader van de hogesnelheidslijn Fyra tussen de steden Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Brussel, kreeg de Italiaanse treinbouwer AnsaldoBreda in mei 2004 via een Europese aanbestedingsprocedure van NMBS en HSA (*High Speed Alliance*) de opdracht toegewezen om in totaal 19, 16 voor Nederland en 3 voor België, V250's te bouwen aan 22 miljoen euro per stuk, ten koste van gerenommeerde firma's als Bombardier, Siemens of Alstom.

Het bedrijf AnsaldoBreda had nochtans toen al een bedenkelijke reputatie door talloze problemen op het vlak van leveringstermijnen, betrouwbaarheid, degelijkheid en veiligheid.

Er waren moeilijkheden bij de levering voor de Amerikaanse steden Washington, Los Angeles en Boston (de levering werd daar omschreven als "de slechtste aankoop ooit").

Ook in Scandinavië waren er tal van problemen met de voertuigen van AnsaldoBreda.

In Zweden zat de levering vol mankementen. In de stad Göteborg roestten 39 van de 65 Sirio-trams weg die tussen 2002 en 2009 door AnsaldoBreda voor 138 miljoen euro werden geleverd. AnsaldoBreda saneerde vijf wagens voor 11 000 euro per stuk, maar kwam daarna in conflict met de stadsvervoerder over geld, kwaliteitsgaranties en afspraken. Gevolg: 34 trams staan inmiddels 3 maanden stil en er dreigt een langstlepend juridisch conflict. Vorig jaar besliste de stad om ook de nieuwe trams van straat te halen wegens slijtage aan de wielringen bij 100 000 in plaats van de beloofde 200 000 kilometer en een gebrekkige klimaatregeling.

In Denemarken werden de treinen jaren te laat geleverd, veel ervan rijden nog steeds niet en de als compensatie gegeven treinen rijden evenmin. De Deense spoormaatschappij DSB bestelde 83 dieseltreinen tegen 2006. Vijf jaar na de deadline waren nog maar 42 treinen geleverd. In 2011, een jaar na de invoering, werden zij door de Deense overheid per direct van het spoor gebannen; aanleiding waren 2 incidenten waarbij de treinen niet tijdig voor een rood sein stopten. Pas in juli 2012 werden ze weer toegelaten nadat de remprocedure werd aangepast. AnsaldoBreda moet een aanzienlijke schadevergoeding betalen.

La Norvège a été confrontée aux mêmes problèmes: des livraisons tardives et des trains que l'on ne parvient pas à faire rouler. À tel point même qu'elle a renoncé à une deuxième commande après tous les problèmes techniques rencontrés lors de la première livraison. L'un de ces problèmes était l'infiltration de la pluie par le système de ventilation. L'aménagement d'une gouttière a permis d'y remédier. À Oslo, 32 des 72 trams AnsaldoBreda ont dû récemment être mis en même temps à l'entretien, parce qu'ils produisaient subitement un bruit inquiétant à une vitesse de plus de 28 km par heure. La rouille s'est avérée être à l'origine de ce bruit. Les trams avaient d'ailleurs été soumis à des limitations de vitesse supplémentaires, parce qu'ils n'étaient pas adaptés au trop grand nombre de journées estivales, aux virages serrés, au réseau électrique norvégien et aux feuilles jonchant les rails.

Commander un train à grande vitesse à un prix inhabituellement bas pour ce type de trains auprès d'une société n'ayant aucune expérience de la construction de ce genre de véhicule et devant donc partir d'une feuille blanche et ayant, en outre, une réputation douteuse, c'est chercher les ennuis.

Dès 2005, il est apparu clairement que le délai de livraison d'avril 2007 ne serait pas respecté. Lorsque la ligne ferroviaire à grande vitesse a été mise en service, le Fyra n'était dès lors pas encore prêt. Finalement, la livraison a été effectuée avec pas moins de cinq ans de retard.

Le train à grande vitesse V250, le "Fyra", a été mis en service pour la première fois en décembre 2012 sur la ligne Bruxelles — Amsterdam mais a connu dès le premier jour des problèmes techniques et des incidents successifs qui ont contraint la SNCB à prendre la décision, le 18 janvier de cette année, de retirer temporairement les trains.

Après la mise hors service des trains Fyra, deux bureaux d'étude externes indépendants ont constaté de nombreux vices et lacunes.

L'expert externe commun des Nederlandse Spoorwegen et de la SNCB, Mott MacDonald, épingle dans son rapport une série de problèmes fondamentaux qui ne peuvent éventuellement être résolus qu'à long terme et moyennant d'importants investissements supplémentaires.

Le bureau désigné par la SNCB, Concept Risk, a passé deux rames Fyra au peigne fin. Dans le cadre d'une analyse au peigne fin, des points sont attribués pour toutes les erreurs techniques ou tous les dangers pour la sécurité qui sont découverts. Un train qui obtient

Noorwegen kende dezelfde problemen: late leveringen en treinen die men niet kan doen rijden. In die mate zelfs dat men af zag van een tweede bestelling na al die technische problemen bij de eerste levering. Een van de problemen was het binnen regenen via het ventilatiesysteem. Het aanbrengen van een goot bracht soelaas. In Oslo moesten onlangs 32 van de 72 trams gelijktijdig in onderhoud omdat de AnsaldoBreda-trams plotseling een angstaanjagend geluid produceerden bij een snelheid van meer dan 28 kilometer per uur. De oorzaak bleek roest te zijn. De trams waren overigens onderworpen aan extra snelheidsbeperkingen omdat ze niet opgewassen waren tegen het te veel aan zomerse dagen, scherpe bochten, het Noorse stroomnet en blaadjes op de rails.

Een hogesnelheidstrein bestellen aan een prijs die ongewoon laag is voor dergelijke treinen, bij een firma die geen enkele ervaring heeft met het bouwen van dergelijke types en dus van een leeg blad moest beginnen, en bovendien een bedenkelijke reputatie heeft, is om problemen vragen.

Reeds in 2005 werd duidelijk dat de leveringstermijn van april 2007 niet gehaald zou worden. Toen de hogesnelheidsspoorlijn werd opgeleverd, was de Fyra dan ook nog niet klaar. Uiteindelijk liep de levering maar liefst vijf jaar vertraging op.

De hogesnelheidstrein V250, de zogenaamde Fyra-trein, werd vorig jaar in december voor het eerst ingezet op de lijn Brussel — Amsterdam maar kampte vanaf dag één met technische problemen en opeenstapelende incidenten waardoor de NMBS op 18 januari van dit jaar besliste om de treinen tijdelijk aan de kant te zetten.

Nadat de Fyra-toestellen uit dienst werden genomen, hebben twee onafhankelijke externe onderzoeksbureaus tal van mankementen en gebreken vastgesteld.

De gezamenlijke externe expert van de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS, Mott MacDonald, wijst in zijn rapport op een aantal fundamentele problemen die enkel op lange termijn en mits forse bijkomende investeringen mogelijks kunnen worden opgelost.

Het door de NMBS aangestelde bureau Concept Risk voerde op twee Fyra-treinstellen een zogenaamde "stofkam-analyse" uit. Bij een stofkam-analyse worden punten gegeven voor alle technische fouten of gevaren voor de veiligheid die ontdekt worden. Een trein

10 points est généralement déjà déclassé. Le premier train examiné a obtenu 1 157 points et le second, 2019. Les lacunes constatées n'étaient pas minces: une partie métallique du toit qui pliait dans la direction des conduites électriques situées au-dessus du train, des bris d'essieu, une formation inacceptable de rouille, des composants électriques qui étaient exposés aux chutes de neige, des câbles électriques vulnérables, un montage qui différait d'un train à l'autre, des manquements au niveau du système de batteries, des problèmes aux portes, etc.

Eu égard à ces rapports, AnsaldoBreda s'étant par ailleurs révélée incapable de résoudre les problèmes, le conseil d'administration de la SNCB a décidé le 31 mai de retirer définitivement les trains de la circulation, de refuser la livraison des trains commandés et de rompre le contrat conclu avec cette société. AnsaldoBreda rejette pour sa part l'ensemble des accusations et impute les dommages occasionnés aux rames à une utilisation irresponsable du train lors des importantes chutes de neige de janvier.

Six mois après la première mise en service, force est de constater qu'on a perdu non seulement beaucoup de temps, mais aussi beaucoup d'argent en expérimentant toutes sortes d'alternatives qui n'ont jusqu'à présent pas permis d'assurer une liaison correcte entre les principales villes belges et néerlandaises.

L'utilisateur des chemins de fer en est la première victime, puisqu'après avoir été confronté aux défaillances du Fyra et exposé, eu égard aux vices constatés, à des risques de sécurité importants, il s'est vu proposer une alternative totalement insuffisante.

La deuxième victime est le contribuable, car le plafond des indemnités contractuellement dues par AnsaldoBreda a été dépassé depuis longtemps, ce qui signifie que la SNCB devra elle-même assumer les frais exposés.

La SNCB n'a jamais acquis les appareils. Elle a seulement payé un acompte de 37 millions d'euros, couvert par des garanties bancaires. S'y ajoutent les frais afférents aux intérêts non perçus sur ces 37 millions d'euros, qui s'élèveraient à plus de 5 millions d'euros, et ceux relatifs à l'élaboration des rapports d'expertise, qui s'élèveraient à plusieurs centaines de milliers d'euros. Il est dès lors permis de se demander quel sera le coût final de ce fiasco Fyra.

M. Mark Descheemaeker a précisé au cours de la réunion du 4 juin 2013 de la commission de l'Infrastructure qu'il avait transmis au parquet de Bruxelles le rapport commandé auprès de *Ernst & Young* concernant

die 10 punten krijgt, wordt meestal al afgekeurd voor gebruik. De eerste trein die onderzocht werd, behaalde 1 157 punten, de tweede 2019. De vastgestelde gebreken waren niet mals: een ijzeren deel van het dak dat richting de elektriciteitsleidingen boven de trein plooid, asbreuken, onaanvaardbare roestvorming, elektrische componenten die blootgesteld waren aan sneeuwval, kwetsbare elektrische kabels, een montage die verschilde van trein tot trein, mankementen aan het batterijstelsel, problemen met de deuren, enz.

Gelet op deze rapporten en de vaststelling dat AnsaldoBreda niet in staat leek te zijn om de problemen op te lossen, besloot de raad van bestuur van de NMBS op 31 mei om de treinen definitief van het spoor te weren, de levering van de bestelde treinen te weigeren en het contract met AnsaldoBreda te ontbinden. AnsaldoBreda van zijn kant verwerpt alle beschuldigingen en wijt de schade aan de treinstellen aan onverantwoord gebruik van de trein tijdens de hevige sneeuwval van januari.

Zes maanden na de eerste ingebruikname is er niet alleen veel tijd verloren gegaan, maar is er ook veel geld verloren gegaan aan allerlei alternatieven die er voornamelijk nog niet in geslaagd zijn om een voldoende verbinding op te zetten tussen de belangrijkste steden in België en Nederland.

De grootste dupe hiervan is de treinreiziger die eerst geconfronteerd werd met een kwakkelende Fyra en afgaande op de vastgestelde gebreken mogelijk aan serieuze veiligheidsrisico's werd blootgesteld, en daarna opgezadeld werd met een onvoldoende alternatief.

In de tweede plaats is ook de belastingbetaler de dupe, want het plafond aan schadevergoedingen dat AnsaldoBreda contractueel moet betalen werd reeds lang overschreden en dus zal de NMBS de gemaakte kosten zelf moeten opfochten.

De NMBS heeft de toestellen nooit verworven en enkel een voorschot van 37 miljoen euro betaald, dat verzekerd is met bankgaranties. Dan zijn er nog de kosten van de niet-gebeurde interesten op die 37 miljoen euro, die zouden neerkomen op meer dan 5 miljoen euro, en het laten opmaken van expertiserapporten, wat enkele honderdduizenden euro's zou hebben gekost. De vraag stelt zich dan ook hoeveel dit Fyra-debacle uiteindelijk zal kosten.

In de commissie Infrastructuur van 4 juni 2013 liet Mark Descheemaeker weten dat hij het bij Ernst & Young bestelde rapport over het aankoopproces voor de periode 2000-2004 had overgemaakt aan het parket van

la procédure d'achat pour la période 2000-2004. M. Descheemaeker justifie sa démarche par le fait que l'article 29 du Code d'instruction criminelle impose à l'administrateur délégué d'une SA de droit public de dénoncer les irrégularités éventuelles. L'alinéa 1^{er} de l'article 29 du Code d'instruction criminelle est clair:

“Toute autorité constituée, tout fonctionnaire ou officier public, qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquerra la connaissance d'un crime ou d'un délit, sera tenu d'en donner avis sur-le-champ au procureur du Roi près le tribunal dans le ressort duquel ce crime ou délit aura été commis ou dans lequel l'inculpé pourrait être trouvé, et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs.”

Il existe donc suffisamment de raisons pour s'interroger sur l'ensemble de la procédure d'appel d'offres et sur les conditions dans lesquelles le contrat Fyra a été conclu, et pour soumettre ce dossier à un examen minutieux.

Le rôle du Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) doit, lui aussi, faire l'objet d'un examen. Selon son patron, M. Breyne, le SSICF n'a pas lui-même contrôlé les rames ferroviaires et s'est uniquement basé sur un rapport du bureau d'expertise néerlandais agréé Lloyd pour ensuite accorder une autorisation provisoire. Il a souligné que AnsaldoBreda disposait de toutes les attestations requises pour faire rouler les trains en Europe. M. Breyne a toutefois reconnu l'existence de doutes mais qui ne concernaient pas le design ou la sécurité. Selon lui, les hésitations portaient sur le système de GSM-Rail qui assure les radiocommunications entre la cabine de signalisation et le conducteur de train. Le SSICF n'a donc pas personnellement contrôlé les rames et le certificat a été accordé en dépit de l'existence de doutes.

La décision de mettre ces trains hors service et la résiliation du contrat Fyra n'a pas vraiment été une surprise mais plutôt la chronique d'une mort annoncée. La question se pose de savoir si tous ces problèmes n'étaient pas prévisibles. On a en effet opté pour un fournisseur à la réputation douteuse et qui n'avait aucune expérience dans la construction de tels trains à grande vitesse. Les défauts révélés par la suite ne pouvaient-ils pas être décelés lors de tests et de contrôles préalables? La volonté, pour des raisons de prestige, de lancer le Fyra en décembre 2012 l'a-t-elle emporté sur la nécessité de prévoir une période préalable de tests approfondis? La SNCB a-t-elle suffisamment contrôlé la procédure d'adjudication et le cahier des charges pour s'assurer que le train qui allait lui être livré serait de bonne qualité et que les firmes soumissionnaires

Brussel. Descheemaeker beriep zich op artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, om als gedelegeerd-bestuurder van een nv van publiek recht melding te maken van mogelijke onregelmatigheden. Het eerste lid van artikel 29 Sv. is duidelijk:

“Iedere gestelde overheid, ieder openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een misdaad of van een wanbedrijf, is verplicht daarvan dadelijk bericht te geven aan de procureur des Konings bij de rechtbank binnen wier rechtsgebied die misdaad of dat wanbedrijf is gepleegd of de verdachte zou kunnen worden gevonden, en aan die magistraat alldesbetreffende inlichtingen, processen-verbaal en akten te doen toekomen.”

Reden genoeg om de volledige aanbestedings-procedure en de wijze van totstandkoming van het Fyra-contract te wantrouwen en nauwkeurig onder de loep te nemen.

Ook de rol van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) dient onderzocht te worden. Volgens topman Breyne controleerde de DVIS de treinstellen niet zelf en hebben ze zich enkel gebaseerd op een rapport van het erkende Nederlandse expertise-bureau Lloyd, en daarna een voorlopige goedkeuring gegeven. Hij wees erop dat AnsaldoBreda over alle vereiste attesten beschikte om de treinen te laten rijden in Europa. Breyne erkende evenwel dat er twijfels waren maar dat die niets te maken hadden met design of veiligheid. Volgens hem had de aarzeling had betrekking op het GSM-Rail-systeem, dat instaat voor de radiocommunicatie tussen het seinhuis en de treinbestuurder. De DVIS heeft de toestellen dus zelf niet gecontroleerd en het certificaat werd verleend ondanks het bestaan van twijfels.

De beslissing tot de uitdienststelling van de treinen en de ontbinding van het Fyra-contract was niet echt een verrassing maar eerder een kroniek van een angekondigde dood. De vraag stelt zich namelijk of al deze problemen niet voorzien konden worden. Er werd immers gekozen voor een leverancier met een bedenkelijke reputatie en die geen ervaring had met het bouwen van dergelijke hogesnelheidstreinen. Konden de nadien onthulde mankementen niet vastgesteld worden tijdens voorafgaande testen en controles? Heeft de prestige-drang om de Fyra in december 2012 te lanceren het gehaald op de nood aan een doorgedreven testperiode vooraf? Heeft de NMBS wel voldoende toegezien op de aanbestedingsprocedure en het lastenboek om ervoor te zorgen dat het een volwaardige trein in handen kreeg en de aanbestedende firma's ook voldoende kwaliteit

pouvaient faire preuve d'une qualité suffisante? N'y a-t-il vraiment jamais eu d'avis ou de rapport critique avant la mise en service?

Nous estimons qu'une commission d'enquête est l'instrument par excellence pour apporter une réponse à toutes ces questions concernant la procédure d'adjudication, la genèse du contrat passé avec AnsaldoBreda, l'implication du groupe SNCB dans le développement des rames V152, les avis fournis, les résultats des divers contrôles et tests, l'octroi du certificat de sécurité provisoire, les résultats des différents rapports et audits internes et externes ainsi que le préjudice finalement subi.

konden leveren? Is er voor de ingebruikname werkelijk nooit enig kritisch advies of rapport geweest?

Een onderzoekscommissie is voor de indieners van dit voorstel het instrument bij uitstek om een antwoord te krijgen op alle vragen omtrent de aanbestedingsprocedure, de wijze waarop het contract met AnsaldoBreda tot stand is gekomen, de betrokkenheid van de NMBS groep bij de ontwikkeling van de V152 toestellen, de afgeleverde adviezen, de resultaten van de verscheidene controles en testen, de toekenning van het voorlopige veiligheidscertificaat, de resultaten van de verschillende interne en externe audits en rapporten en de uiteindelijk opgelopen schade.

Barbara PAS (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)

PROPOSITION**Article 1^{er}**

Il est institué une commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner le déroulement du projet Fyra:

- 1° la procédure d'adjudication;
- 2° la manière dont le contrat avec AnsaldoBreda a vu le jour;
- 3° l'implication du groupe SNCB dans le développement des rames V152;
- 4° les avis formulés;
- 5° les résultats des différents contrôles et tests;
- 6° l'octroi du certificat de sécurité provisoire;
- 7° les résultats des différents audits et rapports internes et externes;
- 8° le préjudice subi;
- 9° les responsabilités politiques.

Art. 2

La commission se compose de onze membres que la Chambre désigne, en son sein, conformément à la règle de la représentation proportionnelle des groupes politiques.

Art. 3

La commission est constituée d'urgence.

Art. 4

La commission est investie de tous les pouvoirs prévus par la loi du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires. Elle peut se faire assister par la Cour des comptes pour accomplir toutes ses missions.

VOORSTEL**Artikel 1**

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie opgericht, belast met het onderzoek naar de afwikkeling van het Fyra-project:

- 1° de aanbestedingsprocedure;
- 2° de wijze waarop het contract met AnsaldoBreda tot stand is gekomen;
- 3° de betrokkenheid van de NMBS groep bij de ontwikkeling van de V152 toestellen;
- 4° de afgeleverde adviezen;
- 5° de resultaten van de verscheidene controles en testen;
- 6° de toekenning van het voorlopige veiligheidscertificaat;
- 7° de resultaten van de verschillende interne en externe audits en rapporten;
- 8° de opgelopen schade;
- 9° de politieke verantwoordelijkheden.

Art. 2

De commissie bestaat uit elf leden die de Kamer uit haar leden aanwijst volgens de regel van de evenredige vertegenwoordiging van de politieke fracties.

Art. 3

De commissie wordt bij hoogdringendheid samengesteld.

Art. 4

De commissie beschikt over alle bevoegdheden bedoeld in de wet van 3 mei 1880 op het parlementair onderzoek. Zij kan zich voor alle opdrachten laten bijstaan door het Rekenhof.

Art. 5

Les réunions de la commission sont publiques. La commission peut toutefois en décider autrement à tout moment.

Art. 6

La Commission peut, dans les limites du budget fixé par le Bureau de la Chambre, prendre toutes les mesures utiles afin de mener son enquête d'une manière experte.

À cet effet, elle peut faire appel à des spécialistes, le cas échéant, dans le cadre d'un contrat de travail ou d'entreprise. La durée de ces contrats ne peut excéder celle des travaux de la commission d'enquête.

Art. 7

La commission fera rapport sur ses travaux à la Chambre dans les trois mois qui suivent son installation, à moins que la Chambre n'autorise la prolongation de ses travaux.

5 juin 2013

Art. 5

De vergaderingen van de commissie zijn openbaar. De commissie kan evenwel op elk ogenblik het tegendeel beslissen.

Art. 6

De commissie kan, binnen het budget dat het Bureau van de Kamer haar ter beschikking stelt, alle nodige maatregelen nemen teneinde het onderzoek op deskundige wijze te voeren.

Daartoe kan zij, eventueel in het raam van een arbeids- of bedrijfsovereenkomst, een beroep doen op deskundigen. De duur van die overeenkomsten mag die van de onderzoekscommissie niet overschrijden.

Art. 7

De commissie brengt binnen drie maanden na haar oprichting verslag uit aan de Kamer, tenzij de Kamer een verlenging van de commissiewerkzaamheden toestaat.

5 juni 2013

Barbara PAS (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)