

Question écrite de Mme Katrin JADIN à la Ministre de la Mobilité concernant la sécurisation des trains de la SNCB

Question de Mme Katrin JADIN (MR) :

La SNCB vient de sélectionner Alstom Belgium pour équiper ses trains du système européen de signalisation ERTMS (European rail traffic management system). Trois entreprises avaient été présélectionnées, et Alstom l'a emporté en raison de la qualité de son offre, du montant de celle-ci et de son expertise en la matière. L'absence de système de sécurité à bord des trains de la SNCB est l'une des raisons de l'accident de Buizingen du 15 février 2010, qui a donné lieu à une commission parlementaire spéciale à laquelle j'ai pris part. Le franchissement d'une nouvelle étape dans la réponse à ce problème de sécurité ferroviaire est donc une bonne nouvelle pour le fonctionnement de nos transports.

1. a) L'implémentation du système de l'ERTMS niveau 2 permettra-t-elle d'éviter à l'avenir des tragédies du type de celle de Buizingen? b) Quels sont les autres défis qu'il sera nécessaire de relever pour garantir une sécurité maximale aux voyageurs et au personnel de la SNCB? 2. a) Quelles seront les prochaines étapes du masterplan de sécurisation des trains de la SNCB d'ici 2023? b) Celles du masterplan d'Infrabel, poursuivront-elles le même objectif? c) Selon quel calendrier?

Réponse de la Ministre de la Mobilité:

a) Le système de sécurité ETCS niveau 2 garantit un arrêt automatique en cas d'approche trop rapide d'un signal d'arrêt fermé, ainsi qu'une surveillance permanente de la vitesse du train sur l'ensemble du trajet. Le système de sécurité ETCS niveau 2 doit effectivement permettre à l'avenir d'éviter les accidents du type de celui de Buizingen. b) Infrabel dispose d'un système de gestion de la sécurité approuvé par le SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer). Celui-ci reprend les actions engagées par Infrabel pour répondre aux recommandations de la Commission Spéciale Infrastructure créée après l'accident de Buizingen. En outre, ces actions de sécurité sont suivies de manière continue via le Plan d'action de Sécurité Global Infrabel. Parmi les exemples de défis à relever par la SNCB, autres que ceux liés au système ETCS proprement dit, l'on trouve notamment: - la recherche de la qualité et de l'efficacité requises dans l'interaction technique, organisationnelle et opérationnelle sur le terrain entre le gestionnaire de l'infrastructure et les différents opérateurs ferroviaires; - la recherche d'un plan de transport robuste et d'une très bonne ponctualité globale, et ce dans les limites du parc de matériel et de la capacité d'infrastructure disponibles; - le maintien du niveau de formation et de compétence requis dans plusieurs fonctions liées directement aux diverses fonctions de sécurité de l'opérateur ferroviaire; - la disponibilité de budgets financiers suffisants pour l'implémentation de l'ETCS sur le parc de matériel restant en service et sur le nouveau parc de matériel à prévoir, compte tenu des délais impartis.

2. a) L'équipement de l'ensemble de la flotte avec le système ETCS permettra d'améliorer de manière considérable le niveau de sécurité des circulations des trains car il s'agit d'un système permettant d'assurer le contrôle combiné de la vitesse du train. Les différentes phases du plan directeur ETCS sont les suivantes: - Tous les engins SNCB ont été équipés, entre 2011 et 2013, du système TBL1+ qui garantit notamment qu'un train qui dépasse la vitesse de 40 km/h en amont d'un signal fermé effectue un freinage d'urgence. - Tous les nouveaux engins mis en service par la SNCB sont équipés de l'ETCS. - La mise en service du système ETCS sur l'ensemble de la flotte de la SNCB suit le programme suivant:[GRAPH: 2014201500744-14-60-nl-fr] Les défis à relever sont de garantir le financement des investissements que ce soit pour la migration des engins existants ou le remplacement des engins non adaptables, d'assurer les ressources humaines pour la gestion et la réalisation du plan directeur et entretenir une collaboration étroite avec l'infrastructure que ce soit d'un point de vue choix technologiques que planification. Il est important aussi que les fournisseurs assurent leurs engagements et que la législation européenne se stabilise. b) et c) Avec le Masterplan ETCS, Infrabel aura installé l'ETCS sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge d'ici 2022. Les différentes étapes du Masterplan ETCS suivent une "stratégie de migration progressive". Actuellement, Infrabel procède au déploiement accéléré de la TBL1+ et de l'ETCS niveau 1 pour les projets en cours. D'ici fin 2015, la TBL1+ offrira alors un degré d'efficacité de 99,9 %. D'ici fin 2022, l'ensemble du réseau sera équipé de l'ETCS (= combinaison de l'ETCS niveau 1, 2 et Limited Supervision). D'ici fin 2025, l'objectif est de ne plus laisser circuler sur le réseau belge que les trains équipés de l'ETCS. À plus long terme (horizon 2030-2035), le but est de passer progressivement à l'ETCS niveau 2 sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge, mais ceci ne fait pas partie de l'actuel Masterplan ECTS.