

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 februari 2010

VOORSTEL

**tot oprichting van een parlementaire
onderzoekscommissie wat betreft de
veiligheid op en rond de Belgische
spoorwegen**

(ingediend door de heren Bruno Stevenheydens
en Jan Mortelmans)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 février 2010

PROPOSITION

**visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire en ce qui concerne la sécurité
des chemins de fer belges**

(déposée par MM. Bruno Stevenheydens
et Jan Mortelmans)

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

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
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

Bijna tien jaar na de treinramp in Pécrot, waarbij twee treinen frontaal op elkaar botsten nadat een van de twee een rood licht had genegeerd, heeft zich deze week opnieuw een soortgelijk drama afgespeeld in Buizingen. Een trein die vanuit Leuven naar 's Gravenbrakel reed, is door het rood gereden en daarna ingereden op een trein die uit Quiévrain kwam.

De balans van de botsing is nog zwaarder dan in Pécrot — daar vielen toen acht doden en twaalf zwaar-gewonden — met voorlopig achttien doden en meer dan 171 gewonden.

Het ongeval had vermeden kunnen worden indien de trein die door het rode licht is gereden uitgerust was met het beveiligingssysteem TBL1+ (Transmissie Bakken Locomotief). Dit systeem zorg ervoor dat een trein die een sein negeert of die 300 meter voor een rood licht sneller dan 40 km/u rijdt, automatisch tot stilstand wordt gebracht.

Na het incident in Pécrot zou onmiddellijk werk gemaakt worden van een dergelijk beveiligingssysteem maar nu blijkt dat het tot 2015 zal duren vooraleer het hele net beveiligd zal zijn en alle locomotieven en motorstellen over de TBL1+ hard- en software zullen beschikken. Het systeem kan enkel werken wanneer zowel het rollend materieel als de spoorinfrastructuur erover beschikt. Dit was niet het geval bij de crash in Buizingen: het bewuste spoor was uitgerust met een beveiliging maar het treinstel helaas niet.

De beveiliging tegen het negeren van stoplichten gebeurt voor het overgrote deel van ons spoorwegnet momenteel door het zogenaamde Krokodil-systeem. Bij dit systeem krijgen de treinbestuurders in de trein een signaal wanneer men door een oranje licht rijdt. Ze moeten dan een knop indrukken om duidelijk te maken dat ze het signaal gehoord hebben. Zo niet, start een noodremming. Maar als de trein nadien door het rood rijdt, gebeurt er niets meer. Dit veiligheidssysteem dateert uit 1930 en is dus hopeloos verouderd.

Het is duidelijk dat er te traag gehandeld werd bij het installeren van een modern veiligheidssysteem: het bewuste nieuwe systeem zou nog maar bij een kwart van de stopseinen (verantwoordelijkheid Infrabel) en bij één procent van de treinen (verantwoordelijkheid NMBS) geïnstalleerd zijn. Infrabel geeft toe dat het oorspronkelijk gepland was om het hele net tegen 2012 beveiligd te hebben maar dat ze vertraging hebben opgelopen.

DÉVELOPPEMENTS

Près de dix ans après la catastrophe ferroviaire de Pécrot, où deux trains sont entrés en collision après que l'un des deux avait ignoré un feu rouge, un drame similaire a eu lieu cette semaine à Buizingen. Un train venant de Louvain et se dirigeant vers Braine-le-Comte a brûlé un feu rouge, avant d'emboutir un train en provenance de Quiévrain.

Le bilan de la collision est encore plus grave qu'à Pécrot — huit personnes y avaient perdu la vie et douze avaient été gravement blessées — puisqu'il est provisoirement de dix-huit morts et de plus de 171 blessés.

L'accident aurait pu être évité si le train qui est passé au rouge avait été équipé du système de sécurité TBL1+ (Transmission Balise Locomotive). Ce système permet d'immobiliser automatiquement un train qui ignore un signal ou qui, 300 mètres avant un feu rouge, dépasse les 40 km/h.

Après l'incident de Pécrot, un tel système de sécurité allait être mis en place, mais il s'avère à présent qu'il faudra attendre 2015 avant que l'ensemble du réseau soit sécurisé et que toutes les locomotives et motrices disposent du hardware et du logiciel TBL1+. Le système n'est opérationnel que si le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire en sont munis, ce qui n'était pas le cas lors de l'accident de Buizingen: la voie en question était équipée du dispositif de sécurité mais le train malheureusement pas.

Actuellement, la sécurisation contre le non-respect des signaux d'arrêt est assurée, sur la plus grande partie du réseau ferroviaire, par le système "Crocodyle". Ce dispositif envoie aux conducteurs de train un signal en cabine lorsqu'ils franchissent un feu orange. Ils doivent alors appuyer sur un bouton pour confirmer qu'ils ont entendu ce signal, faute de quoi un freinage d'urgence s'enclenche. Or, si, par la suite, le train passe au rouge, plus rien ne se passe. Ce dispositif de sécurité date de 1930 et est donc tout à fait obsolète.

Il est clair que l'on a trop tardé à installer un système de sécurité moderne: le nouveau système en question n'aurait été installé que sur un quart des signaux d'arrêt (responsabilité d'Infrabel) et sur un pour cent des trains (responsabilité de la SNCB). Infrabel reconnaît qu'il était initialement prévu de sécuriser l'ensemble du réseau d'ici 2012, mais que du retard a été pris.

De betrokken partijen schuiven elkaar de zwarte piet toe. In 1999 viel de eerste beslissing over het Europese veiligheidssysteem ETCS. Op termijn moet het hele Belgische net daarmee uitgerust zijn maar die werken beginnen pas in 2014 en zouden duren tot 2030. Volgens Infrabel moesten zij wachten op Europese toestemming om het TBL1+ systeem te installeren en had het weinig zin om een veiligheidssysteem op de sporen te installeren als de treinen er niet mee waren uitgerust. Als een van de treinen met het systeem uitgerust zou zijn geweest dan had de ramp in Buizingen volgens Infrabel voorkomen kunnen worden.

De topman van de NMBS, Marc Descheemaeker, verklaart dat de NMBS na de treinramp in 2001 besloot te wachten op een Europees systeem. Omdat Europa echter te lang getalmd zou hebben heeft men in 2005 beslist om een eigen systeem te ontwikkelen. De NMBS heeft echter nog geen tijd gehad om het TBL-systeem overal te installeren, aldus Descheemaeker.

Volgens Enrico Grillo Pasquarelli, een expert van de Europese Commissie, bestond het systeem reeds in 2000, was het in 2005 operationeel en wordt het sindsdien bijvoorbeeld al gebruikt in Luxemburg. De Commissie beklemtoonde bovendien dat de lidstaten voor hun zuiver nationale spoorlijnen helemaal niet verplicht zijn het Europese systeem te gebruiken.

Alle betrokkenen wijzen dus met de vinger naar elkaar...

Onze buurlanden staan al veel verder op het gebied van remveiligheidssystemen. In Frankrijk kunnen de treinen al tien jaar niet meer door het rood rijden. De beslissing daartoe werd genomen na een treinramp in 1991. Tien jaar later waren het hele net en alle treinen voorzien van de beveiliging. Het spoornet is in Frankrijk nochtans ruim tien keer groter dan dat van België. Ook Duitsland bezit sinds de jaren negentig een soortgelijk beveiligingssysteem. In Nederland zijn sinds 1969 alle elektrische treinen beveiligd met een stopsysteem en in Luxemburg gebruiken ze al bijna vijf jaar het Europese ETCS-systeem.

Wat vaststaat is dat er de voorbije negen jaar, tussen de treinramp van Pécrot in 2001 en de treinramp van Buizingen deze week, ontstellend weinig is gebeurd inzake het installeren van een degelijk veiligheidssysteem. Tussen 2001 en 2005 zou er zelf helemaal niets gebeurd zijn.

Les parties concernées se rejettent la balle. La première décision concernant le système de sécurité européen ETCS est tombée en 1999. À terme, l'ensemble du réseau belge doit être équipé de ce système, mais ces travaux ne commenceront qu'en 2014 et devraient durer jusqu'en 2030. Selon Infrabel, il a fallu attendre l'autorisation européenne pour installer le système TBL1+ et il n'y avait guère de sens à installer un système de sécurité sur les voies, alors que les trains n'en étaient pas équipés. Si l'un des trains avait été équipé du système, la catastrophe de Buizingen aurait, selon Infrabel, pu être évitée.

Le patron de la SNCB, Marc Descheemaeker, déclare que la SNCB a décidé, après la catastrophe ferroviaire de 2001, d'attendre un système européen. Comme l'Europe aurait par trop tergiversé, il a cependant été décidé, en 2005, de développer un système spécifique. La SNCB n'a toutefois pas encore eu le temps d'installer le système TBL partout.

Selon Enrico Grillo Pasquarelli, expert de la Commission européenne, le système existait déjà en 2000, était opérationnel en 2005 et est déjà utilisé entre-temps au Luxembourg, par exemple. La Commission a en outre souligné que, pour leurs lignes ferroviaires purement nationales, les États membres ne sont nullement tenus d'utiliser le système européen.

Toutes les parties concernées se rejettent donc mutuellement la faute ...

Nos voisins sont déjà beaucoup plus avancés dans le domaine des systèmes de freinage de sécurité. En France, cela fait déjà dix ans que les trains ne peuvent plus franchir un feu rouge. La décision en la matière a été prise après une catastrophe ferroviaire survenue en 1991. Dix ans plus tard, la totalité du réseau et tous les trains étaient équipés du système. Le réseau ferroviaire de l'Hexagone est pourtant dix fois plus grand que celui de la Belgique. L'Allemagne possède, elle aussi, un système de sécurité similaire depuis les années nonante. Aux Pays-Bas, tous les trains électriques sont équipés d'un système d'arrêt depuis 1969, tandis que le Luxembourg utilise depuis déjà près de cinq ans le système européen ETCS.

Ce qui est certain, c'est que ces neuf dernières années, entre la catastrophe ferroviaire de Pécrot en 2001 et celle de Buizingen qui a eu lieu cette semaine, très peu a été fait quant à l'installation d'un tel système de sécurité. Entre 2001 et 2005, absolument rien n'aurait même été fait.

De veiligheid op en rond de spoorwegen gaat natuurlijk veel verder dan enkel en alleen de discussie over het beveiligingssysteem bij het negeren van seinen.

Na het ongeval in Pécrot in 2001 kreeg de NMBS ook te horen dat er gesleuteld moest worden aan de opleiding van het personeel. Volgens de NMBS en de vakbonden is dit gebeurd maar de treinbestuurders wijzen wel op de toegenomen werkdruk. Ze zouden in de praktijk vaak negen uur onafgebroken moeten werken en dan zijn er nog de zeer onregelmatige werktijden. Het spreekt voor zich dat dit tot onveilige toestanden kan leiden.

Een ander pijnpunt is de veiligheid aan de overwegen. Tal van overwegen zijn nog onvoldoende of zelfs helemaal niet beveiligd waardoor er ieder jaar steeds enkele serieuze ongevallen gebeuren. Wij menen dat veiligheid substantieel verhoogd kan worden door overal in volle slagbomen te voorzien en wij hebben hiertoe reeds een wetsvoorstel ingediend. Cijfers tonen aan dat op overwegen met volle slagbomen (categorie 1) weinig of geen ongevallen gebeuren. Tot op heden ziet het er echter niet naar uit dat men deze zienswijze volgt. Het beleid hieromtrent dient onderdeel uit te maken van het globale veiligheidsonderzoek.

Ook de vertrekprocedures van de treinen is een problematisch onderwerp. België telt maar liefst elf verschillende vertreksystemen, afhankelijk van het type trein of van het type seininrichting en/of ontblokking. De vertrekprocedures hebben al aanleiding gegeven tot ernstige incidenten en ook toen werden er iedere keer oplossingen en hervormingen aangekondigd. Het is echter onduidelijk of er in de praktijk al iets veranderd is.

De indieners wensen met dit voorstel een onderzoekscommissie op te richten die het hele veiligheidsaspect van de Belgische spoorwegen grondig doorlicht. Een globaal overzicht van alle maatregelen, resultaten en problemen betreffende de hierboven besproken domeinen kan en moet aanleiding geven tot een verhoogde veiligheid op en rond het spoornet.

Bruno STEVENHEYDENS (VB)
Jan MORTELMANS (VB)

La sécurité des chemins de fer dépasse évidemment de loin le simple débat sur le système de sécurisation en cas de non-respect de signaux.

Après l'accident de Pécrot en 2001, la SNCB a également été invitée à améliorer la formation du personnel. Selon la SNCB et les syndicats, cela a été fait, mais les conducteurs de trains soulignent que la pression du travail a augmenté. Dans la pratique, ils devraient souvent travailler pendant neuf heures d'affilée, sans compter les horaires de travail très irréguliers. Il est évident que de telles conditions de travail peuvent conduire à des situations dangereuses.

La sécurité des passages à niveau constitue un autre problème. De nombreux passages à niveau ne sont pas encore suffisamment, voire pas du tout, sécurisés, ce qui cause chaque année de sérieux accidents. Nous pensons que la sécurité pourrait être substantiellement améliorée si tous les passages à niveau étaient équipés de barrières complètes et nous avons déjà introduit une proposition de loi dans ce sens. Les chiffres montrent qu'aux passages à niveau équipés de barrières complètes (catégorie 1), les accidents sont rares, voire inexistants. À ce jour, ce point de vue ne semble toutefois pas être suivi. La politique menée dans ce domaine doit faire partie intégrante de l'enquête de sécurité générale.

Les procédures de départ des trains constituent également un problème. La Belgique ne compte pas moins de onze systèmes de départ différents, suivant le type de train ou le type de signalisation et/ou de déverrouillage. Les procédures de départ ont déjà causé de graves incidents après lesquels des solutions et réformes ont chaque fois été annoncées. Il est toutefois difficile de savoir si, dans la pratique, des choses ont déjà changé.

La présente proposition vise à instituer une commission d'enquête chargée d'examiner de manière approfondie l'aspect sécuritaire des chemins de fer belges. Un aperçu global de l'ensemble des mesures, résultats et problèmes relatifs aux domaines évoqués ci-dessus pourrait et devrait permettre d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire.

VOORSTEL**Artikel 1**

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie ingesteld die belast wordt met een evaluatie van het beleid inzake spoorwegveiligheid sinds 1980:

1. welke maatregelen zijn genomen om een elektronisch beveiligingssysteem, waarbij belet wordt dat treinen door een rood sein rijden, in te voeren?

2. waarom staan onze buurlanden veel verder inzake rembeveiligingssytemen en duurt het bij ons zo lang?

3. hoe is het gesteld met de werkdruk van de treinbestuurders?

4. voldoet de opleiding van het treinpersoneel?

5. welke andere maatregelen werden getroffen voor de algemene veiligheid op en rond het spoor?

6. in welke budgetten werd voorzien en welke investeringen werden gedaan op het vlak van veiligheid gedurende de laatste vijftien jaar?

De commissie kan aanbevelingen formuleren die naar haar oordeel kunnen bijdragen tot een betere veiligheid op en rond de Belgische spoorwegen.

Art. 2

De parlementaire onderzoekscommissie wordt bekleed met alle bevoegdheden waarin de wet van 8 mei 1880 op het parlementair onderzoek voorziet en kan zich voor alle opdrachten laten bijstaan door het Rekenhof.

Art. 3

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. 4

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

PROPOSITION**Article 1^{er}**

Il est institué une commission d'enquête parlementaire chargée d'évaluer la politique menée en matière de sécurité ferroviaire depuis 1980:

1. quelles mesures ont été prises en vue d'instaurer le système de sécurité électronique empêchant que des trains brûlent un feu rouge?

2. pourquoi nos voisins sont-ils bien plus avancés au niveau des systèmes de freinage automatique et pourquoi cela dure-t-il si longtemps chez nous?

3. qu'en est-il de la pression du travail subie par les conducteurs de train?

4. la formation du personnel de bord est-elle suffisante?

5. quelles autres mesures ont été prises pour assurer la sécurité générale du rail?

6. quels budgets ont été prévus et quels investissements ont été réalisés en matière de sécurité au cours des quinze dernières années?

La commission peut formuler des recommandations susceptibles de contribuer, selon elle, à l'amélioration de la sécurité des chemins de fer belges.

Art. 2

La commission est investie de tous les pouvoirs prévus par la loi du 8 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires et peut se faire assister par la Cour des comptes pour accomplir toutes ses missions.

Art. 3

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

Art. 4

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

Art. 5

De commissie wordt bij hoogdringendheid samengesteld.

Art. 6

De parlementaire onderzoekscommissie kan, binnen de door het Bureau van de Kamer vastgestelde budgettaire klijlijnen, alle nodige maatregelen nemen teneinde haar onderzoek met de vereiste nauwkeurigheid uit 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 parlementaire onderzoekscommissie zal over haar werkzaamheden bij de Kamer verslag uitbrengen binnen drie maanden na haar oprichting, tenzij de Kamer een verlenging van de commissiewerkzaamheden toestaat.

18 februari 2010

Bruno STEVENHEYDENS (VB)
Jan MORTELMANS (VB)

Art. 5

La commission est constituée d'urgence.

Art. 6

La Commission peut, dans les limites budgétaires fixées par le bureau de la Chambre, prendre toutes les mesures utiles afin de mener son enquête avec la rigueur voulue.

À cet effet, elle peut faire appel à des experts, 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.

18 février 2010