

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 juin 2012

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**concernant les dispositifs de sécurité
de la ligne ferroviaire
Braine-le-Comte — Louvain**

(déposée par M. Ben Weyts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 juni 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de veiligheidsvoorzieningen
op de spoorlijn
s'Gravenbrakel — Leuven**

(ingediend door de heer Ben Weyts)

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	

<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 ^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)

<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	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le mercredi 6 juin 2012, une nouvelle catastrophe ferroviaire a été évitée de justesse à Lot (Beersel). Après un franchissement de signal, un train a pu être arrêté juste à temps grâce à une intervention manuelle. Depuis la catastrophe de Buizingen, tout le monde pensait pourtant que cette ligne ferroviaire était équipée d'un système de freinage automatique tel que le TBL1+. Mais il est apparu que ce n'était pas le cas.

Or, le déploiement accéléré de TBL1+ avait été recommandé par la Commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen, en premier lieu sur les lignes fréquentées et, en second lieu, là où soit le rail, soit le matériel roulant était déjà équipé du TBL1+. "Les deux planifications, pour les installations fixes et pour les véhicules, doivent être coordonnées, de manière à éviter que des véhicules équipés du TBL1+ roulent sur des tronçons sans TBL1+ et que des véhicules non équipés du TBL1+ roulent sur des trajets où le TBL1+ fonctionne déjà." (rapport final, p. 307)

La ligne ferroviaire concernée (Braine-le-Comte - Louvain) remplit ces deux conditions. Il s'agit d'une ligne fréquentée dont les installations fixes sont équipées du TBL1+. Pourtant, des locomotives non équipées du TBL1+ circulent encore sur cette ligne.

Il va de soi que les victimes, leurs familles et leurs connaissances, ainsi que tous les utilisateurs sont abasourdis par l'absence de système de sécurité automatique sur cette ligne plus de deux ans après la catastrophe, sachant, en particulier, que près de 80 % du trafic ferroviaire est bel et bien protégé par ce type de système de freinage automatique tandis que ce n'est précisément pas le cas sur la ligne où a eu lieu la catastrophe de Buizingen.

Nous demandons dès lors que tant les voies que le matériel roulant de cette ligne soient équipés du TBL1+ de manière absolument prioritaire.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Woensdag 6 juni werd in Lot (Beersel) een nieuwe treinramp op het nippertje vermeden. Na een seinoverschrijding, heeft men de trein alsnog tijdig kunnen stoppen door een manueel ingrijpen. Nochtans ging iedereen er van uit dat na de ramp van Buizingen, de betrokken spoorlijn was uitgerust met een automatisch remsysteem, zoals TBL1+. Dat bleek niet het geval.

De Bijzondere Commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegnet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen had nochtans aanbevolen om TBL1+ versneld uit te rollen. In de eerste plaats op de drukke lijnen. En in de tweede plaats daar waar ofwel het spoor al is uitgerust ofwel het rijdend materieel al is uitgerust met TBL1+. "Beide planningen, voor de vaste installaties en voor de rytuigen, moeten worden gecoördineerd, om te voorkomen dat rytuigen met TBL1+ op lijngedeelten zonder TBL1+ rijden en dat rytuigen zonder TBL1+ op lijngedeelten rijden waar TBL1+ al operationeel is." (blz. 307 eindverslag).

De spoorlijn in kwestie, 's Gravenbrakel-Leuven, beantwoordt aan deze beide criteria. Het is een drukke lijn en de sporen zijn uitgerust met TBL1+. Alleen gebruikt men nog locomotieven die niet zijn voorzien van TBL1+.

Het spreekt voor zich dat slachtoffers, hun families en hun kennissen, maar evengoed alle gebruikers van betrokken lijn, verbouwereerd zijn over het ontbreken van een automatisch veiligheidssysteem, meer dan twee jaar na de ramp. Zeker gelet op de wetenschap dat intussen bijna 80 % van het treinverkeer wel degelijk is beveiligd met zulk automatisch remsysteem. Maar het spoorverkeer op de lijn van de treinramp, net niet.

De indiener vragen dan ook dat de lijn in kwestie bij absolute prioriteit zou worden uitgerust met TBL1+, zowel het spoor als het rijdend materieel.

Ben WEYTS (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. soulignant que des franchissements de signaux se produisent toujours sur la ligne Braine-le-Comte – Louvain, plus particulièrement à hauteur de l'endroit où a eu lieu la catastrophe de Buizingen, de février 2010;

B. constatant, sur la base des réponses du ministre compétent, que deux ans après la catastrophe la ligne concernée n'a toujours pas été équipée d'un système de freinage automatique, tel que le TBL 1+;

C. renvoyant aux 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, qui préconise notamment le déploiement accéléré du TBL1+. Le rapport demande que le dispositif soit déployé en priorité sur les lignes les plus fréquentées, ensuite là où soit les voies, soit le matériel roulant sont déjà équipés du TBL1+;

D. constatant que la ligne en question, Braine-le-Comte-Louvain, répond aux deux critères: elle est fort fréquentée et les voies sont équipées du TBL1+. Seul le matériel roulant utilise n'est pas encore équipé du TBL1+;

E. constatant également que, dans l'intervalle, on a déjà sécurisé 80 % du trafic ferroviaire au moyen de ce système de freinage automatique;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

de charger les instances compétentes d'équiper, en priorité absolue, la ligne Braine-le-Comte – Louvain du TBL1+, tant au niveau des voies qu'au niveau du matériel roulant.

14 juin 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. wijst er op dat zich nog steeds seinoverschrijdingen blijven voortdoen op de spoorlijn 's Gravenbrakel – Leuven, meer bepaald ter hoogte van de ramp van februari 2010 in Buizingen;

B. stelt na de antwoorden van de bevoegde minister vast dat de betrokken spoorlijn twee jaar na de ramp nog steeds niet is uitgerust met een automatisch remsysteem, zoals TBL 1+;

C. verwijst naar de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorweginfrastructuur in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen waarin onder meer een versnelde uitrol van TBL1+ wordt aanbevolen. Het rapport vraagt dat dat prioritair zou geschieden op de drukke lijnen. En in de tweede plaats daar waar ofwel het spoor al is uitgerust ofwel het rijdend materieel al is uitgerust met TBL1+;

D. stelt vast dat de spoorlijn in kwestie, 's Gravenbrakel-Leuven, beantwoordt aan beide criteria. Het is een drukke lijn en de sporen zijn uitgerust met TBL1+. Alleen wordt nog steeds rijdend materieel ingezet dat niet is voorzien van TBL1+;

E. stelt eveneens vast dat intussen alvast 80 % van het treinverkeer wel degelijk beveiligd is met zulk automatisch remsysteem;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

om de bevoegde instanties op te dragen bij absolute prioriteit de lijn 's Gravenbrakel – Leuven uit te rusten met TBL1+, zowel het spoor als het rijdend materieel.

14 juni 2012

Ben WEYTS (N-VA)