

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 mai 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative aux contrats de gestion liant les
entreprises publiques du groupe SNCB à l'État**

(déposée par M. Christophe Bastin et
Mme Catherine Fonck)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 mei 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de beheerscontracten tussen de
overheidsbedrijven van de NMBS-Groep en
de Staat**

(ingediend door de heer Christophe Bastin en
mevrouw Catherine Fonck)

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	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
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)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants		Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	
Commandes:		Bestellingen:	
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 15 février 2010, la collision de deux trains à proximité de la gare de Buizingen ébranlait la Belgique. Dix-neuf personnes ont trouvé la mort dans cet accident et 171 autres y ont été blessées. Si la justice est compétente pour déterminer les causes et les conséquences juridiques de cette catastrophe, les parlementaires fédéraux ont voulu comprendre pourquoi elle n'avait pas pu être évitée.

Ce drame n'est pas un cas isolé dans l'histoire du rail belge. Le 27 mars 2001 déjà, huit personnes étaient décédées à la suite de la collision de deux trains à Pérot. Plus récemment, le 20 novembre 2009, le déraillement d'un train en gare de Mons avait entraîné la mort d'une accompagnatrice de la SNCB et blessé grièvement le conducteur.

Partant de ces tristes constats, la Chambre des représentants a décidé d'instituer, le 25 février 2010, une commission spéciale dite "Sécurité du rail" chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen¹.

Pendant plus de six mois, les commissions spéciales, constituées successivement, ont travaillé d'arrache-pied pour comprendre la manière dont avait été traitée la sécurité ferroviaire en Belgique et reconstruire l'histoire des décisions prises par le groupe SNCB au cours des vingt dernières années. Ont ainsi été étudiés les choix stratégiques, les investissements effectifs et la façon de fonctionner à tous les échelons des opérateurs ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et des responsables publics. Le travail des parlementaires a permis d'aboutir à un rapport de plus de 300 pages, présentant des conclusions et recommandations fouillées².

Ce rapport propose 109 recommandations pour améliorer les conditions de sécurité du rail. Ces recommandations regroupent des initiatives qui doivent être prises par chacune des personnes et entités qui assument une responsabilité – fût-elle minime – dans le domaine de la sécurité du transport ferroviaire. Au cours des mois et des années à venir, les parlementaires seront vigilants et veilleront à ce que ces recommandations ne restent pas un simple recueil de bonnes intentions.

¹ DOC 52 2454/001 et DOC 53 0444/001.

² DOC 53 0444/002.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 15 februari 2010 veroorzaakte een botsing tussen twee treinen in de buurt van het station van Buizingen grote opschudding in België. 19 mensen vonden bij dat ongeval de dood en 171 anderen raakten erbij gewond. Het gerecht is bevoegd om de oorzaken en de juridische gevolgen van een dergelijke ramp vast te stellen; de federale parlementsleden hebben willen doorgronden waarom die ramp niet kon worden voorkomen.

Dit drama is geen alleenstaand geval in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Op 27 maart 2001 zijn 8 mensen omgekomen bij de botsing tussen twee treinen in Pérot. Meer recent was er op 20 november 2009 nog de ontsporing van een trein in het station van Bergen, waarbij de NMBS-treinbegeleidster om het leven kwam en de bestuurder zwaargewond raakte.

Gelet op die trieste vaststellingen besloot de Kamer van volksvertegenwoordigers op 25 februari 2010 een bijzondere commissie op te richten, de zogenaamde "commissie spoorwegveiligheid", of voluit de "bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen"¹.

Meer dan zes maanden lang hebben de eerste bijzondere commissie en de na de verkiezing van de nieuwe Kamer van volksvertegenwoordigers opgerichte tweede bijzondere commissie heel hard gewerkt om te begrijpen hoe in België met de spoorwegveiligheid is omgegaan en om chronologisch te reconstrueren welke beslissingen de NMBS-Groep de afgelopen twintig jaar heeft genomen. Aldus werd nagegaan welke strategische keuzes werden gemaakt, welke investeringen daadwerkelijk werden verricht en hoe werd gewerkt op alle echelons van de spoorwegoperatoren en de infrastructuurbeheerder en door de openbare gezagsdragers. Het werk van de parlementsleden leverde een verslag van meer dan 300 bladzijden op, met gedetailleerde conclusies en aanbevelingen².

Dat rapport bevat 109 aanbevelingen ter verbetering van de spoorwegveiligheid. Die aanbevelingen omvatten initiatieven die moeten worden genomen door elk van de personen en entiteiten die enige verantwoordelijkheid – hoe miniem ook – dragen op het stuk van de spoorwegveiligheid. In de komende maanden en jaren zullen de parlementsleden waakzaam zijn en erop toezien dat die aanbevelingen niet louter een opsomming van goede bedoelingen blijven.

¹ Zie DOC 52 2454/001 en DOC 53/0444/001.

² Zie DOC 53 0444/002.

Des initiatives ont déjà été prises pour donner suite à ces recommandations, notamment par le groupe SNCB. Toutefois, il est nécessaire que, outre ces décisions ponctuelles, la place de la sécurité dans les entreprises du groupe SNCB soit complètement repensée. Le gouvernement a un grand rôle à jouer dans ce projet. Il est en effet lié aux entreprises publiques par les contrats de gestion dans lesquels sont précisées les missions que devront remplir ces entreprises moyennant un financement public. Les contrats de gestion sont des documents publics facilement accessibles et cette transparence favorise la concrétisation rapide des objectifs qui s'y trouvent. De plus, les mesures et les planifications qui y figurent ont été discutées par les deux parties et sont donc réalistes.

C'est pourquoi les contrats de gestion qui lient les entreprises du groupe SNCB à l'État devraient intégrer au plus vite les recommandations de la commission spéciale. Cela permettrait au gouvernement de travailler plus facilement à la coordination et au suivi des initiatives de la SNCB en matière de sécurité.

La révision des contrats de gestion est d'ailleurs suggérée par la Cour des comptes. En effet, dans son avis du 11 août 2010, rendu à la demande de la commission spéciale, la Cour des comptes constate que les contrats de gestion en vigueur ne contiennent presque aucune disposition en matière de sécurité. La Cour des comptes remarque également que l'autorité aurait pu utiliser les contrats de gestion de manière plus efficace pour améliorer la sécurité ferroviaire.

L'adoption de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire ne justifie pas l'absence d'objectifs précis en matière de sécurité dans les contrats de gestion. Une entreprise publique bénéficie de financements publics. Elle est donc légalement tenue de remplir des missions de service public, en l'espèce celle de garantir des conditions optimales de sécurité pour les usagers. La sécurité du rail est une mission en soi. Il est donc indispensable qu'elle soit non seulement mentionnée dans les contrats de gestion qui lient les entreprises publiques de gestion et d'exploitation ferroviaires à l'État mais surtout qu'elle soit exprimée en objectifs concrets et chiffrés.

Comme le précise la Cour des comptes:

“Le nouveau cadre national de sécurité d'exploitation ferroviaire ne fait pas obstacle à une amélioration de

Met name door de NMBS-Groep werden reeds initiatieven genomen om aan die aanbevelingen gevolg te geven. Het is evenwel noodzakelijk dat niet alleen die *ad hoc*-beslissingen worden getroffen, maar ook dat veiligheid een heel nieuwe invulling krijgt bij de ondernemingen van de NMBS-Groep. De regering heeft bij dat project een grote rol te spelen: zij is met de overheidsbedrijven immers een verbintenis aangegaan via de beheerscontracten, waarin de taken gepreciseerd staan welke die bedrijven via overheidsfinanciering moeten vervullen. De beheerscontracten zijn gemakkelijk toegankelijke openbare documenten, en die transparantie bevordert de snelle verwezenlijking van de daarin geformuleerde doelstellingen. Bovendien werden de erin vervatte maatregelen en plannen door de beide partijen besproken – ze zijn dus realistisch.

Daarom ook zouden in de beheerscontracten tussen de ondernemingen van de NMBS-Groep en de Staat zo spoedig mogelijk de aanbevelingen van de bijzondere commissie moeten worden opgenomen. Zulks kan de regering de mogelijkheid bieden gemakkelijker werk te maken van de coördinatie en de *follow-up* van de initiatieven van de NMBS op veiligheidsvlak.

Het Rekenhof suggereert trouwens om de beheerscontracten te herzien. In zijn advies van 11 augustus 2010 dat het Hof op verzoek van de bijzondere commissie heeft uitgebracht, constateert het immers dat de vigerende beheerscontracten haast geen bepalingen omvatten in verband met veiligheid. Voorts merkt het Rekenhof op dat de overheid de beheerscontracten doeltreffender had kunnen aanwenden om de spoorwegveiligheid te verhogen.

De aanneming van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen verantwoordt geenszins dat de beheerscontracten geen precieze doelstellingen inzake veiligheid bevatten. Een overheidsbedrijf ontvangt overheidsgeld. Daarom is een dergelijk bedrijf wettelijk verplicht taken van openbare dienstverlening te vervullen, in dezen de waarborging van optimale veiligheidsomstandigheden voor de gebruikers. De spoorwegveiligheid is een taak op zich. Het is dan ook onontbeerlijk dat van die veiligheid niet alleen gewag wordt gemaakt in de beheerscontracten tussen enerzijds de overheidsbedrijven die het beheer en de exploitatie van het spoor verzorgen en anderzijds de Staat, maar vooral dat die veiligheid wordt uitgedrukt in concrete cijferdoelstellingen.

Het Rekenhof preciseert namelijk het volgende:

“Dit nieuwe nationale kader voor de veiligheid van de spoorwegexploitatie vormt volgens het Rekenhof geen

l'utilisation des contrats de gestion qui peut se concrétiser, par exemple par des dispositions relatives aux aspects suivants:

- la priorité de la sécurité ferroviaire, eu égard aux autres objectifs fixés tels que la croissance du nombre de passagers ou la ponctualité;
- la contribution des investissements financés à l'amélioration du niveau de sécurité;
- les obligations spécifiques de chaque société en matière de coordination des investissements et de déploiement des dispositifs sur l'infrastructure et sur le matériel roulant³.

Cet avis mérite d'être traduit en une révision des contrats de gestion actuellement en vigueur jusqu'en 2012. Les principes proposés devront en outre guider la rédaction des prochains contrats de gestion. Pour ce qui concerne ces derniers, la priorité de la sécurité ferroviaire ne devra pas seulement faire l'objet d'une mention dans l'introduction des textes mais devra être un principe guidant l'entièreté du cahier des charges.

Un plan d'investissement en matière de sécurité devra être annexé aux contrats de gestion. Il expliquera en quoi les projets prévus dans le plan d'investissement pluriannuel annexé aux contrats de gestion contribueront à l'amélioration de la sécurité du rail.

D'autre part, ce plan inclura des obligations spécifiques de sécurisation et le calendrier de leurs réalisations. Parmi elles, on attend un plan relatif aux dépassements de "feux rouges" et un calendrier précis des installations prévues en matière de sécurité, complété d'une estimation fiable du budget correspondant.

La commission spéciale a particulièrement insisté sur ces deux mesures. Le dépassement de "feu rouge" constitue en effet la principale cause des collisions ferroviaires majeures. Concernant les plans des investissements en matière de sécurité, la commission spéciale a démontré que les plans jusqu'ici prévus par les entreprises du groupe SNCB manquaient de fiabilité. C'est pourquoi ces deux mesures devront faire l'objet d'une attention particulière.

³ Cour des comptes, "Sécurité ferroviaire. Contribution de la Cour des comptes à l'examen parlementaire des conditions de sécurité du rail", août 2010, p. 72.

beletsel om de beheerscontracten beter te gebruiken, bijvoorbeeld via bepalingen in verband met:

- de spoorwegveiligheid als prioriteit, rekening houdend met de andere doelstellingen zoals de groei van het aantal passagiers of de stiptheid;
- de bijdrage van de gefinancierde investeringen aan de verbetering van het veiligheidsniveau;
- de specifieke verplichtingen van elke vennootschap inzake coördinatie van de investeringen en uitrusting van de infrastructuur en het rollend materieel.³

Dit advies verdient concreet vorm te krijgen in een bijsturing van de huidige beheerscontracten, die tot 2012 van kracht zijn. De voorgestelde beginselen zullen overigens als leidraad moeten dienen bij de redactie van de volgende beheerscontracten. Bij die contracten zal niet alleen in de inleiding van de teksten vermeld moeten staan dat spoorwegveiligheid prioritair is, maar zal ook de opmaak van heel het bestek op dat beginsel gestoeld moeten zijn.

Een investeringsplan voor de veiligheid zal als bijlage aan de beheerscontracten moeten worden gehecht. Daarin zal uitgelegd moeten staan hoe de projecten, waarin is voorzien in het aan de beheerscontracten gehechte meerjareninvesteringsplan, zullen bijdragen tot een verbetering van de spoorwegveiligheid.

Voorts zal dat plan specifieke beveiligingsvereisten en het tijdspad voor de verwezenlijking ervan moeten bevatten. Er wordt onder meer een plan verwacht in verband met de signaaloverschrijdingen, alsook een nauwkeurig tijdspad voor de geplande installatie van veiligheidsvoorzieningen, aangevuld met een betrouwbare raming van het desbetreffende budget.

De bijzondere commissie heeft specifiek de klemtoon gelegd op die twee maatregelen. Signaaloverschrijdingen zijn immers de belangrijkste oorzaak van ernstige treins botsingen. In verband met de investeringsplannen voor de veiligheid, heeft de bijzondere commissie aangetoond dat het de plannen waarin de ondernemingen van de NMBS-Groep tot dusver hadden voorzien, ontbrak aan betrouwbaarheid. Daarom zal aan die twee maatregelen bijzondere aandacht moeten worden besteed.

³ Rekenhof – Spoorwegveiligheid. Bijdrage van het Rekenhof aan het parlementair onderzoek van de voorwaarden van de spoorwegveiligheid, Brussel, augustus 2010, blz. 72.

En conclusion, cette proposition de résolution demande au gouvernement d'inscrire dans le contrat de gestion des entreprises du groupe SNCB des objectifs précis de sécurité et des plans fiables en termes d'investissements dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

Christophe BASTIN (cdH)
Catherine FONCK (cdH)

Tot slot wordt de regering in dit voorstel van resolutie gevraagd om in het beheerscontract met de ondernemingen van de NMBS-Groep precieze veiligheidsdoelstellingen en geloofwaardige investeringsplannen inzake spoorwegveiligheid op te nemen.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les conclusions du rapport 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 confirment le manque de cohérence pour ce qui concerne les investissements dans le domaine de la sécurité du rail au sein du groupe SNCB⁴;

B. considérant l'avis de la Cour des comptes relatif à l'utilité du contrat de gestion liant l'État aux entreprises du groupe SNCB concernant les objectifs de sécurité;

C. considérant l'importance de la mise en œuvre rapide des 109 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, afin de garantir la sécurité des voyageurs;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de revoir, dès à présent, les contrats de gestion liant l'État aux sociétés du groupe SNCB pour y annexer un plan de sécurisation du domaine ferroviaire; ce plan, qui justifiera la contribution des investissements prévus à l'amélioration de la sécurité sur le rail, inclura également:

a) des objectifs concrets et chiffrés de sécurisation du rail ainsi que le calendrier de leur réalisation et les sanctions pécuniaires en cas de non-respect;

b) des plans précis et réalistes pour les investissements dans les différents systèmes d'aide à la conduite et autres investissements permettant d'augmenter la sécurité du rail;

c) un plan visant à réduire de 15 % par an les franchises de feux rouges;

2. d'intégrer également dans chacun des contrats de gestion ultérieurs un plan de sécurisation du domaine ferroviaire;

3. de préciser dans ces contrats de gestion que la sécurité constitue la priorité principale des entreprises,

⁴ DOC 53 0444/002.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de conclusies van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen, die bevestigen dat binnen de NMBS-Groep een gebrek aan coherentie bestaat op het stuk van de investeringen in spoorwegveiligheid⁴;

B. gelet op het advies van het Rekenhof in verband met het nut van het beheerscontract tussen de Staat en de ondernemingen van de NMBS-Groep, wat de veiligheidsdoelstellingen betreft;

C. gelet op het belang van een snelle uitvoering van de 109 aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen, zulks teneinde de veiligheid van de reizigers te waarborgen;

VERZOEKT DE REGERING:

1. nu al over te gaan tot de herziening van de beheerscontracten tussen de Staat en de ondernemingen van de NMBS-Groep, teneinde er een beveiligingsplan voor de spoorwegen aan te hechten; dat plan, dat ook investeringen ter verbetering van de spoorwegveiligheid verantwoordt, moet voorts het volgende omvatten:

a) concrete cijferdoelstellingen inzake beveiliging voor de spoorwegen, het tijdpad voor de tenuitvoerlegging ervan en de geldelijke sancties in geval van niet-naleving van een en ander;

b) nauwkeurige en realistische plannen voor de investeringen in de verschillende rijondersteunende systemen en voor andere investeringen waarmee de spoorwegveiligheid kan worden verhoogd;

c) een plan om het aantal signaaloverschrijdingen met 15 % per jaar terug te dringen;

2. ook in alle volgende beheerscontracten een beveiligingsplan voor de spoorwegen op te nemen;

3. in die beheerscontracten aan te geven dat veiligheid de topprioriteit van de ondernemingen is, rekening

⁴ Zie DOC 53 0444/002.

eu égard aux autres objectifs fixés, tels que la croissance du nombre de passagers ou la ponctualité;

4. d'adapter, si nécessaire, le prochain contrat de gestion en fonction des résultats de l'enquête judiciaire concernant l'accident de Buizingen.

7 avril 2011

Christophe BASTIN (cdH)
Catherine FONCK (cdH)

houdend met de andere doelstellingen, zoals de groei van het aantal passagiers of de stiptheid;

4. indien nodig het volgende beheerscontract bij te sturen in het licht van de resultaten van het gerechtelijk onderzoek naar het ongeval in Buizingen.

7 april 2011