

Jugement Buizingen du 3 décembre 2019 : dans l'impossibilité d'exercer ses activités, Infrabel se voit contrainte de faire appel

BRUXELLES, le 20 décembre 2019 – Le 15 février 2010 restera à jamais gravé dans les mémoires de tous les belges. Pour les victimes, leurs proches et les cheminots du pays, la catastrophe ferroviaire qui a eu lieu ce jour-là est un des jours le plus sombre qu'ils aient jamais connu. A défaut d'effacer une douleur indélébile, le jugement rendu par le tribunal de Police le 3 décembre dernier aurait dû permettre à chacun de tourner la page sur une étape judiciaire douloureuse.

Après une analyse approfondie de cette décision de justice, Infrabel constate que les motivations évoquées dans le jugement fragilisent fortement sa capacité à assurer ses missions de service public et à exercer son activité de gestionnaire d'infrastructure. A titre d'exemple, pour se conformer au jugement, seuls 400 trains quotidiens pourraient encore circuler dans la jonction Nord-Midi au lieu des 1200 actuels. Malgré le souhait légitime de tous de tourner cette page douloureuse, Infrabel n'a dès lors d'autre choix que d'interjeter appel, afin de garantir l'exercice normal et en toute sécurité de ses missions de service public au profit de ses clients.

L'objectif d'Infrabel n'est nullement de se soustraire à ses responsabilités, et encore moins de manquer de respect aux victimes de l'accident. Par cette procédure d'appel, Infrabel souhaite être jugée au regard du critère d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire normalement prudent et diligent.

Infrabel précise par ailleurs que le recours qu'elle est contrainte d'introduire n'a aucune incidence sur l'indemnisation des victimes.

Le croisement de trains

Le tribunal constate que les recommandations formulées par la Commission spéciale parlementaire pour la sécurité du rail ont été mises en œuvre par Infrabel depuis l'accident, concernant la sécurité du réseau ferroviaire. La volonté constante d'Infrabel est de renforcer cette sécurité.

Cependant, dans son jugement, le tribunal indique que **« la décision de croiser les trains s'avéra être désastreuse : cette décision avait pour but de permettre de rattraper le retard de 10 minutes du train E1707. »**. Le **« choix de privilégier la fluidité au détriment de la sécurité est inacceptable. »** **« Dès lors que le croisement était accepté par INFRABEL, celle-ci aurait dû mettre lesdits aiguillages de protection pour anticiper une éventuelle et possible erreur humaine. »**

Le respect de cette décision de justice impliquerait l'installation de systèmes d'aiguillages de protection sur 80% du réseau. Accepter de généraliser le système des aiguillages de protection implique de réorganiser le réseau et la circulation des trains, avec un impact conséquent sur les clients et la mobilité ferroviaire sur l'ensemble du territoire belge.

Dans l'hypothèse où Infrabel acquiesce au jugement, Infrabel a estimé, sur deux grills (Hal et Bruxelles), les effets du jugement sur l'infrastructure. Pour le grill de Hal, il faudrait réaliser des travaux afin de construire des ouvrages de franchissement. Il faudrait au moins dix ans pour effectuer ces travaux, période pendant laquelle le trafic dans le grill doit être diminué d'environ 60%, afin de respecter la motivation du jugement.

Pour le grill de Bruxelles, cette diminution est de l'ordre de 66%. Un train sur trois qui circule aujourd'hui en Belgique passe par ce grill : il faut donc revoir le trafic au niveau national. Parmi les trains qui ne pourront plus opérer de Bruxelles : les TGV, les Thalys, Eurostar, les trains de pointe ainsi que les trains vers Mons, Tournai, Namur et Dendermonde. En conséquence, dans la jonction Nord-Midi, seuls 400 trains pourraient circuler chaque jour au lieu des 1200 actuellement.

Ces effets, si Infrabel ne fait pas appel du jugement, devraient être applicables dès le 2 janvier à 16h.

Une erreur sur les compétences d'Infrabel et sur le dispositif TBL1+

Seuls des systèmes de freinage d'urgence (TBL1+) ou de contrôle permanent de la vitesse (ETCS), dont les déploiements sont en cours depuis 2008, limitent un risque lié aux dépassements de signaux ou aux croisements, tout en sachant que le risque zéro n'existe pas.

Enfin, le Tribunal constate que **« la balise TBL1+ près du signal HE.1 ne permettait pas le freinage automatique mais un contact radio GSM avec le conducteur. »**. **« La (SNCB) a tardé à généraliser la pose de TBL1+ dans le matériel roulant et (Infrabel) n'a jamais interrogé la première à ce sujet pour que le système TBL1+ sur les voies ait un effet »**

Cette affirmation est erronée : la balise TBL1+ permettait bien le freinage automatique du train. Il s'agit de la fonction même des balises. La suite du raisonnement tenu par le tribunal pourrait laisser entendre qu'Infrabel dispose de compétences pour vérifier l'équipement de chaque train circulant sur le réseau, ce qui n'est pas dans les compétences de l'entreprise.

Infrabel regrette cette nouvelle procédure qui est susceptible de générer un épisode difficile pour les victimes et leurs proches. Malheureusement, la motivation du jugement du 3 décembre impose à Infrabel de prendre ses responsabilités, et de pérenniser le futur du réseau ainsi que des voyageurs.