

BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK
NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNENET IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET
DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

van

MAANDAG 15 MAART 2010

Namiddag

COMMISSION SPECIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SECURITE DU
RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 15 MARS 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.53 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.53 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de représentants de la CGSP-Cheminots, de la CSC-Transcom et du SLFP-Rail (continuation)
Hoorzitting met vertegenwoordigers van ACOD-Spoor, ACV-Transcom en VSOA-Spoor (voortzetting)

Le **président**: Chers collègues, nous avons terminé la séance précédente par M. Piens. Souhaitez-vous ajouter quelque chose, monsieur Piens?

Luc Piens: Mijnheer de voorzitter, ik heb bijna gedaan, in ieder geval. Uiteraard zal ik mijn collega's ook nog iets laten zeggen.

Er zijn nog veel vragen die niet werden beantwoord.

Het laatste dat wij gezegd hebben, ging over de lijnkennis.

Er werd ook een vraag gesteld in verband met de treinbestuurders en de verloning. Het klopt inderdaad dat treinbestuurders, via examens kunnen afstuderen of met pensioen gaan als eerste treinbestuurder, met andere woorden op niveau 2+. Daartoe moet de kennis echter bewezen worden.

Over de preventieadviseurs hadden wij ook al een en ander gezegd. Zij hebben een specifieke taak binnen de wet inzake het welzijn op het werk. In

die hoedanigheid moeten zij rapporten opstellen.

Die rapporten zijn niet bindend.

Er was een specifieke vraag over het zonlicht dat zou invallen op het lampje Memor. Dat is aangebracht in een comité van veiligheid. Na lange besprekingen — er staan op dat comité veel punten — wordt daar een oplossing voor gezocht. Men gaat daar een kapje over plaatsen en de productie gaat daar starten, heeft men mij gezegd.

Hoe worden de adviezen opgesteld en overgemaakt aan de hiërarchische overheid? Onze mensen hebben de mogelijkheid om daarin tussen te komen via de comités PBW, maar aangezien het een adviserend orgaan is, is dat veeleer een klagzang dan een comité waarin men tot beslissingen kan komen. Het blijft altijd een verantwoordelijkheid van de werkgever.

Over de regels in andere landen wat betreft de tijdspauze, het volgende. Elke nationale spoorwegmaatschappij heeft haar eigen regels. Er is een minimumsokkel afgesproken op Europees niveau, die is omgezet in Belgisch recht. Ondertussen is er een wet. De tussenpauze bedraagt 14 uur tussen twee diensten. Die 14 uur moeten dan wel thuis worden genomen.

Voorzitter, ik had bijna gedaan, zoals daarjuist gezegd. Ik denk dat de collega's de andere vragen verder zullen kunnen ontwikkelen.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Piens.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je ne vais pas reprendre les différents commentaires de mes

collègues. Je vais essayer de répondre à d'autres questions, groupées si possible.

Je suppose que si nous avons oublié quelque chose, vous ne manqueriez pas de nous le rappeler, étant entendu que nous ne connaissons pas tout. Nous ne sommes pas omniscients; si nous l'étions, nous serions au CEO, et vous nous auriez déjà entendus.

Plusieurs d'entre vous, notamment MM. Van den Bergh, Balcaen, De Groote et Mme Dieu, avaient soulevé une remarque. Lorsque nous avons donné l'exemple de ce fameux signal de Neufville qui était caché par un poteau caténaire et qu'on n'avait toujours pas décidé de le déplacer en aval au bout de trois ans, vous nous aviez dit, horrifiés, "Osons espérer que cela ne se passe pas souvent comme ça! Comment se fait-il qu'il faille autant de temps?". Je vais tous vous rassurer: non, cela ne se passe pas tout le temps ainsi. Et ce type d'exemple n'est pas légion. Cela peut parfois se produire, mais ce n'est heureusement pas une généralité.

Cette réflexion m'en amène à une autre. Plusieurs intervenants s'étaient demandés si la scission du groupe ferroviaire en trois entités n'était pas une cause de dysfonctionnement en termes de sécurité. Cet exemple du signal AG19 de Neufville peut l'illustrer. Le comité PPT est un organe paritaire, qui dépend du holding, tout comme l'inspecteur des accidents en dépend. Dans la vidéo que nous vous avons montrée, on vous a dit que c'était un délégué des organisations reconnues qui avait constaté ce fait; c'est un conducteur de train. Il relève donc de la SNCB. Ceux qui doivent déplacer le signal dépendent d'Infrabel. Vous avez un magnifique cas où, pour une situation donnée, le déplacement d'un signal nécessite la coordination des trois entreprises. Évidemment, cela ne facilite pas toujours les choses. Je ne veux pas dire qu'il y a des liens de causalité – ne me faites pas dire ce que je ne dis pas! –, mais il est vrai que, factuellement, dès lors que les responsabilités sont partagées entre trois entreprises réputées autonomes, cela peut créer des dysfonctionnements. D'autant plus que, dans la foulée des propos de mon collègue, M. Piens, les responsabilités en matière de sécurité ne sont pas non plus localisées à un seul endroit.

Je m'explique. Le premier responsable en la matière se trouve au niveau européen. C'est au niveau du Conseil et du Parlement européens qu'on adopte et qu'on vote des règlements et des directives. Parfois, la Commission elle-même peut prendre un certain nombre de décisions et adopter

des règlements sur proposition de l'ERA en termes de spécificités techniques d'interopérabilité(STI).

Donc, la Commission aussi peut avoir une certaine initiative.

Au niveau des États membres, et plus singulièrement de la Belgique – ce n'est pas à vous que je dois le dire –, c'est le parlement qui transposera en droit national les directives, étant entendu que les règlements, eux, sont d'office applicables sans transposition en droit national.

Le Roi lui-même, sur avis du Conseil des ministres ou du ministre concerné peut prendre des arrêtés royaux d'application. Le ministre de la Mobilité peut prendre des arrêtés ministériels. De ses services sont aussi élus le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (le fameux SSICF) qui a diverses prérogatives, notamment des autorisations de mise en service. C'est lui qui délivre les certificats de sécurité pour les entreprises; c'est lui qui établit le cadre réglementaire national; c'est lui qui veille – et c'est important – à garantir le maintien de la sécurité sur le réseau ferroviaire et, enfin, c'est lui qui délivre les certificats de sécurité au personnel (conducteurs et accompagnateurs de train). C'est aussi maintenant chez lui que se trouve le fameux organisme d'enquête, celui qui devra enquêter et que M. Schouppe a transféré chez lui quelques jours avant la catastrophe de Buizingen; auparavant, les organismes d'enquête étaient sis au sein de la SNCB Holding et ils ont été placés au sein du SPF Mobilité.

Il y a aussi, bien sûr, la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires qui circulent; il y a même Belgorail pour l'interopérabilité.

Ainsi, on voit qu'en matière de sécurité, bon nombre d'acteurs différents, à différents niveaux, ont leur pièce à jouer. Vous remarquerez que, dans tous ceux que j'ai cités et sans vouloir nous exonérer, les travailleurs eux-mêmes ne sont pas directement responsables de la sécurité ferroviaire: ce n'est pas de leur compétence. Tout au plus avons-nous notre mot à dire en termes de sécurité au travail au travers des comités PPT, comme le disait mon collègue Luc Piens.

M. Van Campenhout, il y a une question que je ne voudrais pas passer sous silence et à laquelle vous semblez être fort accroché: le comité de pilotage.

Ce comité de pilotage, selon Karel Vinck et

comme vous le disiez vous-même, est un organe très important. D'après ce que nous avons pu entendre, vous disiez en quelque sorte que nous semblions le minimiser, minimiser son fonctionnement et ses compétences. En tout cas, ce n'est pas moi qui ai pu dire cela: en effet, je pense qu'il s'agit d'un organe d'une grande importance. Mais quel que soit l'organe qui existe, dans quelque société que ce soit, il ne fonctionnera correctement que si l'on veut le faire fonctionner correctement.

J'ai l'impression que Karel Vinck, lorsqu'il a mis sur pied ce comité de pilotage, vu qu'il en était le premier acteur, avait probablement une volonté de le faire fonctionner et de lui donner une importance. Il faut savoir que M. Vinck était, parmi les trois administrateurs délégués des trois entreprises, celui qui avait une espèce d'aura naturelle hiérarchique sur les deux autres. C'est lui qui avait fait venir Marc Descheemaeker et c'est lui qui avait nommé Luc Lallemand. Il était donc naturellement leur "père" à eux deux, même si ce n'est pas coulé ainsi dans les textes.

Aujourd'hui, force nous est de constater que chacun des trois administrateurs délégués essaie d'avoir un maximum d'autonomie. Dès lors que les textes ne confèrent la supériorité organisationnelle à aucune des trois entreprises, on assiste parfois aussi à des tiraillements.

Je ne vous ferai pas l'injure de vous rappeler que ces trois entreprises sont autonomes en vertu de la loi du 21 mars 1991. Cette même loi donnait l'autonomie à la SNCB, unitaire à l'époque. Depuis 2004-2005, on a créé trois entreprises publiques autonomes qui ressortent de cette loi du 21 mars 1991. Le fait de les faire travailler ensemble en disant qu'elles sont autonomes, ce n'est pas toujours très simple. Peut-être sera-t-il un jour nécessaire de légiférer dans ce domaine puisqu'il n'y a pas de coordination prévue dans cette loi?

M. Balcaen était intervenu et se demandait si, en termes de gestion, il n'y avait pas un certain nombre de choses à faire.

Pour en revenir aux compétences du comité de pilotage, elles sont prévues par la loi. Il a été créé pour accompagner la nouvelle structure lorsqu'elle a été mise en place, fin 2004, début 2005. Chacun sait que cette nouvelle structure n'est toujours pas achevée; le comité de pilotage a donc toujours son rôle à jouer.

Il est également là pour donner des avis concernant le plan d'entreprise, mais l'initiative revient à chacun des conseils d'administration.

Mais la raison principale pour laquelle il fonctionne aujourd'hui est qu'il est compétent pour régler les problèmes de gestion opérationnelle. À nouveau, vous verrez que rien, en termes de sécurité, ne figure dans les compétences de ce comité de pilotage.

Je pense que c'est un organe extrêmement important en termes de coordination et de négociation mais pour ce qui nous occupe ici, à savoir la sécurité, ce n'est pas là qu'il faut, aujourd'hui en tout cas, aller chercher les plus grandes responsabilités.

Lors de nos différentes interventions, vous avez pu voir que tout ce qui avait trait à la charge psychosociale du travailleur nous touchait énormément, nous responsables des travailleurs. On a parlé plus d'une fois d'une enquête qui avait été rédigée à l'initiative de la direction du groupe ferroviaire par CPS (*Corporate Prevention Service*). Je vais vous en dire deux ou trois mots, car nous en attendons beaucoup.

D'abord, cette enquête a été réalisée par CPS entre le 1^{er} septembre 2008 et le 31 août 2009. CPS a questionné les conducteurs lors de leur présentation à la visite annuelle. Chaque année, en tant que membres du personnel de sécurité, ils doivent passer une visite devant la médecine du travail et sont donc convoqués chez CPS. C'est à cette occasion qu'on leur a posé certaines questions qui ont servi de base à l'enquête. Je dois dire que la participation fut très positive: 84 % des conducteurs convoqués se sont pliés à ce jeu de questions.

À ce stade, nous ne connaissons pas encore les résultats de cette enquête. Cela fait environ trois semaines que j'essaie d'avoir ne serait-ce que le brouillon de cette enquête, car il existe et a d'ailleurs été présenté au début du mois de février à la direction de la SNCB. Mais, manifestement, il y a un embargo. Il est prévu qu'on nous communique officiellement cette enquête. Il serait intéressant que les membres de la commission puissent se la procurer et prendre connaissance des commentaires des auteurs.

Toutefois, je me permettrai de signaler qu'il y a un risque de deux biais. Le premier est que les questions ont été posées lors de la visite à la médecine du travail. Ce n'est évidemment pas un moment neutre, puisque les conducteurs passent à la toise pour voir s'ils peuvent continuer d'exercer leur métier. Des pressions peuvent s'exercer. Le second est que CPS a beau être un organisme externe, c'est quand même le groupe

SNCB qui rémunère tous les gens qui y travaillent. Je ne voudrais pas insinuer une absence de neutralité chez CPS; je dis qu'il faut pouvoir mesurer un certain risque.

Je sais malgré tout par indiscretions que dans cette étude, certains éléments repris font montre d'une charge mentale quatre fois supérieure pour un conducteur de trains par rapport à un travailleur d'une autre entreprise. On a réalisé un *benchmarking* par rapport à d'autres entreprises sur la base des réponses reçues. Là aussi, il faudrait être extrêmement prudent et voir si on ne compare pas des pommes à des poires.

Je sais qu'on a relevé que les conducteurs souffraient d'un manque d'autonomie. Quand on est dans un train, on ne choisit pas nécessairement ce qu'on veut: en principe, on suit les rails et les signaux et on n'arrive pas quand on veut pour repartir quand on veut. On note un manque de participation et quelque chose d'intéressant par rapport à une des réflexions du président de cette honorable commission: il y a un manifestement chez les conducteurs une insatisfaction salariale. Cela explique peut-être pourquoi certains essaient d'avoir un deuxième métier, monsieur Bellot.

Le métier est aussi réputé pour sa monotonie. Je me permets une petite incise: il est d'autant plus monotone qu'il n'est plus ce qu'il était. Jadis, dans les vieux chemins de fer, on circulait tantôt avec des trains de voyageurs (à grande vitesse, à moyenne vitesse, sur de petits omnibus, de temps en temps un petit tortillard) et tantôt sur de beaux grands trains de marchandises sur lesquels on faisait Stockem-Anvers (j'invente) avec 22 talbots remplis de minerai de fer. C'était varié, on voyait du paysage, du matériel.

Aujourd'hui, avec la libéralisation, il a fallu scinder et spécialiser les dépôts de conducteurs. La spécialisation fait que nous avons des dépôts essentiellement axés "marchandises" ou "voyageurs". Il y a donc moins de diversité, ce qui engendre *de facto* la monotonie. Il faudrait voir si cette libéralisation et cette hyper-spécialisation n'influent pas sur la monotonie.

Je vous ai parlé d'un *benchmarking*, c'est un très joli mot qui veut souvent dire qu'on va comparer des choses et souvent, on compare des pommes et des poires. Rien ne ressemble davantage au réseau ferroviaire belge que le seul réseau ferroviaire belge. Ailleurs, on n'est plus du tout dans la même configuration! Vu notre position géographique centrale en Europe, notre réseau

est très maillé, très dense et il n'est en rien comparable au réseau français sur lequel on va faire des Paris-Lyon en TGV aller-retour sur une journée sans difficulté. Chez nous, la moyenne sur une prestation de conducteur est de rencontrer un signal tous les 1,5 km ou deux signaux tous les trois kilomètres si vous préférez. Quand les Français arrivent chez nous, ils nous disent: "Ce n'est pas possible, vous avez une forêt de signaux!" Par rapport à chez eux, où le réseau est moins serré, moins densément occupé, où les lignes sont plus longues, chez nous, il y en a tout le temps.

Pour augmenter tout cela sur notre petit réseau exigü, on a rapproché toutes les sections de blocs, celles qui font l'espacement des trains, pour mettre un maximum de trains en même temps sur le même tronçon de ligne.

Chez eux, vu qu'ils disposent de grandes étendues de voies qui traversent toute l'Ardèche, ils peuvent se permettre de placer quatre ou cinq trains sur de longues périodes. Leur réseau est donc moins concentré, peut-être plus diversifié, mais moins dense, ce qui présente moins de risques.

Lorsqu'on fait des comparaisons en termes de circulation, en termes de kilomètres parcourus, il faut voir de quel réseau il est question, avec quelle configuration, et ne pas mélanger pour ne pas comparer des pommes à des poires.

Quand je dis qu'il y a beaucoup de signaux, le fait d'avoir cette signalisation très importante nécessite une étude de ligne très poussée avant d'y envoyer des conducteurs. Ces études de ligne sont extrêmement importantes pour nous. Dès qu'on change la signalisation, dès qu'on modifie l'implantation – c'était une remarque de M. Bellot –, il faut à tout le moins en aviser le conducteur. Comme vous le disiez, pour des raisons de travaux – ce qui est souvent le cas aujourd'hui avec l'implantation des quatre voies RER et les nombreux chantiers de génie civil partout en étoile au départ de Bruxelles –, pour réaliser ces travaux, les entreprises qui sont parfois de véritables génies sont amenées à déplacer les signaux pour y déposer les voies supplémentaires. Tout cela nécessite d'aviser correctement les conducteurs qui seront amenés à circuler sur cette ligne, donc de faire des études de lignes.

Tout cela prend un certain temps non productif. Dans le cadre de la concurrence, les temps non productifs sont à bannir, à proscrire: il y aurait

donc parfois tendance à négliger cette connaissance et ces études de lignes alors qu'il s'agit de situations où l'on change de plus en plus souvent les signalisations.

Pour en terminer à propos de cette enquête, je pense qu'elle serait très importante. Il faudra voir ce qu'elle en dit. Il serait peut-être même utile, puisque vous serez amenés à poser des recommandations, de demander à un organisme extérieur d'effectuer une véritable enquête.

Comme le disait Mme Musin dans son questionnement, "on a décidé de rechanger les rythmes à l'inverse de l'horloge biologique qui aurait tendance à ce qu'on aille de plus en plus tard le matin". Cela aussi, on le fait pour éviter des prestations non productives qu'on appelle dans notre jargon des "alternements".

Tout cela a des raisons purement économiques, des raisons "a-humaines", "a-biorhythmiques", abiologiques. Il serait donc intéressant de confier à des organismes sérieux, qui n'auraient pas de pression, des études pour voir pourquoi les conducteurs ont parfois des difficultés.

Si on réalise tout cela et que des recommandations sont formulées, il faudra les suivre. Je suis tout à fait d'accord d'ouvrir, avec le président, la discussion sur l'éventuel deuxième métier. Si on dit qu'il faut respecter des temps de travail très stricts, on ne peut pas se permettre d'exercer un autre métier, peut-être encore plus contraignant, qui empêcherait le repos. Nous sommes tous capables de prendre nos responsabilités.

Une question souvent posée, notamment par Mmes De Bue et Dieu et MM. Lavaux et Bellot, concernait les fameuses séries des conducteurs. Ces séries sont élaborées, en principe, une fois par an. Elles sont changées en décembre. Pas de chance, on les change en décembre. Notre réglementation prévoit qu'avant de les changer, il y a un délai de six semaines pendant lequel les travailleurs et leurs délégués peuvent consulter le projet de séries qui leur est soumis. Il y a ensuite une réunion de concertation au cours de laquelle la direction écoute – et entend parfois – les demandes des travailleurs pour changer ces séries.

Le problème, comme le disait Mme Dieu, est que ces séries sont élaborées par un mécanisme style Géoroute. Par le passé, ces séries étaient élaborées par de braves gens, souvent d'anciens conducteurs déclassés pour raisons médicales,

qui connaissaient la musique pour avoir eux-mêmes conduit des trains pendant des années. Ils faisaient cela d'une façon "humaine". Aujourd'hui, nous avons une machine bien programmée pour éviter les temps morts et augmenter la productivité. C'est bien de cela qu'il s'agit!

Le premier effet pervers est le suivant. Aujourd'hui, vous me présentez un projet sorti tout droit de la machine, nous discutons à la réunion de concertation et nous changeons deux trains entre deux séries, avec l'accord de toutes les parties. L'année suivante, on recommence, et comme on n'a pas paramétré les changements voulus par les parties, on retrouve la même proposition!

Je vous l'assure, c'est énervant. Une fois, ça va mais systématiquement, tous les ans, il faut répéter la même rengaine!

Deuxièmement, ce magnifique programme informatique est réalisé par des informaticiens qui ne connaissent pas nécessairement toujours toutes les techniques ferroviaires et qui ne respectent pas un certain nombre de règles, ce qui fait que régulièrement – je ne dirai pas systématiquement mais dans une grande majorité des cas –, dans les séries qui vous sont présentées, vous trouvez des opérations totalement infaisables, réglementairement ou techniquement. Pour faire rouler un train, il ne suffit pas de se mettre aux commandes et de le faire démarrer, il y a des activités qui ne sont pas purement faire rouler un train: préparation de machine, vérification de freins, de GSM-R, de radio, etc. Tout cela prend un certain temps. Et ce n'est pas comme le fût du canon de Fernand Raynaud, ce "certain temps" est calculé dans une réglementation spécifique. Ces séries, fruits d'un magnifique programme informatique, ne respectent pas ce temps!

Je vous avais donné l'exemple du changement de front de neuf voitures qu'il fallait opérer en 4 min 45, si mes souvenirs sont bons. Parfois, l'ordinateur prévoit que ce changement de front soit réalisé en 23 secondes. Cela n'a aucun sens! C'est irréaliste. Et cela, c'est dans le cas où tout est à l'heure. Vous admettez avec moi que cela n'arrive pas tous les jours que tous les trains soient à l'heure! Aujourd'hui, le taux de régularité à moins de 5 minutes de retard est de 90 %. Cela veut dire tout de même que plus de 10 % des trains n'arrivent pas à l'heure. Si on ne respecte pas le temps quand l'horaire est respecté, par définition, on se casse la figure dès lors qu'il y a du retard!

Donc, ce formidable processus, frustrant parce que répétitif, alors qu'on s'était bien mis d'accord sur son caractère annuel à tout le moins, n'arrive pas qu'une fois par an. D'abord, le moment du changement est fixé de manière internationale, y compris pour les séries qui ne sont pas internationales. Un Mariembourg-Charleroi, qui en Allemagne cela intéresse-t-il? Pas de chance, on changera quand même au mois de décembre! Comme six semaines avant, on reçoit les projets de séries, fin novembre, les conducteurs ne savent toujours pas s'ils seront disponibles pour les fêtes ou s'ils peuvent réserver leur réveillon. C'est chaque année, c'est frustrant, c'est énervant!

Au-delà du fait qu'on les change tous les ans, on s'aperçoit parfois que, surtout à cause des trafics marchandises et à cause des échanges des réseaux voisins, mais aussi en raison de décisions parfois prises dans ce pays, on revoit les horaires, donc on revoit les séries. Alors, au lieu de les changer une fois par an, on les change deux fois, on les adapte.

On les change? On les adapte? Je ne sais pas: il y a une différence sémantique entre les deux mots, car quand on les change, cela signifie que les jours de liberté ne sont pas respectés alors que, quand on les adapte, on tire juste sur la durée des services. Bref, on les change deux fois, trois fois, quatre fois par an. Aujourd'hui, nous avons des demandes en marchandises, je le concède, pour les changer six fois par an minimum. Six fois par an veut dire tous les deux mois, c'est-à-dire que le rythme effréné que je vous avais montré la fois dernière avec mon petit slide, qui permet déjà très difficilement, quand on s'y prend à l'avance, de savoir comment organiser sa vie, il ne tient plus la route. Tous les deux mois, on changerait.

Vous comprenez que c'est de la pression, de la charge psychosociale qui cause, à certains moments, des problèmes et qui peut conduire à divers dysfonctionnements.

Après cela, la chasse aux retards (j'en ai parlé la fois passée), la pression commerciale: plusieurs d'entre vous avaient relevé ce concept. On essaie toujours de faire mieux, de rattraper les retards. Tout cela fait que, nécessairement, nous ne sommes pas toujours sereins, pas toujours enclins ... Nous pouvons avoir, hélas, un manque d'attention. Oui, il faudrait pouvoir le constater, il faudrait pouvoir se l'avouer.

M. Lavaux avait posé la question de l'absentéisme. Quand je décris ces contraintes, finalement, est-on plus souvent malade chez nous ou non? Eh bien, malgré tout, figurez-vous que les conducteurs apprécient leur boulot. C'est le cas des cheminots en général. Les cheminots sont peu, relativement peu absents du boulot. Nous avons eu la chance de ne pas pouvoir répondre à tout dès la première fois et nous avons donc eu l'occasion de nous renseigner; j'ai des équipes qui travaillent pour moi.

Vous voyez donc que, si je fais la moyenne de toutes les entreprises belges (source SD Worx), le taux d'absentéisme est de 5,19 jours par an. À la SNCB, pour tout le groupe, on est à 4,79; pour les seuls conducteurs, c'est 5,24. Donc un tout petit peu plus que la moyenne des entreprises, mais il faut aussi mesurer que certaines maladies rendent impossible de venir travailler en tant que conducteur de train. La petite dysenterie: quand vous avez vu les rythmes effrénés, vous pouvez oublier ou alors il faut emporter 4 kg de Pampers ...

Franchement, dans certains cas, il y a un absentéisme très légèrement supérieur aux autres.

Il est intéressant de faire la comparaison avec les autres services publics. À la STIB, à la police fédérale et à La Poste, le taux d'absentéisme est respectivement de 7,2 %, 5,22 % et 8 %. Géoroute, madame Dieu!

En réponse aux questions de MM. Lavaux et Bellot relatives à l'alcoolisme, les chiffres disponibles concernent deux cellules techniques de conducteurs de train, Mons et Bruxelles. Depuis 2004, deux cas d'alcoolisme ont été détectés et un seul cas depuis 2008. C'est donc pour le moins marginal! À noter que tous les conducteurs doivent passer une visite médicale annuelle précédée d'une prise de sang. Or, vous savez que l'on trouve dans le sang des marqueurs magnifiques sur l'intoxication alcoolique. Je pense notamment au taux de gamma GT en fonction duquel on peut éventuellement lancer des investigations. L'alcoolisme ne semble cependant pas être un facteur important.

Avant de laisser la parole à mes collègues et au débat, je tiens à répondre à une question qui semble peut-être sortir légèrement du débat et qui concerne la concentration des cabines. La sécurité ferroviaire n'est pas le fait d'une seule catégorie de personnel mais bien de tout un système: l'infrastructure et ceux qui roulent sur

cette infrastructure que sont les conducteurs, les accompagnateurs, etc.

Un large débat concerne aujourd'hui le fait de concentrer toutes les cabines de signalisation, en passant non plus à des cabines tout relais mais à des EBP PLP (Elektronische Bedieningspost – Poste à Logique Programmée). Qu'en est-il au niveau de la sécurité? Le fait d'avoir des cabines EBP PLP est davantage un service octroyé aux desservants des postes qu'une contrainte. En indiquant qu'un train, allant de tel à tel endroit, entre dans ma sphère d'influence – ma cabine de signalisation étant mon espace ferroviaire que je maîtrise en termes de signaux et d'aiguillage –, la machine, dans sa logique programmée, va me proposer un itinéraire judicieux ou non et il m'appartient de l'accepter ou non. C'est là la dimension complémentaire introduite par la logique programmée. Ce n'est rien de plus. Ce n'est certainement pas un facteur de diminution de la sécurité.

Quant à la territorialité, à un endroit où il y avait 4, 5, 6 ou 7 postes, chacun des desservants des postes connaissait l'endroit où se trouvait le moindre aiguillage. Rien qu'à entendre le bruit et la vitesse à laquelle le train tournait, il savait s'il allait y avoir un problème ou non. Lorsque les étendues sont beaucoup plus longues avec des lignes différentes, on ne connaît parfois pas les lieux. On ignore que des gamins viennent y jouer et jettent des boîtes de conserve qui coïncident les aiguillages, ce que l'on sait quand on reste à un niveau local. Il y a probablement un manque de connaissance du terrain et des installations que l'on maîtrise beaucoup mieux lorsque les postes sont beaucoup plus nombreux.

Donc, non, ce n'est probablement pas une diminution de la sécurité mais, oui, parce que les desservants connaissent moins bien leurs installations.

Je voudrais encore dire deux mots sur la formation. MM. Balcaen et Geerts et Mme Dieu sont intervenus sur le sujet. Oui, la formation est très importante pour nous! Oui, nous pensons que c'est une erreur d'avoir réduit cette formation de 250 à 200 jours! Nous ne l'avons jamais demandé! C'est sur base de pressions extérieures, extra-belges, que cela s'est décidé. Cela vient surtout de Crossrail, qui avait une licence allemande et qui a dit qu'il y avait trop de jours de formation en Belgique. Selon eux, cela coûtait trop cher. Nous sommes donc arrivés à un arrêté royal qui a réduit la formation de 250 à 190 jours.

Lors des négociations visant à adopter les plans de formation, nous avons pu pousser la SNCB à garder 200 jours au lieu des 190. Qu'on le veuille ou non, cette réduction du temps de formation est une chose cruciale et dangereuse. Il est singulier – et je vous invite à demander les chiffres à la SNCB car je n'ai pas pu me les procurer – de constater que c'est souvent entre la première et la deuxième année de conduite autonome que les conducteurs ont le plus de risques de dépasser un signal.

C'est un peu la même chose lorsqu'on conduit une voiture ou une moto. Après l'écolage, au début de la conduite, tout le monde fait très attention. Ensuite, on s'aguerrit jusqu'au moment où la vigilance semble pouvoir un peu se relâcher. Cela arrive quand on croit qu'on a pris suffisamment ses marques. Généralement, cela se passe après un an et demi ou deux ans.

Il est singulier de voir que c'est à ce moment-là que le nombre des franchissements de signaux est le plus important, que le risque est le plus important. Il serait donc probablement intéressant de demander qu'à cette période, le conducteur soit régulièrement repris en main par des instructeurs qui connaissent la musique pour adopter ce qu'on appellerait en jargon automobile, de la conduite défensive. Il faudrait pouvoir objectiver cela, ce que j'ai des difficultés à faire.

Il y avait également des questions concernant le cadre. On a souvent posé la question de savoir s'il y avait assez de conducteurs pour faire face. On vous répondra oui, mais un oui tout relatif. La SNCB estime ses besoins en conducteurs en fonction du nombre de trains. Toute la question est de savoir si c'est suffisant! Aujourd'hui, on a une fâcheuse tendance non pas à établir le cadre en fonction de ses besoins mais bien en fonction de l'effectif disponible!

Mme Dieu a l'air de faire de grands yeux. Nous avons aujourd'hui 3 800 conducteurs. S'il en faut 4 000 pour assurer tous les parcours, mais qu'on y arrive avec 3 800, on va dire que c'est suffisant et adapter le cadre à l'effectif disponible. On va nous dire qu'il ne faut pas recruter parce qu'il y en a suffisamment pour tout assurer, même si, idéalement, il faut en avoir plus. Donc, la réponse à la question est affirmative, il y a suffisamment de conducteurs. Nous avons pu faire face à la pénurie de conducteurs qui a eu lieu entre 2001 et 2005. C'est d'ailleurs à ce moment-là qu'on a essayé de nous demander de réduire le temps de formation pour que les conducteurs puissent être

plus rapidement fonctionnels. Nous l'avons toujours refusé, et je tiens à le dire, parce que j'ai entendu et lu des déclarations suivant lesquelles c'était avec l'accord des organisations syndicales que le temps de formation avait été diminué. Je m'inscris totalement en faux: jamais personne ne l'a accepté chez nous! Et, même à l'époque des pénuries, on disait: "Tant pis: sucrez les congés, mais nous ne voulons pas diminuer le temps de formation".

Normalement, nous avons aujourd'hui en théorie suffisamment de conducteurs pour remplir notre cadre, mais le tout est de savoir s'il est correctement déterminé. Nous n'en avons pas la maîtrise, car les organisations syndicales ne le négocient pas.

Pour l'équipement et la sous-traitance, je n'ai aucune difficulté à faire travailler des sous-traitants, mais à la condition qu'ils ne travaillent pas comme des Indiens. Je m'explique: la semaine dernière, deux équipes d'une firme privée qui sous-traite pour Siemens ont été surprises sur une voie en train d'implanter des balises sans même prévenir le personnel des cabines de signalisation. Si vous voulez qu'il y ait des gens qui passent en dessous de trains roulant à 160 km/h, il faut continuer dans ce sens-là!

Donc, pour tout ce qui touche à la sécurité, je tiens absolument à ce que cela reste dans les mains des cheminots. Une autre chose est de faire exécuter d'autres tâches par des entreprises extérieures quand c'est nécessaire. Toutes les études des concentrations des cabines de signalisation ont été confiées à Tuc Rail au lieu d'être l'œuvre intra muros de la SNCB. Dès lors que c'est pour la sécurité, nous n'y sommes pas opposés, mais de grâce que l'on respecte les consignes de sécurité!

Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant. Si vous avez d'autres questions, c'est avec plaisir que j'y reviendrai.

Le **président**: Je ne doute pas que cela va susciter quelques questions complémentaires.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, ik heb hier zes à zeven bladzijden met vragen genoteerd. De meeste zijn al beantwoord en ik zal niet in herhaling vallen. Toch wil ik nog op een aantal zaken antwoorden.

Er werd gevraagd of het niet mogelijk is om het personeel te laten werken in vaste shifts. Ik meen dat dit verkeerd begrepen is. Het was onze

bedoeling om te onderzoeken of de mogelijkheid niet bestaat om diensten begrepen tussen 23 uur en 5 uur 's ochtends te plafonneren op maximaal 5 à 6 uur in plaats van diensten die starten om 1 uur 's ochtends waarbij er dan dient gewerkt te worden tot 9 uur of 9.30 uur 's ochtends.

Ten tweede is er gesproken over het gebrek aan treinbestuurders. Ik moet u zeggen dat men eigenlijk jaren aan een stuk inspanningen heeft gedaan en treinbestuurders heeft aangeworven. Er is zelfs een wervingsreserve. Momenteel ligt dat stil omdat er gewacht wordt wat er gaat gebeuren met het overtollig personeel van B-Cargo. Dit zal vanaf 1 juli waarschijnlijk Newco heten en werken met maximaal 1 800 mensen, de treinbestuurders inbegrepen.

Er is ook gesproken over de rust- en rijtijden. Ik meen begrepen te hebben dat de Europese Commissie vorige week nog een voorzet heeft gegeven en gevraagd heeft de rust- en rijtijden te onderzoeken naar analogie met wat er bestaat bij de vrachtvervoerders en in de luchtvaart. Ik meen ook te mogen toevoegen dat er in het Comité Overheidsbedrijven dat thans bestaat en eigenlijk niet zo denderend werkt weinig wordt gesproken over de NMBS. Wij hebben er eigenlijk al een tijd voor gepleit om in het raam van de federale overheidsdienst een soort comité op te richten. Vorige week is hier trouwens al gezegd dat men geen vat heeft op diegenen die ons spoor berijden en van vreemde origine zijn. Het zou dus misschien een mogelijkheid zijn om een specifiek comité op te richten, bestaande uit zowel de NMBS, de vervoermaatschappij, als Infrabel, de infrastructuurbeheerder, en alle maatschappijen die geregeld op het net van de NMBS rijden. Dan kan men afspraken maken over de veiligheid. Met andere woorden, zo kan men ook die mensen afspraken doen naleven met betrekking tot het installeren van veiligheidsinstallaties op hun locomotieven. Uiteraard moet er dan gekeken worden naar compatibele systemen. Dat is de evidentie zelf.

Voor de rest meen ik dat er op de meeste vragen geantwoord is. Er was ook nog een vraag over het vervangen van het all relais-systeem door EPB. Ik heb daar vorige week al over gesproken. Gezien mijn collega daar een uitvoerig verslag over heeft uitgebracht meen ik niet dat ik daar nog veel aan moet toevoegen. Er moet enkel eens over gedacht worden om dit te laten opvolgen en de bestaande cijfers op te vragen over de overgang van all relais naar EPB.

Ik meen niet dat ik daar nog meer aan moet

toevoegen. Er is al genoeg gezegd over lijnstudies en overgangen. Ik ben ter beschikking voor eventuele andere vragen.

Linda Musin (PS): Suite à l'intervention de M. Gelmini, je voudrais revenir à cette enquête menée auprès des conducteurs et organisée par le holding. Si j'ai bien compris, un résumé est disponible. Ne serait-il pas intéressant d'en organiser une présentation pour notre commission? Je pense que c'est important au regard des éléments repris dans cette enquête.

Je voudrais également revenir sur le nombre de conducteurs. J'entends bien les explications qui viennent d'être données. Concernant ce manque éventuel de conducteurs, je voudrais connaître le nombre d'heures de récupération de ceux-ci.

On a expliqué les sanctions de l'entreprise envers le conducteur qui brûle un feu: une mise à pied. Nous avons entendu l'aspect répressif mais qu'en est-il de l'aspect préventif? Quelles sont les mesures prises par l'entreprise pour aider et accompagner les conducteurs qui brûlent un feu? Que met-on en place à partir de l'erreur du conducteur jusqu'à son retour au travail? Est-ce suffisant à vos yeux?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants pour leurs réponses aux questions. Dans mon intervention de mercredi dernier, j'avais rebondi sur ce qui avait été dit des TBL1+ qui n'étaient pas installés sur les machines lorsqu'elles passaient à la révision et à la modernisation. L'un d'entre vous, - mais je sais plus qui - avait évoqué la possibilité, pour accélérer les travaux, de faire appel à des ateliers qui, semble-t-il, ne travaillent pas encore en ce domaine. Par exemple, celui de Cuesmes avait été cité.

À votre connaissance, des plages de travail sont-elles disponibles dans ces ateliers pour transférer l'installation des TBL1+ en vue d'accélérer la mise en route de ce programme de sécurité? Existe-t-il un planning bien construit à cet effet? Lors de notre visite à Malines, on n'a pas pu vraiment nous dire si cela se passait au moment de la révision après autant de milliers de kilomètres ou lors de la modernisation. Des instructions précises au sein de la maison permettent-elles de dire quand il faut installer le TBL1+?

Jan Mortelmans (VB): Ik heb nog een vraag over de verloning.

Ik geloof dat het de heer Gelmini was die zei dat

er toch wel enige ontevredenheid was over het loon. Dat zou blijken uit de CPS-studie waarvan u voorlopig maar over een kladversie beschikt. U zegt dat u dat kunt zien aan het feit dat de treinbestuurders er zelfs een tweede of een derde job op nahouden.

Klopt dat? Hebt u objectieve gegevens die zulks kunnen aantonen?

Camille Dieu (PS): J'ai entendu quelque chose qui m'a surpris: le comité de pilotage est toujours là pour accompagner la nouvelle structure, qui n'est toujours pas achevée. J'aimerais avoir davantage d'explications à ce sujet. C'est une petite question, mais j'étais vraiment étonnée d'entendre cela.

Avec ma deuxième question, j'en reviens aux séries.

M. Piens dit que, suite à des directives ou des recommandations européennes, on impose des jours de repos obligatoire après des jours de prestation. Ce qui m'intéresserait de savoir dans les séries, c'est si, sur une journée, il existe des temps de pause réglementés prévus, des endroits prévus où quelqu'un qui a commencé à 2 heures du matin, arrivé à mi-journée - on peut voir, d'après les pics de rythme biologique que vous avez faits vous-même -, peut se rendre à un endroit où il peut se reposer durant une demi-heure ou quinze minutes s'il a suffisamment de temps de pause pour ce faire.

C'est un grand manque. On répond sur les jours à domicile, mais on ne répond pas sur la journée elle-même où le conducteur peut, durant un moment, s'abstraire du bruit et de ce qui l'entoure.

J'ai bien entendu que la façon de "négocier", de se concerter pour les séries n'était pas idéale. J'entends bien qu'on vous avertit une première fois des changements possibles, puis que vous recevez les changements fin novembre. Ainsi, les conducteurs se sentent frustrés, car ils ne savent pas s'ils seront libres pour les fêtes de fin d'année. Par ailleurs, on nous dit aussi qu'on change parfois d'horaire tous les deux mois.

Il me semblait qu'il existait une commission spécifique pour les prestations. Est-ce que cette commission se réunit encore? Pourquoi ne tient-elle pas compte de vos desiderata en la matière? Là, il s'agit vraiment de concertation sociale.

Il serait peut-être intéressant, monsieur le président, que l'on reçoive le président de cette commission pour voir ce qui dysfonctionne par

rapport à ce que l'on vient d'entendre.

Au niveau de la formation, vous dites: "Il y a un problème avec les jeunes". M. Gelmini semble dire qu'il serait intéressant que ces jeunes, après un an ou un an et demi, au moment où ils prennent confiance en eux, soient à nouveau suivis par un instructeur, repris en main pour faire le bilan et voir comment conduire de manière plus sécurisée.

Il me semble avoir entendu qu'il n'y a pas d'expérience minimale pour les instructeurs. Peut-être que je me trompe, mais cela m'inquiète.

Voilà pour le problème des jeunes.

Enfin, sur la route, des conducteurs de camion transportent des produits dangereux; c'est la même chose pour les conducteurs de train. Ces conducteurs de train sont-ils avertis de la dangerosité des produits qu'ils transportent? Suivent-ils une formation spécifique? Existe-t-il une conduite spécifique à cet égard?

Pour ce qui concerne les sous-traitants, nous sommes bien évidemment parfois obligés de faire appel à la sous-traitance. On ne sait pas tout faire soi-même! J'ai cependant entendu notre dernière intervenante qui a fait allusion au personnel de B-Cargo qui, à un moment donné, devra réintégrer l'entreprise sur base volontaire, nous a-t-on dit jusqu'à présent. On peut faire appel à la sous-traitance à condition toutefois que le travail de sous-traitance ne soit pas un travail qui peut être pris en charge par le cheminot lui-même. Il ne faudrait en effet pas mettre B-Cargo en difficulté. Je sais qu'il s'agit d'une situation annexe mais ne serait-il pas temps de songer à donner des formations au personnel qui le souhaite, de manière à remplir les cadres, tout en conservant la culture d'entreprise?

David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je m'associe à la demande de Mme Musin relative à l'obtention de tous les éléments relatifs à l'enquête qui a été réalisée sur les conducteurs en 2009. Il s'agit d'éléments importants dont la commission doit pouvoir disposer le plus rapidement possible.

De nombreux cheminots nous sollicitent et nous transmettent certaines informations. Parmi celles-ci, une question n'a pas encore été soulevée ici. Peut-être aurons-nous la réponse aujourd'hui ou à un autre moment. Il s'agit de la question des primes. Celle-ci a une influence non négligeable sur la formation, la monotonie, le fonctionnement même des séries et la façon dont les trains sont

répartis entre les conducteurs. Je caricature légèrement mais la formation d'un conducteur a été réduite à un train et à une ligne. Dès lors, lorsque celui-ci doit prestre un autre travail, il doit suivre une formation complémentaire pour pouvoir aller sur d'autres machines ou d'autres lignes. Cette formation complémentaire génère une prime. La SNCB n'a donc pas intérêt à ce que les conducteurs soient de plus en plus polyvalents car cela engendre des primes supplémentaires qui causent des problèmes de rentabilité. Je voudrais avoir confirmation de cela.

Il semblerait également qu'il y ait des séries plus faciles, plus agréables, générant peut-être plus de primes et des mauvaises séries. Selon un ordre hiérarchique, les "mauvaises séries" seraient systématiquement réparties parmi les jeunes conducteurs tandis que les "bonnes séries" seraient attribuées aux conducteurs les plus anciens. Par conséquent, si les jeunes ont davantage de franchissements de signaux, c'est aussi probablement dû au fait qu'ils ont les parcours les plus difficiles. Ceci nous a été relayé. J'ignore si c'est vrai et je souhaiterais avoir votre avis sur la question. Cela mérite en tout cas une explication.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank het volledige panel voor de antwoorden die reeds zijn aangebracht.

Uit bezorgdheid en voor een goed begrip van de analyse van de seinvoorbijrijdingen had ik graag nog even ingezoomd op het aspect follow up. Mevrouw Musin heeft er ook al op gealludeerd. Misschien dat de commissie op haar honger blijft om exact te weten wat de taak is van de mentor of de instructeur die is aangesteld tijdens de vorming voor men in het beroep actief wordt. Wat is de persoonlijke begeleiding? Stroomt die ook door? Wat is de link met de preventie?

Ik heb vorige week ook gevraagd, alluderend op dit aspect, wat de evolutie van de carrière is. De heer Piens heeft dat vanmiddag geschetst, maar wij hebben nog niet echt ingezoomd op de transitie van treinbestuurder naar instructeur naar mentor. Ik hoor dat er op het terrein toch een aantal problemen is met betrekking tot vacante posten omdat het remuneratiebeleid er niet op is gericht om een voldoende aantal mensen in de rol van instructeur te brengen.

Ik had graag van de bonden, die dergelijke situaties wellicht vaak horen, gehoord of er voldoende instructeurs en mentors zijn. Is er een goede feedback? Heeft men de mogelijkheid om

ook op de psychosociale aspecten te focussen?
Aan wie wordt daarover gerapporteerd?

Daar net is even gealludeerd op de studie van CPS, uitgevoerd tijdens het medisch onderzoek. De bonden zeggen daarover dat er nog geen inzage is geweest, maar er wordt meteen een aantal zaken naar voren gebracht zoals salaris, monotonie. Spreken we dan over dezelfde studie? Zijn dat resultaten van die studie? Dan is er blijkbaar toch enige inzage geweest of is een versie publiek beschikbaar?

Tot slot, de actualiteit loopt verder met de seinvoorbijrijding die er is geweest na de vorige commissie. Zijn er theses die worden geopperd, ik zeg dat met de grootste voorzichtigheid, rond hard disks die niet betrouwbaar zijn, elektronische storingen, problemen op het niveau van het seinhuis die ons vroeger niet bekend waren. Ik had graag geweten, zonder deze of gene incidenten te beoordelen, of deze problematiek nieuw is bij de bonden, of dit niet de eerste keer is dat men hoort over de onbetrouwbaarheid op het niveau van de hard- of software die leidt tot variabele seinen of tot weinig betrouwbare aankondigingen voor het personeel? Is dat een gekend probleem of is dat helemaal nieuw? Wat is de status van dit nieuwe element?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais revenir sur les études de lignes. On nous a expliqué que, lorsqu'un conducteur n'a plus une connaissance suffisante de la ligne, il doit le signaler et donc repasser par un circuit de formation. Qu'en est-il, alors, pour les conducteurs de firmes concurrentes? M. Vermeulen y a fait allusion. Comment contrôler la connaissance du réseau par des sociétés étrangères?

Patrick De Groot (N-VA): Heren, dank u voor de vele antwoorden. Wat betreft de homologatie van de veiligheidssystemen hebben wij in de pers kunnen vernemen dat die er pas waren op 19 januari 2009. De homologatie van de toestellen was er pas sedert 7 september 2009.

Het is zo dat men spreekt van een versnelling van de implementatie van die veiligheidssystemen. Men heeft in deze commissie ook gesteld dat de installatie enkel gebeurt bij onderhoud. Ik stel echter vast dat er geen reservetreinen meer zijn, omdat ze allemaal zijn ingezet om maximale capaciteit te garanderen voor de reizigers. Ten gevolge daarvan kunnen er ook geen herstellingen meer gebeuren en daardoor zijn er ook veel pannes en dergelijke, daarom mijn vraag.

Hoe gaat men dat realiseren als zes maanden geleden de beveiliging op slechts één trein per week werd geïnstalleerd? Nu gaat men dat versneld doorvoeren. Hoe ziet u dat? Kan dat wel gerealiseerd worden? Wat stelt u als vakorganisatie voor, zonder dat men van de dienstverlening een chaos gaat maken?

Le président: Je n'ai pas entendu de réaction.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): De rol van het sturingscomité is mij nog altijd niet duidelijk. Er wordt gezegd dat het enkel verantwoordelijk is voor operationele zaken. Als ik mij niet vergis valt veiligheid toch ook onder operationele zaken.

Er is nog een vraag waarop ik moeilijk antwoord krijg. Men tracht TBL1+ zo snel mogelijk te installeren. Ik heb een verslag van een preventieadviseur, uit 2006, die zegt wat bekend is, namelijk een memorisatie van de belangrijkste oorzaken van seinvoorbijrijdingen. Een Memorsysteem, dat eigenlijk een eenvoudig lampje is, zou veel kunnen verhelpen inzake memorisatieproblemen. Zelfs mocht TBL1+ operationeel zijn, dan zou een Memorlamp een extra veiligheid zijn. Dat staat in dit officieel verslag. Zou de installatie van een Memorlamp op stuurposten, in afwachting van TBL1+ of aanvullend aan TBL1+, geen belangrijke oplossing zijn?

Men zegt mij ook, verwijzend naar de ramp in Aalter, dat machinisten het Memorlampje om een of andere reden wel eens afdekken. Is dat zo? Moeten er dan geen maatregelen worden genomen? Men zegt dat het Memorsysteem in Aalter zou zijn afgedekt.

De volgende vraag richt ik specifiek aan de heer Piens omdat het in het document van het ACW staat. Er staat: « un tel développement suppose la définition d'un standard qui serait apparemment tranché. Néanmoins il reste un obstacle pour définir le standard européen au regard des intérêts industriels nationaux ».

Kunt u dat duiden? Dat staat in uw tekst en dat wekt natuurlijk interesse.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor het antwoord. Ik heb nog drie vragen.

Eerste bedenking. Het is zeer positief dat, zoals gezegd, Europa een initiatief neemt inzake rust- en rijtijden en denkt aan een systeem equivalent aan het vrachtvervoer en het luchtverkeer. Dat is

een goede zaak. Hopelijk zal dat vooruitgaan, maar dat kunnen wij niet bewerkstelligen; daarvoor zijn wij afhankelijk van Europa. Ik hoop dat dit in orde komt.

Ten tweede, de vraag over het Memorlampje, waarop het licht kan schijnen. Ik heb gehoord dat dit werd aangebracht en besproken en dat men heeft beslist om er een kapje over te zetten. Ik heb de indruk dat die klacht al jaren bestaat en kan uit uw antwoord afleiden dat recent werd beslist om daar een kapje over te plaatsen en dat die kapjes nog moeten worden geplaatst. Vanaf wanneer is dit officieel gekend of aangekaart? Hoelang heeft men er over gedaan om de beslissing te nemen om die zeer moeilijke operatie uit te voeren, namelijk er een kapje over te zetten? Kunt u daar een timing op zetten? We weten dat het in 2002 op papier werd gezet, maar ik zou van de heren willen weten hoe zij de evolutie in de tijd hebben gezien.

Tot slot is er de opleiding. Er is al veel gesproken over de vermindering van de opleiding van 250 uren naar 200 of 190 uren. Ik hoor de vakbonden zeggen dat zij tegen die vermindering zijn. De NMBS zegt nochtans dat er wijzigingen zijn: men moet maar 1 motor kennen, geen 2, en 1 lijn, geen 2. Blijkbaar zijn er objectieve redenen waarom die opleiding niet meer zo lang moet duren. Toch vindt u het geen goede zaak. Bent u van oordeel dat die vermindering, ondanks de wijzigingen in de opleiding, toch leidt tot een minder grondige opleiding of tot hogere onveiligheid? Waarom bent u er tegen, hoewel er toch twee objectieve wijzigingen zijn gebeurd in de opleiding?

Le président: J'aurais souhaité revenir sur un point que j'avais abordé. D'abord, je voudrais parler de l'uniformisation des cabines. Apparemment, en France, il n'y a que deux types de cabines, tandis qu'il y en aurait huit ou neuf en Belgique. Sans doute, certaines d'entre elles doivent-elles être plus confortables, plus ergonomiques et mieux équipées que d'autres.

Ensuite, s'agissant de la productivité, une mesure établie en interne par la SNCB montre que le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les conducteurs connaît, en moyenne, une diminution de l'ordre de 15 %, passant de 27 500 à 23 000 kilomètres.

Et puis, le temps effectif de conduite... c'était 4 h 42, je pense. Quand on se renseigne à l'étranger, c'est le même timing. Quand je discute avec des conducteurs qui sont parfois retraités

depuis 20 ans, ils me disent que les temps de conduite étaient parfois plus élevés que la moyenne. Lors de l'exposé, mais aussi en parlant avec des conducteurs, je me suis rendu compte que ce qu'ils perçoivent comme étant la plus grande modification qui entraîne un stress énorme et un cumul de retard est que, alors qu'ils travaillent 4 h 40 sur les huit heures, le temps dont ils disposent pour passer d'un service à l'autre ou d'un train à l'autre est beaucoup plus restreint qu'antérieurement. Sur la même échelle du temps et la même grille horaire de huit heures, ils ont l'impression qu'on concentre tous leurs soucis de conduite sur une période qui est très ramassée, alors qu'avant, ils avaient vingt minutes ou une demi-heure pour prendre le train suivant. Ils sont rémunérés pour la même prestation: ils font leurs huit heures, mais ils ont maintenant à peine le temps de passer d'un train à l'autre. Et quand le train précédent a dix minutes de retard, ils sont en retard pour le suivant.

On a réaménagé leur grille horaire sur une journée de travail. Et je perçois que cela perturbe beaucoup les conducteurs. Le temps de travail ne semble pas augmenter et le nombre de kilomètres parcourus est en diminution. Est-ce le principe général de l'établissement des grilles qui fait qu'on injecte dans la machine... Vous parliez de Géoroute, mais l'ordinateur n'invente rien. Il ne fait jamais qu'appliquer des instructions que quelqu'un lui a données, par exemple en décidant de laisser neuf minutes pour parcourir deux cents mètres. Et si demain, on décide de lui laisser 20 minutes, il aura 20 minutes. Ne considérez-vous pas que ce soit l'une des raisons du stress?

Ensuite, la Commission européenne a imposé des règles de temps de conduite aux poids lourds. Sans limitations, on en arriverait à des temps de conduite de seize heures. Si une telle uniformisation est décidée sur le plan européen, l'Europe ne devrait-elle pas se pencher justement sur le laps de temps entre deux services?

Je ne sais pas comment elle pourrait procéder et je n'entrerai pas dans le détail.

Autre élément, il semblerait qu'en cas d'incident ou d'accident sur la ligne, jusqu'il y a dix ans environ, un comité ou un groupe local de sécurité se réunissait, auquel participaient le conducteur impliqué, le signaleur impliqué et la hiérarchie directe. On leur demandait d'établir un rapport qui était examiné ensuite par les cellules existant aujourd'hui pour analyser les accidents. Il y avait donc un niveau de concertation local qui ne serait plus organisé aujourd'hui.

Mes collègues disposeront bientôt du document déjà en ma possession et reprenant tout l'organigramme de la SNCB du sommet à la base. Il faut d'abord s'y prendre à plusieurs reprises pour comprendre qui fait quoi et il faut s'y retrouver dans les acronymes de la SNCB: BTP41, BTP42 ... Je comprends qu'il y a une arborescence et que plus la lettre est au début de l'alphabet, plus le niveau est élevé. La dizaine représente un niveau, la dizaine et l'unité représentent quelqu'un plus bas. On part donc du n° 1 pour arriver au n° 34 360 tout en dessous. Je vois dans ces cellules l'une d'entre elles qui s'appelle "Cellule de coordination générale Personnel, Qualité, Sécurité". Je ne sais pas ce qui se cache derrière cela. Pouvez-vous nous en dire un peu plus?

Il y a cinq zones en Belgique. Dans la zone Hainaut par exemple, on remonte directement au "General manager Production Traction" mais en parallèle, il y a la "Coordination générale Personnel, Qualité, Sécurité". En lisant cela, sans savoir quelle est la lettre de mission de cette direction, j'ai l'impression qu'on harmonise les problèmes de sécurité, la qualité du travail et les soucis du personnel. Je suppose que c'est de cela qu'il s'agit. Avez-vous une idée de la mission de cette cellule? Est-ce à ce niveau qu'on discute de la sécurité? On aura l'occasion d'approfondir cela avec les représentants de la SNCB mais sachant que les organisations syndicales sont présentes dans tous les départements, j'en profite pour demander ce qui se dissimule sous l'intitulé de cet organe.

Gérard Gelmini: Je vais essayer de répondre à plusieurs questions posées.

Mme Musin a évoqué à nouveau l'enquête CPS. Nous savons que cette enquête existe; nous, nous savons que le premier rapport a été remis au management de la SNCB sous forme de brouillon; je crois même que ce n'est qu'à la SNCB: je ne suis pas certain que la Holding le possède actuellement. Ils sont en train de finaliser leur étude; elle devra être remise publiquement. Une discussion est prévue avec nous. Au stade actuel des choses, nous n'avons pas du tout ce document, mais nous savons comment cela a fonctionné et, par indiscrétions, nous connaissons deux ou trois éléments qui ont été épinglés.

Entre autres, les exemples que je donnais tout à l'heure en disant: la monotonie – puisque nous faisons du *benchmark* par rapport à d'autres entreprises –, c'est deux fois plus lourd que ce

qu'on trouve autre part; les salaires sont 1,8 fois plus considérés comme étant inférieurs à ce qu'on devrait, etc. Voilà quelques indiscrétions qui nous sont arrivées.

J'en profite pour dire que nous aussi, nous serons intéressés à avoir cette étude. Quand nous l'aurons, évidemment que nous en discuterons et la commenterons. Je pense même qu'on demandera d'aller au-delà de cette étude, pour des raisons que j'expliquais tout à l'heure, non que je ne crois pas en la fiabilité de CPS, mais je me dis que, peut-être, il faudrait que ce soit encadré par des gens dont la neutralité est avérée. Ce qui n'est pas le cas au stade actuel.

Parallèlement, une question a été posée plusieurs fois la semaine passée, à laquelle nous n'avons pas répondu et qui me vient à l'esprit. Plusieurs d'entre vous nous avaient demandé: "Le jour même de l'accident, la ministre des Entreprises publiques avait pris des contacts avec vous et il a été question d'un certain nombre de réunions; est-ce que cela a abouti à quelque chose?" Il est vrai que nous n'avons pipé mot là-dessus. C'est maintenant l'occasion de le faire. De fait, nous nous sommes vus avec Mme Vervotte, au moins une demi-douzaine de fois, avec elle et les trois CEO du Groupe SNCB. La dernière fois, c'était vendredi soir et nous avons convenu de rédiger ensemble un texte qui comporte une quarantaine de pages.

Il s'agit d'un texte "tripartite" (ministre, CEO et organisations reconnues), si je puis m'exprimer ainsi, qui vise à voir comment agir sur divers points pour augmenter la sécurité auprès du réseau. Je crois savoir – mais nous lui laisserons la primeur – que la ministre présentera cette étude lors d'une conférence de presse prévue normalement demain. Une rencontre est encore prévue ce soir pour décider si des améliorations doivent être apportées au texte, puisqu'il est tripartite. À cette occasion, elle annoncera un processus d'accélération de la mise en œuvre de la TBL1+, tant sur le matériel embarqué qu'en termes d'infrastructures.

Ceci m'amène à répondre à une des questions de M. Van Campenhout. On va effectivement accélérer l'installation du système TBL1+. La ministre compte d'ailleurs faire une communication à ce sujet demain. Encore faudrait-il l'aval des conseils d'administration compétents: celui d'Infrabel pour ce qui concerne l'infrastructure et celui de la SNCB pour ce qui est du matériel embarqué sur les engins moteurs.

Il faut également savoir qu'un certain nombre de balises étaient disponibles depuis le mois de septembre mais n'ont pas été placées du fait qu'elles n'étaient pas homologuées. Le but n'est évidemment pas de tirer sur tout ce qui bouge! Il a été décidé d'accélérer le processus. Il sera mis en place mais cela ne se fait pas en trois coups de cuillère à pot, étant entendu que nous aussi, organisations syndicales, nous jouons dans la pièce!

Nous sommes déjà parvenus à un préaccord pour déterminer comment nous pourrions travailler plus, paradoxalement, lors de la période estivale, alors que certains trains qui roulent en période normale sont supprimés. Nous envisageons de rentrer plus de trains en atelier pour les équiper, sans trop déforcer ce qui sera mis à disposition du réseau. Ce point est débattu lors des discussions relatives à la répartition du travail d'équipement dans les divers ateliers, dont Stockem qui a été cité. Du fait de l'implémentation de ce nouveau matériel aujourd'hui, la charge de travail de Stockem devrait diminuer, d'ici quelque temps, de 20 à 25 %. Le personnel disponible pourrait être utilisé moyennant une formation interne et un certain nombre d'équipements en vue d'accélérer l'embarquement du matériel de détection TBL1+.

Pour directement couper les ailes aux canards boiteux, je signale que les TBL1+ viennent au-delà des dispositifs prévus par le MEMOR. Le fait d'installer le TBL1+ n'empêche pas d'avoir la lampe de rappel du MEMOR. Toutefois, si des petits malins la cachent, en mettant leur chapeau dessus, nous ne pouvons rien y faire, à moins de légiférer sur l'interdiction des chapeaux! Ce n'est pas prévu par le règlement, tout comme il est interdit d'utiliser son gsm en conduisant. Pourtant, tous les jours, certains le font, en voiture également. Voilà ce que je pouvais dire de l'enquête CPS et des discussions avec la ministre qui annoncera normalement cette implémentation dès demain.

Monsieur Mortelmans, en ce qui concerne le deuxième salaire des conducteurs, que ce soit clair pour tous, un syndicaliste considère toujours que ceux qu'il défend ne gagnent pas assez bien leur vie! Cela fait partie de notre *core business*! Ce n'est toutefois pas à ce propos que je souhaite intervenir. Si tous les conducteurs étaient effectivement payés comme des CEO, ils n'auraient probablement pas un deuxième métier. À la SNCB, il y a d'office incompatibilité, c'est-à-dire qu'il est interdit d'exercer une autre profession ou mandat politique. Pour pouvoir exercer un mandat politique, un mandat d'échevin ou autre, il

faut demander une levée d'incompatibilité.

Et la direction ne nous donne cette levée d'incompatibilité que si toutes les conditions sont réunies pour que cela ne porte pas préjudice au métier premier, qui est le métier de cheminot.

C'est la raison pour laquelle je disais à M. Bellot qu'il faudrait arriver à trouver des critères véritablement objectifs et qui soient contraignants pour que les conducteurs aient, avec les temps de pause nécessaires, des temps de repos qui seraient enfin clairement fixés au niveau national, ainsi qu'au niveau européen. Évidemment, je suis prêt à me mettre à table pour que l'on en discute. Dans ce cas, il ne serait plus question de pouvoir exercer un autre métier qui nuirait, d'une certaine façon, à ce que nous essayons de construire en demandant du repos.

Je n'ai personnellement pas de difficulté avec cela. Si l'on demande des réductions du temps de travail, c'est pour que les gens puissent profiter de la vie; ce n'est pas pour qu'ils exercent un deuxième métier. En tout cas, c'est ma conception du syndicalisme; elle n'est, hélas, pas partagée par tout le monde. Il faudrait que les CEO nous disent quels sont leurs besoins et peut-être diminuer quelque peu la disponibilité des congés de nos employés, qui travailleront dans nos ateliers pour accélérer la mise en place des balises TBL pendant la période estivale, par exemple. Nous sommes toujours prêts à discuter quand nos interlocuteurs sont des gens raisonnables.

En ce qui concerne le comité de pilotage, il peut avoir toutes les compétences que l'on veut bien lui prêter, je reste convaincu qu'à certains moments, il y en a qui mettent tout en œuvre pour empêcher ce comité de pilotage de fonctionner correctement. C'est la vérité! Madame Dieu, je suis tout aussi effaré que vous d'apprendre que la réforme de la SNCB n'est toujours pas achevée aujourd'hui. Elle ne l'est *de facto* pas car la situation évolue sans cesse.

On nous dit que l'on va créer une filiale de droit privé pour le transport des marchandises. C'est quelque chose que l'on n'aurait jamais pu prévoir en 2004-2005, lorsque l'on a mis en place la nouvelle structure. Ce type d'accompagnement structurel doit être exécuté par le comité de pilotage.

M. Bellot parlait tout à l'heure d'un organisme local d'enquête intervenant en cas d'accident, auquel était convié le conducteur et le comité de sécurité.

Effectivement, le comité de sécurité local se réunissait autour de l'inspecteur des accidents et l'on enquêtait pour en connaître les causes, pour déterminer ce que l'on pouvait prévoir comme recommandations pour ne plus être confronté à cela. Tout cela se faisait en interne, dans une SNCB une et unifiée. Aujourd'hui, non seulement trois entreprises interviennent, mais en termes d'enquêtes sur les accidents, on a retiré cette compétence à la SNCB Holding pour la transmettre à la DGTT et au SSICF, le fameux organisme de sécurité ferroviaire dont je parlais tout à l'heure qui est attaché au secrétariat à la Mobilité, chez Étienne Schouppe.

Ce qui était avant dans les mains des cheminots est en train de s'évaporer un peu plus loin. C'est un peu comme l'arborescence de votre organigramme, on finit par ne plus s'y retrouver, non seulement parce que cela change, mais aussi parce que des choses se chevauchent. Dès lors, la réforme de structure n'est toujours pas franchement achevée, parce qu'il reste un tas de zones grises. Je ne dirais pas qu'il y a des zones noires, mais en tout cas certaines ne sont pas claires. Il faut savoir qui est compétent pour quoi. Et nos trois CEO, qui ont beaucoup de caractère, font tout pour essayer systématiquement de repousser les barrières sur le champ de compétences du voisin afin d'élargir leur propre territoire. Et donc, il n'y a jamais eu d'achèvement des structures.

Quant à l'expérience requise pour devenir instructeur, il n'existe plus effectivement un certain laps de temps nécessaire – avant, c'était trois ans - pour pouvoir se présenter. Aujourd'hui, quelqu'un qui entre à la SNCB et qui devient conducteur après sa formation peut présenter l'examen d'instructeur. S'il est brillant, il peut très bien le réussir et, pour peu qu'il y ait des postes vacants, devenir très rapidement instructeur. Comme nous travaillons toujours à flux tendus en termes de personnel, nous sommes dans l'incapacité, dans une cellule technique, d'avoir des instructeurs en trop et de choisir ceux qui ont le plus de connaissances pratiques ou théoriques. Nous pourrions très bien avoir des cas de figure où certains conducteurs sont frais émoulus ou bien des situations telles qu'ils seraient tous à deux ans de la retraite. Aucune de ces possibilités n'est souhaitable. Il est très difficile d'introduire des compétences en termes de timing, parce que nous sommes déjà fort justes. Pourquoi? Parce que nous payons tout ce blocage des recrutements que nous avons connu entre 2001 et 2003. Cela explique que nous soyons à flux tendus. Nous devons faire avec ce que nous

avons, sans marge de manœuvre en termes de cadre et de personnel d'encadrement pour pouvoir fonctionner en toute sérénité.

Sur la question du transport des marchandises dangereuses, le conducteur détient un bordereau qui explique exactement quel est le contenu des wagons. Donc, il sait ce qu'il transporte comme marchandises dangereuses. Des conditions spéciales de sécurité sont établies. Tous les wagons ne sont pas nécessairement réunis; des wagons isolateurs sont installés. Si je prends l'exemple de torpilles de fonte en fusion, on ne va pas mettre de la dynamite à côté – je caricature à peine. Ces conditions de composition des trains sont impératives, en plus des conditions de vitesse, de freinage, etc.

Tout cela est prévu pour fournir en cas d'avarie ou d'accident une connaissance des dangers potentiels. Mais tout cela est essentiellement géré par la direction Marchandises-Cargo. Donc, demain, j'aurai une nouvelle fois des craintes pour la sécurité, dès lors que cela passe à une société privée totalement extérieure. Ceux qui viennent avec des engins d'autres réseaux chez nous n'ont pas nécessairement les mêmes détecteurs et les mêmes aides à la conduite que nous, comme nous l'avons expliqué précédemment.

À présent, les séries et les primes. Il y a une chose que je n'ai pas encore dite au sujet des séries, monsieur Lavaux: comment entre-t-on en série quand on arrive dans un dépôt de conducteur? Quand un poste est vacant dans une série, il est mis en option. Celui qui souhaite entrer dans la série postule pour ce poste et c'est l'ancienneté dans le dépôt qui prévaut pour obtenir ce poste dans la série voulue. C'est le plus ancien de ceux qui font une demande qui obtient le poste dans la série. C'est la première règle. Aujourd'hui, il y a des règles; avant, il n'y en avait pas. Mais là, je vous parle d'un temps que les moins de 50 ans ne peuvent pas connaître! À l'époque, tous les mauvais services étaient effectués par les jeunes, les "barons" géraient eux-mêmes les séries et se réservaient les beaux services, laissant les jeunes se taper toutes les "cochonneries", pour rester très poli.

Aujourd'hui, c'est un peu moins vrai puisque des règles existent pour ces mises en série dans les dépôts. Par contre, vous avez tout à fait raison en parlant des primes. Les primes sont une véritable boîte de Pandore auprès des conducteurs et du personnel roulant de la SNCB. Cela a été construit sur un accord très fragile et oser y toucher, c'est courir un grand risque que ça explose de partout.

On est tous mécontents du système des primes tel qu'il existe mais personne n'ose s'atteler à sa révision parce qu'on ne génère que du mécontentement chaque fois qu'on touche au système. Il prévoit notamment que la difficulté d'un service donne droit à des primes plus élevées, que les coefficients des primes sont liés à la connaissance de lignes et d'engins. En outre, plus vous travaillez, plus les primes sont élevées.

Les coefficients se multiplient et *in fine*, vous avez raison: en termes de primes à payer, on a tout intérêt à avoir des conducteurs qui ne connaissent qu'un engin sur une ligne unique simple plutôt que des conducteurs polyvalents qui connaissent beaucoup d'engins différents parce que, dans ce cas, les coefficients sont beaucoup plus élevés. Il y a donc aussi un problème de complexité de la ligne et du travail qui est lié aux primes. Or les primes représentent une partie importante de la rémunération du conducteur. Nous souhaiterions qu'on les diminue et qu'on les intègre dans des barèmes, ce qui réglerait probablement aussi le problème d'attrait du métier, sachant que lorsque vous êtes en congé, lorsque vous êtes malade, vous n'avez évidemment pas de prime alors que votre salaire vous est garanti. C'est la même chose quand vous atteignez un âge respectable qui vous donne droit à une retraite bien méritée, surtout après avoir subi des horaires comme ceux que nous vous avons décrits.

Le problème des primes n'est donc pas simple.

M. Deseyn a parlé des rumeurs à propos du fameux signal de Buizingen qui, depuis un certain temps, retomberait souvent à l'arrêt. Il faudra poser la question à Infrabel. Soyons clair! Il ressortit de la compétence d'Infrabel de répondre aux questions. Ils sont en train d'enquêter sur les raisons pour lesquelles, à plusieurs reprises, ce signal de Buizingen s'est mis en sécurité. Je suis donc dans l'incapacité de donner une réponse.

Je puis cependant dire que, tous les jours sur le réseau, il y a des signaux qui, au passage, se mettent en sécurité. Pourquoi? Parce que les cabines de signalisation sont théoriquement étudiées – elles devraient l'être – pour qu'au moindre dysfonctionnement par rapport aux prévisions, ne serait-ce qu'un numéro de train mal tapé (le 1423 au lieu du 1422), le signal retombe à l'arrêt: il se met immédiatement dans la position la plus restrictive, c'est-à-dire la plus sécuritaire. Cela arrive régulièrement.

En plus, à Buizingen, quand vous voyez le nombre d'amas de ferrailles passées par là, il est possible que des courants vagabonds se baladent et font que le signal peut retomber à l'arrêt. Cela ne

devrait pas se produire. Je dis seulement que ça peut; il faudra enquêter sur place.

C'est peut-être une raison. En outre, le parquet a réalisé un tas de mesures, d'études sur ce signal. On a chipoté à beaucoup de choses sur place depuis l'accident; donc il est possible que cela génère des dysfonctionnements non contrôlés aujourd'hui. Partant de là, chaque fois que quelque chose déconne un peu, le signal se met en position la plus restrictive pour déclencher le plus grand nombre de sécurités.

Nonobstant cela, j'ai expliqué la semaine passée que les conducteurs étaient amenés au cours d'une année à s'arrêter devant 13 millions de signaux à l'arrêt, qu'une centaine étaient hélas franchis par an.

Si on les dénombre aujourd'hui, c'est sans doute parce qu'on a installé du matériel de détection, ce qui n'existait pas avant, et sur les machines et sur les signaux. Cela permettait parfois d'arranger les choses puisqu'il n'y avait pas de conséquences. Monsieur le président, force m'est de le confesser. En l'absence de toute conséquence, on arrangeait les choses et on ne le disait pas puisque ça ne servait à rien. Aujourd'hui, avec les matériels de détection, avec les cabines EBP dont nous parlions tout à l'heure, qui enregistrent tous les itinéraires, etc., il n'est plus question de cacher quoi que ce soit. On ne franchit peut-être pas plus de signaux aujourd'hui que jadis, mais c'est mesurable et mesuré.

Quand j'ai dit cela et que je dis qu'il y en a une centaine par an, proportionnellement, cela fait un tous les trois jours. Aujourd'hui, la presse s'émeut de tout ce qui est ferroviaire depuis le 15 février, depuis l'accident de Buizingen. Chaque fois qu'un petit signal déconne quelque part ou qu'un conducteur freine un mètre trop loin, un petit malin va prévenir un journaliste. Nous sommes en train d'alimenter toute la presse avec des non-accidents, simplement à cause de mesures de sécurité qui sont prises. Oui, il y a 100 signaux qui sont franchis tous les ans, soit un tous les trois jours. Proportionnellement, cela ne signifie pas que le train n'est pas un moyen de transport complètement sûr, même s'il peut mieux faire. Votre commission aura un rôle à jouer en ce sens.

Pour ce qui concerne les temps de repos, en Belgique, le conducteur est censé conduire toute la durée de sa prestation. Il n'est pas prévu de temps de pause ou de repos. Monsieur le président, vous dites que le conducteur ne travaille que 4 à 5 heures sur une journée de 8 ou 9 heures. Je tiens à vous signaler que, le reste du temps, il est chargé d'un certain nombre de missions complémentaires qui ne sont pas répertoriées comme temps de conduite mais qui

sont des temps à charge psychosociale plus ou moins élevée. Actuellement, on tente d'accroître ces charges en demandant plus de polyvalence (tâches complémentaires d'accrochage et de décrochage, transport de documents etc.). C'est notamment le cas pour tout ce qui est trafic de marchandises. Au lieu de permettre à leurs esprits de s'aérer un peu lorsqu'ils ne sont pas soumis au stress qui, comme vous avez pu le constater, est concentré sur certaines plages de la prestation, on tente de les occuper en leur attribuant des tâches supplémentaires qui, parfois étaient réalisées par d'autres agents, ce qui permet de supprimer un certain nombre d'emplois.

Au niveau statistique, il faut veiller à ne pas comparer des pommes et des poires! Il y a effectivement une diminution de trains/km par rapport à l'année passée. Nous avons perdu, au niveau du transport de marchandises, l'équivalent de 44 % de nos trains/km. Cela génère *de facto* une chute de la productivité. Rien que chez B-Cargo où l'on parcourt le plus grand nombre de kilomètres, la perte est évidemment certaine.

Comme je vous l'ai indiqué, ce n'est pas parce que l'on parcourt moins de kilomètres que c'est plus facile. Faire trois aller-retour omnibus entre Braine-le-Comte et Louvain est probablement beaucoup plus astreignant que faire un aller-retour Paris-Avignon en TGV. Or, dans le premier cas, on parcourt beaucoup moins de kilomètres. Il faut tenir compte d'autres facteurs: un trajet est parfois plus dense, plus serré, plus dangereux ou nécessite plus d'attention. Il serait dès lors peut-être intéressant d'avoir un organisme indépendant qui puisse comparer des choses tout à fait comparables.

Aucun temps de pause n'est donc prévu en Belgique, si ce n'est en interopérabilité transfrontalière, c'est-à-dire lorsque l'on franchit les frontières. Ces temps existent aussi dans certains pays. J'ai à ma disposition quelques données qui sont très relatives et qui varient de pays en pays. Il arrive aussi qu'à certains endroits, des pauses soient prévues pour les prestations entre 2 h et 6 h du matin. Ce sont les heures les plus dangereuses et elles nécessitent plus de pauses qu'en journée. Actuellement, chacun est maître chez soi; il n'y a pas de règle sauf en interopérabilité transfrontalière.

Il serait utile de légiférer au niveau européen, surtout avec les nouveaux contrats.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, ik wil op nog enkele zaken antwoorden.

Er is een vraag gesteld over het berijden van de trajecten door vreemde treinbestuurders of door treinbestuurders verbonden aan een vreemde, buitenlandse maatschappij. Ik noem bijvoorbeeld een goederentrein die van Antwerpen naar Duinkerken rijdt met SNCF-Fret met Franse treinbestuurders. Stel dat zij niet over het normale traject via Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk rijden, maar moeten omrijden via Dendermonde, bijvoorbeeld omdat er een spoorbelemmering is. Het is evident dat die mensen niet zomaar over dat traject rijden, maar een loods vragen. Zij worden begeleid op het vreemde traject dat zij niet kennen, waar ze de seinen niet weten te staan, de wisseltrajecten, de wisselplaatsen en de wisselstations niet kennen. Buitenlandse treinbestuurders rijden dus zomaar niet op onze sporen.

Dat geldt trouwens ook voor Belgische treinbestuurders. Een treinbestuurder die van Luik naar Oostende rijdt, die in Gent niet rechtstreeks op de lijn naar Brugge kan omdat die versperd is, maar moet omrijden via Kortrijk, zal, als hij die lijn niet zou kennen, vragen om begeleid te worden door een loods.

Over het sturingscomité kan ik vrij kort zijn. Op 22 maart 2002 heeft de wetgever de wet op de overheidsbedrijven van 1991 gewijzigd. Onder meer het strategisch comité werd opgericht binnen de NMBS. Dat strategisch comité zou worden voorzien van de drie traditionele vakbonden, waarbij er afspraken waren om minstens één vertegenwoordiger per vakbond in het strategisch comité te hebben. Dat strategisch comité was niet alleen voor investeringen of voor de beheerscontracten bevoegd, maar ook voor personeelsaangelegenheden. Toen is er uiteraard heel wat gediscussieerd binnen de maatschappij en binnen bepaalde politieke partijen. Via de programmawet op het einde van het jaar werd er een wijziging aangebracht. Het luik personeelsaangelegenheden werd er uit gelicht.

Toch moesten de personeelsaangelegenheden opgevolgd worden. Daarom werd er beslist om een sturingscomité op te richten dat specifiek de personeelsaangelegenheden zou bespreken, zodanig dat dit niet meer zou worden besproken in het strategisch comité, waar ik deel van uitmaakte als vertegenwoordiger van de liberale vakbond. In het sturingscomité heb ik echter mijn plaats moeten afdwingen via een arrest van de Raad van State. Dat is de manier geweest om ons uiteindelijk buiten te houden uit de besprekingen inzake personeelsaangelegenheden. Een spijtig

vooral. De bevoegdheid van het sturingscomité gaat niet verder dan personeelsaangelegenheden in de brede zin van het woord.

Ik heb iets gehoord over vacante posten bij de instructeurs. Het is zo dat een treinbestuurder vroeger veel langer als treinbestuurder moest fungeren vooraleer hij aan de examens voor instructeur kon deelnemen. Dat is fel gereduceerd. Dat betekent concreet dat veel van de instructeurs die nu mensen begeleiden en opleidingen geven zelf nog maar een aantal jaren als treinbestuurder hebben gereden. Maar daar wil ik de fout van de zaken uit het recente verleden zeker niet leggen.

Luc Piens: Wij vinden uiteraard ook dat de studie over de jobinhoud van de treinbestuurders openbaar moet worden gemaakt. Die studie is af. Ze was bijna beëindigd op 16 of 17 maart 2010, toen wij hier de eerste keer kwamen. Het kan ook een week later zijn. In de eerste hoorzitting hebben wij gehoord dat de studie bijna was beëindigd. Die is ondertussen blijkbaar beëindigd, maar ze wordt niet bovengehaald. Als die studie zo lang in de kast blijft, dan zou men durven denken dat er iets niet klopt. Wij zijn uiteraard vragende partij om daarin inzage te krijgen.

Zoals collega Gérard Gelmini heeft gesteld moet men weten dat die vragen zijn afgenomen tijdens een verplicht medisch jaarlijks onderzoek. Treinbestuurders gaan daar 's ochtends naartoe en denken: vandaag kan het gebeuren dat men mij zegt dat ik lichamelijk niet meer in orde ben en dat ik morgen niet meer kan of mag rijden.

Als men op dat ogenblik een aantal vragen stelt, kan men wel verstaan in welke omstandigheden die enquête wordt ingevuld.

Inzake onverenigbaarheden, men kan niet zomaar een tweede job bij de spoorweg doen. Dat geldt niet alleen voor de treinbestuurders. Dat geldt voor elk statutair spoorwegpersoneelslid. Er is een lijst van onverenigbaarheden. Die is zeer beperkt. Men mag geen concurrentie aandoen aan het bedrijf zelf. Dat is maar normaal ook. Men mag ook geen café houden. Men mag niets doen wat het bedrijf op een of andere manier zou kunnen schaden.

Met betrekking tot een tweede job, voor die twee zaken geldt een strikt verbod. In principe is het zo dat men geen tweede job kan hebben, tenzij er een goedkeuring van de administratie is. Het principe is echter dat men geen tweede job kan hebben.

De pauze tussen twee diensten. In het vakjargon spreekt men over een tussenpoos. Een tijdsruimte tussen twee diensten bedraagt 14 uur. Dat staat ook in het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn omzet, voor mobiele werknemers in interoperabel verkeer dat de grens overschrijdt. In dat koninklijk besluit dat de omzetting is van een richtlijn, is duidelijk in een pauze voorzien binnen de prestatie.

In het binnenlandse verkeer in België is niet in een pauze voorzien. Er is ook geen verplichting om een verpozinglokaal aan te bieden of een ruimte waar men zich op een gemakkelijke manier kan installeren, al is het maar om zich eens uit te rekken of te zitten in een zetel in de plaats van op de stoel van een bestuurder. Sommige bestuurderstoelen zijn immers slechts een veredelde taboeret met rugleuning. Er is dus in niets voorzien voor het Belgisch binnenverkeer.

Voor het internationaal verkeer, grensoverschrijdend, is er wel een vroegere regelgeving waar we eigenlijk een uitzondering hebben gemaakt op de daggrens van 9 uur. De daggrens van 9 uur, die mag worden overschreden in het buitenlands verkeer, mag op het ogenblik dat er een pauze is alleen overschreden worden met exact hetzelfde aantal minuten van de pauze.

Wij hebben dus gevraagd dat de maatschappij zou voorzien in een verpozinglokaal, in aangepaste ruimtes. Als de maatschappij de problematiek voert rond het verlengen van een dagprestatie tot 11 uur, dan vergeten zij altijd dat zij in het verpozinglokaal, wij spreken over het internationaal verkeer, nooit of bijna nooit voorzien in internationaal verkeer.

Als er een pauze is, dan is dat bijna nooit in een ruimte die er voor dient. Nochtans was dat onze expliciete vraag. Bovendien stellen we vast dat veel van die pauzes structureel worden opgeslorpt door vertragingen die treinen maken in internationaal verkeer.

Er is een overlegorgaan voor de reeksen. Dat brengt ieder jaar spanningen met zich mee omdat er een bepaald computermodel is dat uitloopt. Men moet daar alles insteken vooraleer het kan uitlopen. Nu reeds wordt gesteld dat die hele reglementering te complex is en niet in een computerprogramma kan worden gegoten. Dat moet vlotter gaan. Mensen moeten zich aanpassen aan de computer eerder dan de computer aan de mensen. Wij zouden liever zien dat de diensten op een humane manier worden

samengesteld, rekening houdend met de studies van CPS.

De problematiek van de premies is inderdaad de doos van Pandora. Ze is samengesteld uit twee grote delen. Enerzijds het persoonlijk element van de treinbestuurder zoals zijn kennisniveau en de manier waarop hij tijdens zijn dienst werkt en, anderzijds een tweede deel dat is opgebouwd op basis van de samenstelling van de reeks, de kennis van het materiaal, de kennis van de lijnen en ook de moeilijkheidsgraad van de reeks.

Ik kom tot de jonge bestuurders en moeilijke reeksen. Het is zo dat diegene die in een reeks zit daarin ook vastzit tot hij een nieuwe reeks aanvraagt. Jonge bestuurders kunnen enkel open ruimtes invullen, bijvoorbeeld daar waar iemand vertrokken is. In een depot met meerdere reeksen stelt men vast dat de oudere treinbestuurders proberen op te schuiven naar een betere reeks zodat ze zich daarin lichamelijk beter voelen. Jonge bestuurders komen zo onvermijdelijk in moeilijke reeksen terecht.

Ik kom tot de seinvoorbijrijdingen, meer bepaald de taak van de mentor en de instructeur en de link met de preventieadviseur. Laat even het woord seinvoorbijrijdingen achterwege. We stellen vast dat de mentor niet steeds goed gekozen wordt. De mentor kan namelijk vandaag treinbestuurder A zijn, morgen treinbestuurder B, overmorgen treinbestuurder X en dan weer B. Dat kan dagelijks wisselen.

Wij stellen dat als er een mentor moet zijn die mentor zeker en vast een treinbestuurder moet zijn met ervaring en een treinbestuurder die vooraf gescreend is. Ik wil niet alle screeningbureaus werk geven maar ik bedoel dat duidelijk moet uitgemaakt worden of het iemand is die zijn werk goed doet, die zijn prestaties goed verricht en zijn reglementering kent. Dan kan die man een goede opleiding geven aan een jonge treinbestuurder. Dan is er uiteraard een instructeur. Die kan zeer goed werk leveren in het depot. Dat is de instructeur die ter plaatse is in een standplaats van treinbestuurders. Die kan mensen opvolgen. Het is ook een van zijn hoofdtaken. Er zijn andere instructeurs die opleiding moeten geven. Daar moet eigenlijk een juiste keuze worden gemaakt door het bedrijf zodat de juiste man op de juiste plaats komt.

Het eerste wat gebeurt bij een seinoverschrijding is dat de treinbestuurder te voet wordt gesteld. Hij mag dus niet meer rijden. Dat is de eerste maatregel gedurende een aantal dagen. Hij moet

ook een medisch onderzoek passeren. Dat is zeer streng. Men kijkt of hij nog in de mogelijkheid verkeert om treinen te besturen. De te voetstelling brengt uiteraard het verlies van premies met zich mee aangezien de betrokkene niet rijdt en niet productief is. Het gaat dus gepaard met inkomstenverlies. Zo ziet u de hele druk die op die man afkomt. Dan komt er uiteraard ook nog een onderzoek om uit te maken wat er juist is gebeurd. Alle elementen moeten ten opzichte van alle elementen van infrastructuur, van de NMBS, ten opzichte van elkaar dus, vergeleken worden. Dan wordt er een beslissing genomen. Mag die man opnieuw rijden en onder welke voorwaarden? Het is mogelijk dat die man opnieuw zijn kennis van de reglementering moet bewijzen. Het is dus geen lachertje wanneer men door een rood licht rijdt.

De preventieadviseur bekijkt de risico's die zich hebben voorgedaan. Het probleem is natuurlijk — we zullen dat tot in den treure blijven herhalen — dat de preventieadviseur eigenlijk op dat ogenblik geen rol heeft die doorslaggevend is. De preventieadviseur heeft een adviserende rol. Men kan te allen tijde dat wat de preventieadviseur heeft opgesteld ter zijde leggen.

Dat is eigenlijk het spijtige; terwijl de problematiek enigszins kan besproken worden, zeker wanneer er zich een arbeidsongeval heeft voorgedaan, wordt de rol van de preventieadviseur onvoldoende benadrukt. Hij zou een grotere autonomie moeten hebben, maar dat is op dit ogenblik niet zo, want hij maakt een onderdeel uit van de hiërarchische structuur. Op dit ogenblik noemt men dat technics.

Inderdaad — collega Gelmini heeft het al gesteld — wanneer er iets gebeurt in de seininrichting, is het systeem van die seininrichting zo ontwikkeld dat bij het minste het sein op onveilig komt, dus rood wordt. Het is eigenlijk wanneer er een defect is, of bij het minste defect, wanneer er bijvoorbeeld een verschil wordt waargenomen bij EBP of Elektronisch Bediende Posten, tussen enerzijds het veiligheidssysteem dat het sein bedient en bijvoorbeeld een treinaankondiger, en er is een fractie van een seconde geen link tussen de twee, dat het sein dichtvalt. Het is een veiligheidssysteem: het moet dichtvallen. Door de elektronica wordt dit wel gevoeliger. Wanneer er elektronisch ergens iets niet klopt, valt het sein in de meest onveilige toestand dicht en wordt het rood, om de veiligheid te garanderen.

De lijnkennis van concurrerende bedrijven/spoorwegondernemingen, hoe moet men die controleren? De meest geschikte dienst

die daarvoor bevoegd is, is de dienst DVIS, die behoort bij de FOD Mobiliteit.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Er was een vraag over het installeren van TBL1+. Er is inderdaad in overleg bekeken hoe wij tijdens het zomerseizoen – op het ogenblik dat een aantal treinstellen niet in cadans rijdt – die installaties kunnen installeren.

Er was een vraag over de memorisatie. Inderdaad, het is lang geleden dat men Memor aangebracht heeft. Ik zal niet zeggen dat men het licht wou bedekken, want ik heb nooit gehoord dat het Memorlicht zou worden bedekt. Wij hebben wel gehoord dat Memor soms afgeschermd wordt met eigen middelen, om het effect van het zonlicht teniet te doen of te minimaliseren.

Het is bedroevend dat zo'n eenvoudige oplossing zo lang moet duren. Memor is op dit moment nog niet geïnstalleerd en men gaat gewoon starten.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik heb hier rapporten uit 2002 waar men dat ook zegt, en waarin wordt gepleit voor Memor. Hoeveel zou dat kosten? Wat mogen wij ons daarbij voorstellen? Men ziet dat het gewoon een memorisatielamp is.

Luc Piens: Het is gewoon een knopje, maar afhankelijk van stuurpost tot stuurpost zit het een beetje verheven en geeft het een geel licht, anders dan de andere lichten die in de stuurcabine aanwezig zijn.

Op het ogenblik dat een verwittigingsein – bijvoorbeeld twee gele lampen, maar er kunnen ook andere verwittigingseinen zijn – wordt voorbijgereden en de bestuurder komt aan de krokodil, moet hij een reactie geven om te bevestigen dat hij de twee gele lampen gezien heeft. Het Memorlampje gaat dan branden tot aan het volgende sein, om de bestuurder eraan te herinneren dat hij een verwittigingsein – bijvoorbeeld twee gele lampen – voorbijgereden is.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dat is dus een minimale investering?

Luc Piens: Ja, dat is een minimale investering.

Het ging over de problematiek van het installeren van ERTMS.

Een uiteenzetting van de heer Vinck waarbij een

aantal zaken werd gesteld en waarbij ook de kostprijs van het installeren van het nieuwe systeem werd geprojecteerd. Men heeft toen gesteld dat dit zeer veel zou kosten. Men heeft enerzijds de kostprijs, maar men heeft anderzijds de invloed van de nationale industrieën, de nationale infrastructuurbeheerders van de verschillende landen die uiteraard graag een systeem zouden zien dat (...) aansluit bij hun nationaal systeem.

Dat is eigenlijk de problematiek. Men moet er ergens naartoe groeien. Het ligt vast door de Europese Commissie. Het is correct dat eenzelfde signalisatiesysteem wordt ingericht over heel Europa. Als men de grenzen weggomt en het transport interoperabel maakt, dan moet er ook één systeem blijven bestaan. Het is economisch in zijn totaliteit zeer goed. Het is ook veilig. Als men maar één systeem heeft, moet men maar één systeem kennen en alle toestellen worden erop geënt. Om te groeien naar dat ene systeem is er een lobbying om deze of gene richting uit te gaan. De lobbying komt van overal. Dat is wat de tekst wou duidelijk maken.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wat die lobbying betreft, dat zijn dan bedrijven die lobbyen voor bepaalde systemen?

Luc Piens: Het is inderdaad een lobbying door bedrijven, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen. Deze laatste moeten het systeem immers installeren op hun krachtvoertuigen. Het is dus een getouwtrek van overal. Eigenlijk worden de TSI's, de technische specificaties interoperabiliteit, vastgelegd in Valenciennes bij het ERA, het Europees Spoorwegagentschap. Men moet enerzijds het systeem ontwikkelen en anderzijds het homologeren want het moet veilig zijn. Als het niet werkt, kan men niet rijden want men moet erop kunnen vertrouwen.

Als wij het voorbeeld nemen van de Betuwelijn. De Betuwelijn is een nieuw aangelegde lijn tussen Rotterdam en het Ruhrgebied in Duitsland. Wij hebben dit allemaal kunnen meemaken en meelesen. Het ETCS-systeem werd daar geïnstalleerd.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): U hebt daarnet over lobbying gesproken. Heeft dat ook een rol gespeeld in de periode 2004-2005, toen is beslist om de Europese piste te verlaten en toch verder te gaan met TBL1? Toen de 3 ceo's kwamen, hebben we gezien dat in 2004 is beslist

om van 720 naar 360 te gaan, wat het Europese systeem betreft, en de investeringen voor TBL te verhogen van 300 naar 500. Ik ken de cijfers niet meer van buiten. Heeft die lobbying volgens u ook in die periode een rol gespeeld, voor die beslissing?

De **voorzitter**: Mag ik zelf daarbij even aansluiten? U verwijst naar de Betuwelijn. Ik heb mij laten vertellen dat de ETCS-systemen op de Betuwelijn en op de HSL niet compatibel zouden zijn, terwijl het toch de bedoeling is om tot één Europees veiligheidssysteem te komen. Misschien kunt u daarbij ook enige toelichting geven.

Luc Piens: Wat de eerste vraag betreft, het zou niet verwonderlijk zijn dat dat inderdaad meegespeeld heeft. Daar zitten we dus met een probleem. Een antwoord op uw vraag zou u waarschijnlijk gerichter en met de juiste informatie kunnen verkrijgen van de leiding van de maatschappij. Dit is een van de zaken die wij al gezegd hebben: wij hebben geen toegang tot de documenten van het directiecomité of de raden van bestuur. Wij maken dus ook geen deel uit van de beslissing inzake de veiligheidssystemen. Maar het is inderdaad een conclusie die gemaakt zou kunnen worden. Het antwoord zou u echter best vragen aan degenen die de informatie hebben.

Ik kan ook stellen dat het feit dat ETCS uit verschillende niveaus bestaat, level 1, level 2 en verder, ook een verdere evolutie is van de techniek.

De **voorzitter**: Mijnheer Piens, als ik het goed heb begrepen, is het level van de HSL Antwerpen-Amsterdam een level hoger dan de ETCS die op de Betuwelijn is geïnstalleerd. Toch zouden de treinen die kunnen rijden op het hoogste level, dus op de HSL-lijn, niet kunnen rijden op de Betuwelijn, waar het level lager ligt. Ik zou verwachten dat die compatibel met elkaar zijn.

Luc Piens: Dat heb ik ook gehoord, maar ik heb daar geen sluitende verklaring voor. Die opmerking hebben wij ook gehoord, maar ik denk dat die vraag eveneens gesteld zou moeten worden aan de technische diensten. Naar mijn aanvoelen zal dat te maken hebben met de technische vooruitgang. Het is wel interessant om die vraag te stellen.

De **voorzitter**: Zijn er collega's die willen aansluiten op dat specifiek onderwerp?

Gérard Gelmini: Très rapidement si vous le permettez, il y a deux éléments que je n'ai pas

donnés.

Premièrement, M. Bellot expliquait qu'il y avait plusieurs types de cabines de conduite en Belgique: huit par rapport à la France qui doit en avoir deux ou trois. Cela découle, d'une part, du fait que nous avons choisi des constructeurs différents et, d'autre part, du fait qu'il y a eu des ruptures dans les investissements effectués en termes de machines sur le réseau belge. De nouveau, nous payons le *gap* des années '80-'90 durant lesquelles il n'y a pas eu d'investissement sérieux. Par conséquent, on utilise encore des "vieilles riquettes", si vous me permettez l'expression, et on a donc plusieurs types de machines encore en service.

La deuxième chose concernait la question de Mme Musin au sujet des heures de récupération des conducteurs. Nous nous sommes renseignés, par exemple, auprès de la cellule technique de Mons. Sur 140 conducteurs, il y a aujourd'hui 650 jours de retard en termes de congés et de récupération. Cela fait en moyenne quatre ou cinq jours de retard par personne, ce qui n'est pas énorme.

Luc Piens: Ik heb niet zoveel meer te antwoorden.

Waarom zijn die opleidingen verminderd en wat is onze visie daarop? Wij hebben al gesteld dat de opleidingen zijn verminderd. Wij vermoeden dat het om een vermindering van opleidingsdagen gaat, aangevraagd door andere opleidingscentra zoals, om geen namen te noemen, Treinsport, die de vraag heeft gesteld om zijn treinbestuurders in 190 dagen te kunnen opleiden. Dat werd in 2008 toegekend. Naar aanleiding daarvan kwam de vraag van de maatschappij om in functie van de concurrentie het aantal dagen opleiding te beperken. Wij zijn dus geen vragende partij geweest.

Anderzijds stelden wij, 190 dagen, en na veel discussie, 200 dagen. Dat is het opleidingsplan op dit ogenblik bij de NMBS, aangevuld met een bijkomende opleiding ter plaatse. Terwijl men vroeger in de nationale opleiding meerdere locomotieven en meerdere lijnen moest kennen, is dat nu tot het strikte minimum beperkt. In Mechelen staat een simulator van een stuurpost van een locomotief van het type 27. Dat is één zaak. Men moet dus slagen voor die nationale materie. Dan krijgt men zijn overplaatsing naar de standplaats en daar moet men opnieuw opleiding volgen voor het aantal krachtvoertuigen die men moet bedienen en het aantal lijnen die men moet

kennen. Eigenlijk zijn die 200 dagen een nationaal pakket, aangevuld met een praktische invulling die gericht is op het werkelijk uitoefenen van de job in die standplaats, in die reeks, op die lijnen met die krachtvoertuigen.

U moet weten dat de leerlingen dat verkort lessenpakket van 200 dagen medio 2009 zijn gestart, en medio 2010 zullen afstuderen. Wij zeggen dat er een evaluatie moet gebeuren. Dat hebben wij gezegd vanaf het ogenblik dat wij in gesprek gegaan zijn met de maatschappij om tot 200 dagen te komen. Wij zeggen dat er een evaluatie moet worden gemaakt en dat er een goede opvolging moet gebeuren van die treinbestuurders die de minder lange nationale opleiding volgen.

Voor ons is het evident dat wij die evaluatie eisen.

Het is inderdaad zo dat computers diensten maken. Men kan zoveel theorie opbouwen als men wil. Men kan diensten uittekenen, zoveel als men maar wil. Op het moment dat er echter treinvertragingen zijn en de mensen bijna geen tijd hebben om van perron te wisselen of om van de ene kant van de trein naar de andere kant van de trein te gaan om in de andere richting te rijden, is er ook niet veel tijd om pauze te nemen of een sanitaire stop te doen.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

Dat er op lokaal niveau nog weinig contact is, heeft Europa gewild. Men heeft gezegd dat de infrastructuurgebruiker van de spoorwegonderneming moet worden gescheiden. Men heeft die zaak doorgetrokken tot beneden, tot op het perron. Dat het dan moeilijk is om contacten te leggen tussen de twee bedrijven, waar men al vanuit de top probeert om elkaar de kaas uit de bek te trekken, dan is het normaal dat het lokaal niveau weinig goede punten geeft.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik op de meeste vragen heb geantwoord.

Le président: S'il n'y a plus de questions, je tiens à vous remercier. Bedankt. Nous aurons sans doute l'occasion de vous revoir dans le cadre des travaux de la commission et à d'autres occasions. Vous êtes bien entendu invité à rester si vous le souhaitez. Nous allons suspendre quelques minutes. Nous recommencerons à 17 h 20 met de heer Pauwels et M. Michel.

*La réunion publique de commission est suspendue de 17.14 heures à 17.31 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 17.14 uur tot 17.31 uur.*

Audition de représentants du Syndicat indépendant pour Cheminots
Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Onafhankelijke Vakbond van het Spoorwegpersoneel (OVS)

Le **président**: Nous allons donner la parole à MM. Luc Michel et Luc Pauwels pour le SIC.

Luc Michel: Monsieur le président, mesdames et messieurs les parlementaires, le Syndicat indépendant pour Cheminots vous remercie pour votre invitation dans cette commission spéciale Sécurité du rail. Avant toute chose, nous tenons à faire une mise au point: le SIC est un syndicat qui défend les intérêts de toutes les catégories de cheminots et il est agréé par le Groupe SNCB au même titre que le SLFP Secteur rail. Le SIC regrette de ne pas avoir été invité en même temps que les autres organisations syndicales, notamment cette dernière.

Aujourd'hui, nous n'allons pas faire de grands discours mais nous nous limiterons à vous présenter des problèmes rencontrés au quotidien par le personnel astreint à la sécurité. En matière de sécurité de la circulation ferroviaire, quatre grandes catégories de cheminots y sont directement intéressées. Dans chacune d'elles, une charge de travail de plus en plus lourde met le personnel sous pression, ce qui augmente naturellement la possibilité d'erreurs humaines pouvant avoir des conséquences dramatiques.

En outre, depuis la scission de la SNCB en trois sociétés, l'augmentation pléthorique des cadres et dirigeants a entraîné une explosion proportionnelle du nombre de notes, circulaires, instructions, faisant quelquefois double emploi. De ce fait, le personnel de base ne sait plus à quel saint se vouer au moindre problème tant le nombre d'intervenants possibles a augmenté.

Nous allons passer en revue ces quatre catégories en commençant par le personnel de conduite. Nous souhaitons qu'on accorde la priorité absolue à l'installation généralisée d'un système qui empêche tout franchissement de feu rouge. Nous voudrions attirer votre attention sur les systèmes d'aide à la conduite qui avertissent le conducteur de l'état d'un signal placé en aval. Aujourd'hui, ces dispositifs ne sont pas considérés comme des éléments de sécurité, ce qui implique qu'en cas de dysfonctionnement, ceux-ci sont mis hors service sans qu'aucune restriction ne soit imposée sur la suite de la marche du train.

Pour remédier à cette situation dangereuse, le

SIC demande que les équipements actuels d'aide à la conduite (TBL1+ et autres) soient repris comme systèmes de sécurité. Dans ce cas, lors d'un dysfonctionnement desdits systèmes, le conducteur pourrait continuer à rouler à vitesse réduite ou avec un deuxième agent dans le poste de conduite, à l'instar du dispositif de veille automatique. Nous constatons que les opérateurs privés n'ont pas d'obligation quant à la présence de systèmes de sécurité. Une modification de la loi s'impose. D'après mes renseignements, cette loi existe en France.

La pression au travail est un facteur important en termes de sécurité. Actuellement, cette pression est trop élevée. Une loi réglant les conditions de travail pour le personnel roulant est nécessaire.

En effet, il n'est pas rare que des conducteurs prestent des services de neuf heures avec des périodes de conduite ininterrompues de quatre à cinq heures. Par ailleurs, la succession d'horaires irréguliers, surtout dans les services du matin, représente une très lourde charge. Le conducteur de train se trouve sous pression tout au long de sa prestation, car chaque erreur est sanctionnée par un retrait de prime de productivité, voire un retrait du permis de conduire.

Régulièrement, les conducteurs se voient refuser des jours de liberté sollicités dans les délais réglementaires, ce qui n'est pas sans influence sur le travail. Pourtant, la SNCB dispose d'une réglementation claire à ce sujet, mais elle ne l'applique pas complètement.

La formation et le *coaching* des nouveaux conducteurs de train, ainsi que les formations permanentes, doivent être revus d'urgence. Il faut donner plus d'attention à la pratique.

Pour le personnel d'accompagnement de train, ce sont les mêmes remarques: pression de travail, formations, refus de liberté sollicitée et problèmes avec le matériel. Il faut savoir que, pour le matériel M6, les portes s'ouvrent pendant le parcours. Les accompagnateurs de train sont confrontés à de réels problèmes de communication et de coordination en cas de circulation perturbée. Tout comme les conducteurs, ils peuvent à chaque moment perdre leur certification.

La troisième catégorie est le personnel de gare. J'ai choisi de diviser ce point en trois. Je commence avec la direction Infrabel réseau. Depuis quelques années, la charge du travail et les connaissances du métier du personnel du mouvement et de signalisation ne cessent

d'augmenter. Avec l'installation des cabines de signalisation EBP et de nouvelles technologies informatiques, les agents doivent gérer plusieurs écrans avec une attention soutenue et continue durant toute leur prestation – donc, parfois en violation de la législation relative au travail sur écran qui impose des temps de pause. Il y a des cuisines dans toutes les grandes cabines de signalisation, mais les gens ne peuvent pas prendre leur temps de repos.

Nous pointons également les modifications incessantes de la réglementation, la gestion des chantiers de travaux sans personnel supplémentaire, les dépassements fréquents des périodes de travail. Il en découle des retards dans l'octroi des jours de liberté, un manque de coordination avec l'utilisateur de l'infrastructure et un management beaucoup trop procédurier.

Ensuite, vient la direction SNCB Mobility (voyageurs). La sécurité des voyageurs en gare ne peut plus être garantie de façon optimale, car le personnel est appelé chaque jour à gérer des manquements au détriment de la surveillance à quai. C'est idem que pour la direction réseau quant à l'octroi des jours de liberté. Il y a aussi un manque de coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure. Et le management est également trop procédurier.

La direction Cargo opération (fret). Après plusieurs restructurations de la direction fret, la vérification de la conformité des trains de marchandises n'est plus seulement réservée à des spécialistes ayant suivi une formation pointue, mais aussi à du personnel n'ayant reçu qu'une formation raccourcie.

Les maîtres-mots de B-Cargo Operations sont aujourd'hui polyvalence et productivité maximale.

La dernière catégorie – beaucoup oubliée – est le personnel de l'infrastructure. Les agents de service de la signalisation et de la voie, en dehors des brigades travaux, sont occupés sur de nombreux chantiers. Ils effectuent régulièrement des prestations de nuit et de week-end alors que leur cadre ne prévoit que du personnel en service de jour, du lundi au vendredi. En conséquence, ces agents prennent leur récupération en semaine, provoquant ainsi un déficit en personnel, ce qui ne permet plus d'assurer l'entretien courant de l'infrastructure dans son entièreté.

D'autre part, il est à noter que, malgré le départ d'ouvriers non qualifiés du service de la voie, le recrutement de cette catégorie est pratiquement

nul depuis plusieurs années, d'où un manque de personnel et un vieillissement des cadres. Un recrutement immédiat s'impose.

Pour terminer, nous vous signalons que le train de voyageurs 1576 en provenance de Termonde vers Grammont a de nouveau franchi ce jour, vers 5 h30 le tristement célèbre signal HE1 de Buizingen, en position rouge.

Ici, nous voulons vous donner les phases du signal; c'est important. À l'approche du signal HE1, feu vert, suivi d'un feu rouge, suivi d'un feu vert, suivi d'un feu vert. Freinage d'urgence, dépassement du signal de 20 mètres. Ce sont des informations certaines.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun aanwezigheid en hun betogen. Ik stel twee korte vragen voor een goed begrip van de zaken. U maakt een verschil tussen de besturingshulpuitrusting en het veiligheidssysteem. Dat is blijkbaar geen semantische discussie. Het gaat over andere systemen of over een andere visie op de systemen.

In uw brief die u aan de ceo hebt gestuurd stond de eis dat de huidige besturingshulpuitrusting veiligheidsuitrusting moet worden. Leg mij nog eens uit wat u daar concreet mee bedoelt? Als men de besturingshulpuitrusting uitschakelt, mag men blijkbaar voortrijden, maar dat is niet het geval voor de veiligheidsuitrusting. U zult mij daar straks wel meer duidelijkheid over geven.

Ik kom terug op de vraag die ik twee weken geleden aan een van de ceo's heb gesteld—daarnet heeft uw collega het er ook over gehad—over de steeds groeiende en wijzigende reglementering, over de nota's, enzovoort. Volgens de ceo's bleek daaruit precies een bijzondere aandacht voor de veiligheid. Volgens hen was het feit dat er veel nota's worden afgescheiden een blijk van bijzondere aandacht voor de veiligheid. Dat wordt door de treinbestuurders en ook door u blijkbaar op een heel andere manier ervaren.

Ziet u zelf een mogelijke evolutie naar een meer transparante regeling? Ik neem aan dat het allemaal ingewikkeld is. Het is voor ons al bijzonder ingewikkeld al die systemen uit elkaar te houden. Ziet u een evolutie naar een transparantere en vereenvoudigde reglementering, via nota's en weet ik veel, die de veiligheid ten goede kan komen? Ik neem aan dat op dat vlak een en ander wel onderhevig is aan

evolutie en dat het allemaal ingewikkelder wordt. Maar ik stel mij de vraag hoe daarop kan worden ingespeeld. Tot daar voorlopig mijn vragen.

David Geerts (sp.a): Ik heb drie concrete vragen. De voorgaande sprekers hadden het, inzake seinoverschrijdingen, over het verschil tussen jonge en oudere bestuurders. Een derde van de seinoverschrijdingen zou gebeuren op de Noord-Zuidas. In welke mate wordt u als treinbestuurders betrokken bij de begeleiding? Zijn er verschillen met andere lijnen? Is dat in kaart gebracht? Wordt u daarbij betrokken?

Ten tweede, inzake de zekerheid van de systemen. Ik stel u deze vraag onmiddellijk omdat u die verklaring hebt afgelegd. U zegt dat er bij Traffic Control 99 % zekerheid bestaat over de correctheid van de seinen. Anderen zeggen dat het systeem niet zo onfeilbaar is. Daartegenover staat dat wordt gezegd dat EBP ook niet altijd onfeilbaar is. Graag kreeg ik daar meer duiding over. Wat is uw visie daarover?

Een derde element. Vandaag hebt u gezegd dat u de snelheid verlaagt van 120 tot 90 kilometer per uur. Wat is de impact daarvan? Uiteindelijk, wanneer men een rood sein voorbij zou rijden, ligt de snelheid toch nog altijd veel te hoog. Vanwaar het idee om een dergelijke stiptheidsactie te voeren om toch gehoor te vinden?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, quatre ou cinq questions rapides et concrètes me viennent à l'esprit à la suite de cette intervention. Vous avez évoqué les impacts de la scission sur l'accroissement du nombre d'intervenants et de notes. J'aurais voulu que vous nous donniez l'un ou l'autre exemple concret vécu par le personnel présent sur le terrain, de préférence au niveau de la sécurité.

Je note, dans votre intervention, que vous souhaitez un système d'aide à la conduite ou de sécurité qui empêche le franchissement de tout feu rouge. Dans une certaine mesure, cela signifie-t-il que vous remettez en question le TBL1+ par rapport à une technologie ETCS?

Vous avez évoqué l'ouverture des portes des voitures M6 pendant les parcours. Si mes souvenirs sont bons, la ministre avait été interpellée en commission de l'Infrastructure sur cette question et elle s'était montrée, en tout cas statistiquement, assez rassurante. Disposez-vous de statistiques qui permettent de remettre ce problème en perspective?

Vous avez également abordé la législation sur les temps de repos pour les travailleurs des cabines. Avez-vous un exemple concret? En quoi la législation du travail sur écran n'est-elle pas respectée aujourd'hui?

Enfin, vous avez à nouveau évoqué un franchissement de signal rouge à Buizingen. Ces franchissements qui nous sont rapportés semblent apparemment plus fréquents ces derniers temps. Est-ce dû au fait que nous y sommes plus attentifs et qu'ils remontent davantage la chaîne de la communication, notamment jusqu'à la presse, ou bien y a-t-il, selon vous, une aggravation de la situation pour une raison ou l'autre?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): We vallen vaak in herhaling, omdat we over hetzelfde probleem spreken.

Ik heb een risicoanalyse uit 2005 over de besturingsactiviteiten van de bestuurder, de rangeringen en de treinbestuurders. Dat is van de algemene directie Treinbestuurders en Treinmaterieel. Het wordt ondertekend door een preventieadviseur. Die meldt dan dat de memorisatieproblemen, het zonlicht en dergelijke, een probleem zijn, zoals collega Van Hecke al vaak heeft gezegd.

In welke mate is zulks met u als vakbond besproken? Memorisatieproblemen zijn op te lossen met eenvoudige technische ingrepen. Zonnewering is op te lossen.

Dat zijn de rapporten voor medio 2002 toen twee van de drie grote vakbonden nog mee in het bestuur zaten. U zat daar niet in. Al die diensten, preventieadviseurs, algemene directie Treinbestuurders en Treinmaterieel, in hoeverre wordt dat met u overlegd?

Roel Deseyn (CD&V): Ik heb enkele vragen over de verificatie van de M6. Het verwondert mij dat de deuren tijdens de rit nog zouden opengaan. Ik dacht dat het probleem verholpen was. Kunt u dat preciseren?

U sprak over de afwisseling rood-groen en een paar keer alternerend rood-groen van het sein. Alludeerde u toen op de dag van de treinramp in Buizingen of ging dat over een ander incident? Zijn het recente bevindingen? Kan worden gestaafd dat de afwisseling zich daar heeft voorgedaan?

Ik begrijp dat het licht op rood springt wanneer er geen 100 % zekerheid is, maar dat het opnieuw

groen wordt, intrigeert mij in deze specifieke omstandigheden.

Paul Vanhie (LDD): Ik wil het hebben over de werkdruk. U zegt dat de werkdruk zeer hoog is, en daar kan ik gedeeltelijk inkomen, maar twee dagen na de treinramp in Buizingen verklaren de vakbonden dat zij een voorstel formuleren om een tweede bestuurder in die cockpit te laten zitten zonder dat men bijkomende mensen zou moeten aanvaarden. Jullie zeggen nu dat er bijkomend personeel moet komen. Die logica versta ik niet meer.

Ligt het aan de interne organisatie bij de NMBS dat alles fout loopt en dat er zo een hoge werkdruk is? Is het omdat de top van de NMBS niet naar jullie wil luisteren? Is het omdat de eisen van de vakbonden te hoog liggen?

David Lavaux (cdH): Je vous remercie pour cet exposé qui avait le mérite de reprendre tous les aspects de la sécurité, notamment la sécurité sur les quais, tous les problèmes des accompagnateurs et de l'embarquement dans les trains, des portes qui s'ouvrent, mais également – vous êtes le premier à le faire – de souligner la question de l'entretien des infrastructures. Je pense que c'est très important pour la sécurité.

J'ai une question relative aux cabines et donc à la signalisation. Quels sont les avantages et les inconvénients de la mise en place des cabines modernes par rapport à l'ancienne structure où l'on avait des cabines beaucoup plus locales?

Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, uw collega-vakbondsvertegenwoordiger heeft vorige week gesteld dat de concentratie van seinhuizen geen impact zou hebben op de veiligheid, noch wat betreft de mogelijke risico's voor de seingever, noch wat betreft de risico's voor de treinbestuurder. Ik had hem die vraag gesteld. Bent u het eens met die stelling dat de concentratie van de seinhuizen nu geen impact heeft in vergelijking met vroeger?

Het is al aangehaald door uw collega dat een derde van de seinoverschrijdingen in de Noord-Zuidas gebeurt. Hebt u daarvoor een verklaring?

Met betrekking tot de reglementering valt het mij ook iets op. Ik heb dat ook aan uw collega's gevraagd. Wanneer een reglementering wijzigt, overhandigt men die reglementering. Men steek het in het bakje, men moet een formulier aftekenen, men heeft dat dus gekregen. Voor de NMBS is de kous daarmee af. Is daarover

werkelijk geen verdere instructie? Of wacht men – ik meen dat men drie dagen per jaar heeft – tot die drie dagen om de instructie te geven? U weet waarschijnlijk wel wat ik bedoel.

Over de preventieadviseur, er worden heel vaak tekorten vastgesteld. Wij hebben dat al verschillende keren gehoord. Er worden verslagen opgemaakt. We zien dat de aanbevelingen ofwel zeer laattijdig worden uitgevoerd, ofwel helemaal niet worden uitgevoerd. Wat is uw mening daarover? Klopt dat met de realiteit?

Valérie De Bue (MR): J'aurais souhaité obtenir des précisions sur deux points.

Le premier concerne la formation. Vous avez dit que la formation n'était pas assez pratique. Pouvez-vous être plus précis? Cela concerne, j'imagine, les 200 jours de formation. Souhaitez-vous soit être plus présent sur le réseau soit privilégier des circonstances exceptionnelles?

Le second concerne le manque de coordination. Le problème concerne-t-il les équipes d'entretien? Pouvez-vous donner des exemples concrets qui pourraient avoir un impact sur la sécurité?

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee vragen. Hoe staan jullie tegenover de inkorting van de opleiding van 250 uren naar 200? Van de andere vakbonden hebben we gehoord dat die er niet echt voor te vinden waren. Jullie hebben daar niks over gezegd. Wat is jullie standpunt? Vinden jullie dat dit leidt tot minder veiligheid? Gelet op het feit dat er toch minder motoren gekend moeten zijn en minder lijnen, is dat voor jullie dan een aanvaardbare verandering?

Ten tweede, krijgen jullie als vakbond veel opmerkingen van jullie leden-treinbestuurders over de werking van de veiligheidssystemen? Krijgen jullie daar veel vragen of opmerkingen over binnen? Of werken die technisch vrij goed en krijgen jullie daar weinig opmerkingen over? Als jullie opmerkingen krijgen, welke zijn dat dan en hoe pakken jullie het aan om die te verhelpen?

Luc Pauwels: Eerste punt, de hulpuitrustingssystemen. Bij de NMBS zijn er twee systemen: veiligheidssystemen en hulpssystemen. Het systeem voor het overbrengen van seinen naar uw stuurpost is voor de NMBS een hulpuitrusting. De automatische waakinrichting of de toegang tot de hoogspanningskast zijn veiligheidsuitrustingen. Onze bestuurders eisen dat het systeem gong-fluit, memor, TBL enzovoort

ook een veiligheidsuitrusting wordt. Met andere woorden, als dat systeem moet worden afgezonderd, moeten er ook maatregelen worden getroffen zoals bij de automatische waakinrichting.

Nu is dat gewoon, als het systeem faalt: de bestuurder gewoon afzonderen en verder rijden, zonder iets. Met een veiligheidssysteem moeten er maatregelen worden getroffen. Zo worden er maatregelen getroffen bij de automatische waakinrichting: ofwel komt er een tweede man bij, ofwel rijdt men verder aan 50 kilometer per uur. Onze bestuurders willen ook dat er een veiligheidsuitrusting van gemaakt wordt. Als er iets gebeurt, dan zijn wij dus ook nog gedekt.

Tweede punt, de reglementering. Er zijn problemen met de reglementering. Sommigen hebben hier al gezegd dat de bestuurders de reglementering gewoon in hun vak gestopt krijgen. De reglementering wijzigt, Infrabel wijzigt de reglementering, de NMBS moet dat ook doen, het boekje HLT voor de treinbestuurder wordt ook gewijzigd, het wordt gedrukt en verspreid onder de 3 800 treinbestuurders. Het wordt gewoon in het vakje gestoken, er wordt getekend voor ontvangst en de kous is af. Nu krijgen ze wel vier dagen per jaar permanente opleiding en dan worden die zaken besproken, maar de tijd die verloopt tussen de bespreking op de permanente vorming en het verstrekken aan de treinbestuurder, moet die er gewoon zijn plan mee trekken. Hier is het boek, er staan wijzigingen op die 150 bladzijden: treinbestuurder, trek er uw plan mee. Ook heeft de treinbestuurder geen tijd meer om dat nog in te studeren. Vroeger hadden we nog een uurtje reserve en konden we dat nog bespreken, maar nu niet meer: de diensten zitten overvol en niets kan nog worden besproken.

Dat is het grote probleem met de reglementering. Daarom vragen wij dat men de reglementering maximum nog een of twee keer per jaar zou wijzigen. Laat dat samenkomen, spreek af met Infrabel wanneer het kan gebeuren en wijzig de reglementering nog maximum een of twee keer per jaar. Doe dat ook nadat iedere treinbestuurder die permanente vorming heeft gekregen, zodat iedereen opgeleid is en daarvan op de hoogte is. Doe dat dan. Dat is ons standpunt.

Er is ook een probleem met de seinvoorbijrijdingen. Wij worden daarbij helemaal niet betrokken. Wij worden nergens bij betrokken. We zitten in geen enkel comité en worden dus nergens van op de hoogte gehouden.

Wat de seinbeelden betreft, heb ik gewoon

gezegd dat op de seinbeelden van het EBP-seinhuis duidelijk was te zien dat de reisweg voor de treinbestuurder niet was aangelegd. Dat was heel duidelijk te zien. Wat er daar is gebeurd, weten we niet. Het kan nog altijd een technisch mankement zijn, maar op de beelden van het EBP-seinhuis was duidelijk te zien dat de reisweg niet was aangelegd.

David Geerts (sp.a): Ik heb het niet specifiek over dit geval, maar is er een mogelijkheid of hebt u in het verleden al voorbeelden gekend als treinbestuurder dat het rood of groen sein op het terrein effectief een andere informatie gaf dan de informatie bij Traffic Control? Ik heb het ook gevraagd aan een van de instructeurs, die antwoordde dat die mogelijkheid niet bestaat. Is dat volgens u in het verleden al gebeurd, ja of neen?

Luc Pauwels: Vorige donderdag is het sein in Buizingen ook overschreden door de treinbestuurder. Dat was een trein uit Leuven, die twee gele lichten had gekregen voor het sein van Buizingen. Dan is het sein van rood op twee gele lichten gekomen, en een groen verticaal. Er was dus geen enkel probleem. De treinbestuurder zet aan, maar juist voor het sein valt het sein dicht. Hij heeft een noodremming moeten uitvoeren en 150 meter verder is hij tot stilstand gekomen. Hij heeft contact opgenomen met het seinhuis, maar daar wist men van niets.

David Geerts (sp.a): Het EBP-systeem is dus niet zo feilloos als hier werd beweerd?

Luc Pauwels: Dat zeg ik niet, maar wij constateren dat er af en toe wel problemen zijn.

David Geerts (sp.a): Dat is altijd het probleem: af en toe, soms, regelmatig. Hoe moeten we dat interpreteren? Als het 1 keer op 100 000 is, dan zal het effectief een niet-verklaarbaar element zijn, maar als het iets vaker gebeurt, is het wel pertinent belangrijk voor de discussie.

Luc Pauwels: Via onze treinbestuurders hebben wij informatie binnengekregen dat het meer en meer gebeurt. Vroeger was dit sporadisch, maar nu gebeurt het meer en meer dat bijvoorbeeld een sein plotseling dichtvalt. Het gebeurt meer en meer met die EBP-posten.

David Geerts (sp.a): Ik wil hier nog even op doorgaan, want voor mij is dat wel vrij belangrijk in heel het debat en in het verdere onderzoek. Het gebeurt meer en meer. Ik neem aan dat dit werd gesignaleerd. Zijn er dan maatregelen genomen of

is er overleg gepleegd met de betrokken firma's die dat systeem hebben geïnstalleerd? Dat duidt toch op een mankement als dat meer en meer gebeurt.

Luc Pauwels: Of daar onderzoek naar gebeurt, weet ik niet omdat wij nergens van op de hoogte worden gebracht. Ik weet wel dat de treinbestuurder dit altijd zal melden via zijn N510. In zijn verslag zal dit altijd gemeld worden en dit zal verder onderzocht worden in de bevoegde comités.

Met die snelheidsverminderingssactie was het gewoon onze bedoeling een signaal te geven aan de directie. Het ging niet om stiptheidsacties, maar gewoon om het feit dat onze bestuurders een signaal wilden geven aan de directie. Daarom hebben zij voorgesteld om niemand te treffen en om niets verkeerd te doen, dat men gewoon een beetje minder snel zou rijden. Dit was een sein dat men aan de directie wilde geven met de vraag om alles te onderzoeken en hen op de hoogte te houden.

Luc Michel: On a posé la question de la législation sur les temps de pause en cabine. Au niveau des postes de signalisation, tant les sous-chefs de gare que les signaleurs ou les opérateurs sont parfois amenés à effectuer des prestations de 16 h, pour remplacer les absents.

Il est bien entendu que la réglementation dit que le chef immédiat doit faire appel à un agent et que l'agent ne peut pas prestre plus de 11 h. De toute façon, si vous voulez partir avant d'être remplacé, il n'y a pas de problème, c'est un abandon de service. Donc, dès 16 h, c'est connu, cela se fait dans les cabines de signalisation.

Cela a un impact sur la sécurité. Pourquoi? Dans les cabines de signalisation – celles qui sont concentrées – il y a parfois quatre écrans par agent. Ces agents doivent être concentrés pendant toute la durée de leur prestation. Je ne sais pas si vous pouvez vous imaginer rester 16 h devant votre écran, sans vous laisser distraire, c'est totalement impossible! Voilà ce que je voulais dire.

En ce qui concerne la législation sur le travail sur écran, il a été prévu des notes: 5 minutes par heure que l'on peut regrouper, etc. Dans les faits, on a construit de belles cuisines dans les grosses cabines, par contre, dès qu'il y a un petit problème, votre temps de pause est supprimé.

Luc Pauwels: Wij stellen dat niet in vraag, maar

we willen gewoon opmerken dat het TBL1+-systeem niet honderd procent veilig is. Er ligt gewoon een baken op 300 meter voor het signaal. Wanneer de treinbestuurder komt aangereden tegen een snelheid van 120 à 140 km/u, geeft het baken aan dat de trein meer dan 40 km/u rijdt, en moet er een noodremming gegeven worden. De trein stopt echter niet op 200 à 300 meter, maar heeft 400 à 500 meter nodig: de trein gaat dus nog steeds over een bepaalde afstand het sein voorbijrijden.

Het ECTS-systeem is voor ons dus nog veel veiliger omdat daar een remmingscurve is bepaald. Vanaf de afstand van het sein, dat twee gele lichten krijgt, wordt de treinbestuurder constant in het oog gehouden. Hij moet dus remmen volgens de remmingscurve, zodanig dat hij voor het sein stopt. Dat is het verschil tussen het ECTS-systeem en het TBL1+-systeem. Het ECTS-systeem is dus nog veel veiliger.

Wat de problematiek van de open deuren van de M6-treinstellen betreft, dit is informatie die we gekregen hebben van onze treinbegeleiders zelf, maar statistieken hebben we daarover niet. Regelmatig hebben we echter al gehoord op de vergaderingen dat plots de deuren van M6-stellen open gaan zonder een bepaalde reden.

Er werd gevraagd of de seinen in Buizingen meer aandacht krijgen. Ik denk van niet. De overdracht van de seinen naar Brussel-Zuid is pas 6 maanden geleden gebeurd. Ik weet niet of dat deze nu meer aandacht krijgen, maar er is alleszins toch een verslechtering van dat sein. Het is nu toch al de derde keer op een maand tijd dat we melding krijgen dat er daar iets aan de hand is met dat sein.

Er was ook nog een vraag over de arbeidsreglementering, maar ik ben kwijt wat daarover juist de vraag was.

De **voorzitter:** Qui a posé la question?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'avais posé une question sur les temps de travail en cabine. Mais votre collègue y a répondu.

Luc Pauwels: De heer Van Campenhout vroeg in welke mate alles met ons wordt besproken. Er wordt helemaal niets met ons besproken. Er is wel een conventie tussen de aangenomen vakbonden en de NMBS-Groep. Met ons wordt er echter helemaal niets besproken. Er zijn altijd wel voorstellen om meer met elkaar te praten en meer samen te komen maar in 2009 hebben wij geen

enkel onderhoud gekregen met de NMBS-top. Er wordt dus niets met ons besproken, wat frustrerend is.

Wat die open deuren van M6 betreft, heb ik al geantwoord. Dat is gewoon informatie van onze treinbegeleiders, dus geen statistieken.

Wat er in Buizingen gebeurd is, weet ik heel goed want ik heb de treinbestuurder zelf gesproken deze morgen.

Le président: Désolé, mais nous ne sommes pas une commission d'enquête sur l'accident de Buizingen. Je vous demande d'être très prudent et je répète aux membres de la commission que l'accident de Buizingen du 15 février ne fait pas l'objet des questions que nous pouvons poser. Si vous voulez poser des questions sur ce qui s'est passé la semaine dernière et aujourd'hui, il n'y a pas de problème. Mais sur Buizingen, il y a une enquête judiciaire et je demande que l'on respecte le travail judiciaire des experts, etc. Je réprecise les choses. Que vous ayez des informations ou pas, laissons faire les enquêtes avec les experts indépendants désignés, je vous en supplie. Et je rappelle la chose aux membres.

Luc Pauwels: Wat betreft het geval van deze morgen, het betrof de trein van Dendermonde naar Geraardsbergen. Komende van het sein in Buizingen had hij groen licht. Het is een fractie van een seconde rood geworden, dan terug groen geworden en rood geworden. Er is dan onmiddellijk een noodremming uitgevoerd. De trein is twintig meter voorbij het sein tot stilstand gekomen. De bestuurder heeft de formaliteiten uitgevoerd en zijn rit verder gezet. Dat is alles wat ik over het geval van deze morgen kan zeggen.

Wat de werkdruk betreft, die heeft volgens ons verschillende aspecten. Het gaat niet alleen om vier of vijf uur rijden, er is meer. Het gaat ook om de opeenvolging van onregelmatigheden. Een treinbestuurder werkt zeer onregelmatig.

Ik heb hier een voorbeeld van een reeks. Een dag begint om 16 u tot 1 u, de volgende dag 19 u tot 2.40 u, de volgende dag 17.45 u tot 1.40 u, de volgende dag 16.15 u tot 0.40 u, de volgende dag 17.30 u tot 1 u. Dan is er een overgang met als compensatie twee dagen thuis. Dan begint hij met een reeks vroege diensten: 5 u tot 13.40 u, 6 u tot 14 u, 4.25 u tot 12.30 u, 3.40 u tot 9.40 u, 3.20 u tot 10.25 u.

Het is ook deze opeenvolging van onregelmatigheden die de werkdruk zeer

verhoogt. Er is enkel vastgelegd dat de minimumprestatie van een treinbestuurder 6 uur is en de maximumprestatie 9 uur. Over wat er daartussen gebeurt, bestaat er geen reglementering. Ze mogen dus met die treinbestuurder doen wat ze willen. Wij vragen om die treinbestuurder toch minimum 30 minuten de tijd te geven om een boterham te eten of de krant in te kijken.

Wat wij ook onder werkdruk verstaan is dat de treinbestuurder om de drie jaar een examen moet afleggen. Dat brengt enorm veel stress mee voor de treinbestuurder. Hij wordt een maand tevoren ingelicht dat hij op een bepaalde dag zijn driejaarlijks examen moet afleggen. Dan moet die man de reglementering terug beginnen instuderen en dat brengt enorm veel stress met zich mee. Hij weet immers nooit of hij dan terug zal mogen rijden of niet. Voor ons valt dit ook onder werkdruk.

Verder is er het niet kunnen opnemen van vrije dagen. Een treinbestuurder moet een dag verlof drie maanden van tevoren aanvragen en weet nooit of hij die dag verlof al dan niet zal krijgen. Dat brengt ook stress en dus werkdruk met zich mee. Zo zijn er nog enkele punten die wij ook onder werkdruk catalogeren.

Wat de tweede treinbestuurder aangaat, als er toch mensen te veel zijn, dan zouden wij liever hebben dat die mensen ingeschakeld worden om de werkdruk te verminderen. Liever zien wij dat de reeksen opengetrokken worden, dat er meer treinbestuurders tewerkgesteld worden, zodat het werk van de treinbestuurders lichter wordt.

Welke invloed heeft de concentratie van de seineenheden op de treinbestuurders? In eerste instantie heeft de plaats van het seinhuis volgens mij weinig invloed op de treinbestuurder. Of het seinhuis nu 20 kilometer voor hem staat of maar 1 kilometer, dat heeft voor de treinbestuurder weinig belang. Enkel indien er problemen zijn, is het natuurlijk gemakkelijk wanneer een seinhuis zich op maar 100 meter afstand bevindt dan wanneer het 20 kilometer ver ligt. Voor informatie is dat dan wel een probleem.

Een derde van de seinvoorbijrijdingen heeft plaats in de Noord-Zuidverbinding? Ik denk dat het gewoon te maken heeft met de concentratie van de seinen. U moet eens kijken hoeveel seinen er daar aan de galgen hangen. Dat zijn er gigantisch veel. Het is daar dus ook veel gemakkelijker voor een treinbestuurder om zich te vergissen qua sein. De seinen staan in de Noord-Zuidverbinding ook

op een kortere afstand van elkaar. Er wordt daar wel minder snel gereden, maar ze staan nog korter dan normaal. Ik denk dus wel dat het een probleem is dat een derde van de seinvoorbijrijdingen gebeurt in de Noord-Zuidas.

Over de preventieadviseur heb ik mijn collega's ook al horen zeggen dat die man enkel een adviserende functie heeft. Hij heeft geen enkele macht. Hij kan alleen maar brieven schrijven, zoals wij kunnen. De preventieadviseur, Christiaan Delaere, doet ongelooflijk zijn best. Hij schrijft die brieven. Maar spijtig genoeg heeft hij geen enkele macht.

Er werd ook nog een vraag gesteld over de reglementering.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer Pauwels, ik heb hier een interessant verslag van ingenieur Delaere.

Luc Pauwels: Hij is de preventieadviseur.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Goed. Wat gebeurt er met die verslagen? Waar worden die besproken? Of worden die opgestapeld?

Luc Pauwels: Er bestaat een commissie, het comité voor preventie en bescherming op het werk, het CPBW. Die bespreking vindt dus plaats met een erkende organisatie. De preventieadviseur zit daar ook altijd bij. De problemen worden daar besproken. Daarvan worden verslagen gemaakt, want die krijgen wij ook.

Wat er verder mee gebeurt, weet ik niet.

Alleszins constateren wij dat al die punten maar aan de agenda blijven staan. Soms jaren aan een stuk staan er punten op ter bespreking, waarmee er niets gebeurt. Ik weet dat de heer Delaere maar blijft schrijven, blijft herhalen, maar ook hij krijgt weinig of geen respons.

Veel punten blijven er ook in staan, zonder er een oplossing voor te vinden.

David Geerts (sp.a): Ik heb nog een opmerking met betrekking tot de organisatie van de werktijd. U geeft daarvan voorbeelden. Ik heb dat vorige week ook aan uw collega's gevraagd. Is dat zo een domme vraag die ik nu stel: waarom kan er niet worden gewerkt met een vaste vroege, een vaste dag, een vaste late? Men weet toch perfect wanneer de meeste treinen rijden. Hoe komt het dat men er niet in slaagt om in een vaste

arbeidsregeling te voorzien? In een fabriek is dat toch ook zo. Waarom kan dat niet bij de NMBS? Men weet toch wanneer de piekmomenten zijn. Het klopt dat men dan meer personeel moet inzetten, maar men kan dat toch perfect plannen. Is deze vraag nu zo dom?

Luc Pauwels: Dat is absoluut niet dom. Wij hebben zelf al verschillende keren een soort van 3x8-systeem voorgesteld, maar blijkbaar heeft men daar geen oren naar. Men doet zelfs geen enkele inspanning om toch maar iets op poten te zetten. Ik begrijp dat ook niet. Volgens ons moet dat ook kunnen. Ik zeg niet van 6u tot 14u, van 14u tot 22u en van 22u tot 6 u, maar toch een regelmatig leven dan nu.

David Geerts (sp.a): Ik heb deze vraag vorige week ook gesteld aan andere vakbondsafgevaardigden. Men heeft het over kwaliteitsvol werk. Een van de belangrijke elementen, iedereen die ooit arbeidssociologie heeft gestudeerd weet dat, is een zeker patroon in arbeid zodat mensen een aantal zaken in hun dagelijks leven kunnen inbouwen en zich daarop kunnen instellen.

Als ik de reeksen zie die u geeft, maar ook de arbeidstijden van de andere vakbondsafgevaardigden van vorige week, begrijp ik niet dat wij dit debat anno 2010 moeten voeren, terwijl dit debat voor fabrieken al 30 jaar geleden werd gevoerd.

Luc Pauwels: Ik denk dat het grootste probleem is dat er altijd een paar uur is waarop er geen enkele trein rijdt. Ik denk dat men wil uitsluiten om mensen te betalen zonder iets te doen. Ik denk dat daar het probleem zit.

Le président: Je voudrais à mon tour vous poser une question. J'ai l'organigramme, vous avez entendu tout à l'heure la question que je posais. Il présente de nombreuses cases, de nombreux numéros. Il y a quelque part, en prise directe avec la direction "Technique et production", un département qui s'appelle "Coordination générale – Personnel – Qualité – Sécurité". Est-ce que vous avez déjà eu des rapports directs avec ce département?

Deuxième question. Vous dites que vous n'êtes pas associés et que ce sont les syndicats reconnus qui le sont. Quelle est la différence entre les syndicats agréés et ceux qui ne le sont pas ou le personnel? Quand on dit que l'organisation de la SNCB est un peu confuse, je pense que la répartition de la représentation du personnel est

aussi confuse. J'observe en tout cas qu'il y a plusieurs portes et tiroirs de représentation du personnel, donc cela en ajoute un peu à la complexité de l'organisation de la machine.

Troisième élément. Je dispose ici d'une note de la SNCB sur la productivité (je n'aime pas ce mot-là parce qu'il s'agit en fait du nombre de kilomètres parcourus par année et par conducteur). Pour un nombre de 3 500 conducteurs en 2000, 27 460 kilomètres ont été parcourus. Au 1^{er} janvier 2009, il y avait 3 861 conducteurs. Sur l'année 2009, ils ont parcouru 23 410 kilomètres. Il faut considérer l'impact du cargo. Le cargo a perdu 4 millions de kilomètres sur 14 000 millions de kilomètres. Si l'on exclut l'année 2009, on tombe à l'année 2007 ou 2008 quand la crise n'avait pas encore montré ses effets. Malgré tout, on était à 24 700 kilomètres à la place de 27 460. Ce sont des chiffres terriblement abrégés, derrière lesquels se cache sans doute une autre réalité que nous essayerons de comprendre et de percer.

Ma question est la suivante. Au cours des années, le temps effectivement consacré à la conduite derrière son poste est inférieur à ce qu'il était il y a dix ans. Il est aussi inférieur à celui des pays voisins. Le temps de travail est de huit heures. En dehors des heures de conduite, il y a la préparation des trains, des vérifications, des transferts d'une gare à l'autre. Quelles mesures faudrait-il adopter à la SNCB par rapport à son organisation, pour réduire le stress au travail? Il est entendu que huit heures, cela restera huit heures, ou neuf heures, selon qu'il s'agisse du transport des marchandises ou des voyageurs. Pouvez-vous citer une ou deux mesures importantes que vous jugeriez nécessaire de rapidement transposer par rapport à la qualité du travail, afin d'éviter d'engendrer du stress par le travail au cours de l'ensemble de la journée?

Dernière réflexion: je me rappelle, il y a environ un an, avoir lu que, pour des raisons un peu surprenantes, plusieurs rames TGV, approchant de lignes conventionnelles, se mettaient automatiquement en sécurité et refusaient d'encore rouler au-delà de 100 km/h. J'ai retrouvé un article de l'époque précisant qu'il existait sans doute un problème d'interférence et de modification de la fréquence de l'intensité du signal au-delà de 50 Hz, qui provoquait une perturbation dans les systèmes de sécurité embarqués du TGV, donc l'ETCS.

Peut-être un des conducteurs de TGV présents ici pourra-t-il nous en dire plus? Quelle a été à l'époque la réaction ou l'information qui a circulé?

Cela se passait sur le réseau belge. Je ne sais plus si c'était entre Paris et Bruxelles ou entre Bruxelles et Liège, mais cela se passait à proximité et sur des lignes conventionnelles.

Luc Michel: En ce qui concerne les syndicats agréés et les syndicats reconnus, tous sont des syndicats représentatifs. La seule différence, c'est que les syndicats reconnus siègent dans toutes les instances paritaires et que les syndicats agréés ne siègent pas. Pour le reste, les prérogatives sont les mêmes.

Cependant, dans la réalité, ce n'est pas du tout ainsi. En effet, il est prévu que nous devrions avoir toute l'information et nous n'avons pas toute l'information; il nous est très difficile d'avoir des réunions lorsqu'elles ne sont pas paritaires. Il existe des pressions diverses pour nous barrer l'information. Je parle bien du SIC et non du SLFP puisque je ne sais pas ce qui se passe avec eux. L'information est barrée pour le SIC, alors que le statut syndical est clair: la seule chose dont nous ne disposons pas au contraire des autres syndicats, c'est le droit de siéger au sein des instances paritaires.

Luc Pauwels: Wat betreft het verminderen van de stress, het volgende. Wat wij voorstellen en waar alleszins iets kan worden gedaan, is aan het feit dat de beurtregeling elk jaar wijzigt. Dat begrijpen wij niet. Elk jaar wijzigt die beurtregeling. Dit gebeurt ook altijd de tweede zondag van december. Wij vragen ons al jaren af waarom dit precies de tweede zondag van december moet gebeuren. Waarom kan dit niet halfweg januari gebeuren? Wij zitten altijd met de kerst- en nieuwjaarsperiode. De mensen zouden toch graag weten of zij dit met de familie kunnen vieren. Dit gebeurt nooit. Dit zou al een punt zijn om de stress bij de bestuurders te verminderen. Er zou een betere coördinatie moeten komen en er zou naar de mensen moeten worden geluisterd zodat die reeksen tijdig bij de treinbestuurders belanden. Dat is al een punt.

De stress zou ook kunnen worden verminderd door naar de treinbestuurders te luisteren als zij voorstellen doen of verbeteringen suggereren. Ook als er bij de preventieadviseur concrete standpunten worden ingenomen of suggesties worden gedaan, zou men daar werkelijk moeten naar luisteren. Nu heeft de treinbestuurder het gevoel een nummer te zijn naar wie men niet luistert en waarmee men doet wat men wil. Dat brengt enorme stress met zich mee. De treinbestuurder moet elk jaar naar het medisch onderzoek en moet om de drie jaar een

“driejaarlijkse” afleggen. Hij moet alles doen en dit brengt steeds stress met zich mee.

Ook de regeling van het verlof. Een treinbestuurder moet drie maanden op voorhand een dag verlof vragen. Als hij bijvoorbeeld volgende week dringend een dag verlof moet nemen, dan krijgt hij die dag verlof niet. Voor hem is er dan maar een oplossing en dat is zich gewoon ziek melden. Als hij die dag effectief thuis moet zijn dan moet hij ofwel een collega zoeken die voor hem wil komen werken ofwel blijft hij thuis met ziekteverlof. Zo simpel is dat. Dit brengt allemaal stress met zich mee.

Zo zijn er een aantal problemen die toch veel gemakkelijker zouden kunnen worden opgelost.

Wat die HST-lijnen betreft, ik denk dat dit beter kan worden gevraagd aan de HST-bestuurder zelf die straks aan het woord zal komen want ik heb daarover geen informatie.

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee vragen gesteld die nog niet aan bod gekomen zijn.

De **voorzitter**: (...)

Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Die komen dus nog aan bod, waarvoor dank.

Luc Pauwels: Wij vragen ons ook af waarom de opleiding nog maar eens verkort is, van 250 naar 200 dagen. Wij hebben er ook geen idee van.

Ik heb mij vroeger ook al afgevraagd waarom men de splitsing heeft gemaakt tussen de opleiding voor enkel reizigersvervoer en enkel voor goederenvervoer. Toen heb ik onmiddellijk gezegd: waar is men nu weer mee bezig? Men leidt bestuurders op voor enkel goederenvervoer en men leidt bestuurders op voor enkel reizigersvervoer. Wat gebeurt er? Dit brengt extra kosten met zich.

Er is al ongelooflijk veel geld verspild aan opleidingen! Want wat gebeurt er? De bestuurders worden opgeleid voor goederenvervoer. Zij gaan naar Antwerpen. Wat doen die mensen? Zij vragen onmiddellijk overplaatsing naar Oost- of West-Vlaanderen, naar een standplaats dicht bij huis. Zij krijgen die na twee of drie maanden. Wat gebeurt er dan? Zij komen op hun standplaats en moeten daar opnieuw opgeleid worden, maar nu voor reizigersvervoer. Zij moeten reizigersopleiding volgen, maar ook opnieuw materieelopleiding volgen. Zij blijven maar

opleidingen volgen.

Ik begrijp niet waarom een maatschappij als de onze in 2010 niet kan voorzien waar die treinbestuurders zullen terechtkomen. Zij worden opgeleid voor Antwerpen, maar twee of drie maanden nadien komen zij in Oost- of West-Vlaanderen in een depot terecht waar zij opnieuw een opleiding moeten krijgen.

Bij het terugschroeven van 250 naar 200 dagen hebben wij ook onze bedenkingen. Een treinbestuurder mag pas verlof vragen tijdens zijn praktijk. Tijdens theorielessen mag een treinbestuurder geen verlof vragen. Wat doet een treinbestuurder? Hij vraagt zijn verlof aan tijdens zijn praktijktijd. Wat gebeurt er? Hij heeft minder praktijk. Hij heeft dus minder ervaring. Dat gebeurt er nu op het terrein!

Le président: Pour ce qui concerne les grilles élaborées au mois de décembre, il me revient qu'au niveau local, la cellule technique des conducteurs reçoit leurs desiderata. N'est-il dès lors pas possible d'apporter des changements pour la suite? Cela s'avère apparemment difficile dans certains dépôts. Un certain nombre de conducteurs estiment que le sort qui leur est réservé, d'année en année, est systématiquement un peu défavorable par rapport à d'autres. Existe-t-il une pratique ou une coutume, notamment liée à l'ancienneté? Il semble que les usages varient très fort d'un dépôt de conducteurs à l'autre. Confirmez-vous cela? Comment se passent les demandes de changement d'horaire en pratique et qui les pilote? Y a-t-il un responsable? Cela se fait-il de manière concertée, transparente et courtoise parmi les personnes qui font partie du dépôt?

Luc Pauwels: Wij moeten onderscheid maken tussen twee zaken. De beurtregeling van december, die jaarlijks wijzigt, gebeurt toch in overleg met NMBS Technics. Zij beslissen met Infrabel en Mobility, met iedereen dus, welke treinen vrijkomen, welke afhaken en welke veranderingen er moeten gebeuren. Zij beslissen dat.

Dan worden die reeksen opgesteld. Die reeksen gaan naar de betrokken depots. Daar worden ze besproken met de bestuurders en terug naar Brussel gestuurd. Het wordt goed- of afgekeurd. Dan zijn er ook nog de reeksen. Elk depot beschikt over een aantal reeksen. Wat dat betreft hebben de treinbestuurders de voorkeur. Eens zij worden toegewezen aan een depot, eens ze aangenomen zijn en eens ze de P6, zoals wij dat

noemen, voor dat specifiek depot hebben getekend, mogen ze hun reeks aanvragen. Zij vragen hun voorkeurreeks aan. Is die reeks voltallig, dan kunnen zij niet in die reeks komen. Wat gebeurt er dan? Ofwel komen zij in de vlottende kaders en komen ze constant buiten de reeks, ofwel krijgen ze een plaats toegewezen in een andere reeks. Die plaats wordt ingenomen. Zij kunnen maar in hun favoriete reeks plaatsnemen indien er in die reeks een plaats vrijkomt. Dat is het verschil tussen die reeksen.

Le président: Si je comprends bien, il existe une sorte d'usage, mais qui décide de changer: les conducteurs entre eux? Un chef de la cellule qui a aussi des règles à respecter? En tout cas, d'après les témoignages recueillis, à la suite de modifications de grilles en cours d'année, certains conducteurs ont été mis dans des situations ne respectant plus les temps de pause. Ou les temps d'un service à l'autre, c'est-à-dire 14 heures, je ne sais plus.

Des règles spécifient le temps minimal de repos entre deux périodes de conduite: on m'a montré des grilles de service d'un conducteur qui, à force de changements dans son dépôt, en était arrivé à conduire, à reprendre du service seulement quelques heures après sans avoir un nombre suffisant d'heures que pour pouvoir assurer son repos complet.

Luc Pauwels: Normaal gezien is dat niet mogelijk, want er moet tussen twee prestaties altijd 14 uur interval zitten. Het kan dus normaal gezien niet dat een treinbestuurder weer gaat werken met een interval van bijvoorbeeld 10 of 12 uur, en dat wordt strikt nageleefd door de leider van ECT. Het is ook die leider die de reeksen bepaalt. Als de treinbestuurder in het depot komt, moet hij een formulier invullen, waarin hij zijn voorkeur van reeks aangeeft. De leider van ECT houdt dus alles bij, controleert alles en volgt alles op, met betrekking tot de reeksen. Normaal gezien is 14 uur interval het minimum dat er moet zijn tussen twee prestaties.

Luc Michel: Monsieur le président, je crois que nous avons oublié deux ou trois questions auxquelles je vais répondre en vitesse. Un intervenant m'a demandé des précisions sur les recrutements supplémentaires. Dans l'exposé, vous lirez que les recrutements supplémentaires, c'est pour les gens de la voie. Comme il a été dit, on ne recrute plus de personnel de la voie depuis plusieurs années. Je parle bien du personnel ouvrier non qualifié. Cela veut dire que les brigades sont déforcées. En outre, avec tous les

chantiers de travaux qui poussent à faire des nuits et des week-ends, il y a un manque de personnel ouvrier non qualifié.

Il y avait une question sur l'impact de la concentration des cabines sur la sécurité, sur l'avantage et les désavantages d'une cabine EBP. Il y a peut-être eu ici une incompréhension. J'ai été moi-même régulateur, entre autres sur EBP. Je dirais que la cabine EBP donne des avantages en termes de sûreté des informations reçues. Avant, si vous donniez un bon de franchissement pour franchir un feu rouge, il fallait vérifier certaines choses alors qu'ici, c'est la machine qui le fait pour vous. Il y a donc une sécurisation, on ne peut pas le contester. Quant aux désavantages, parce que j'estime qu'il y en a, ils portent surtout sur le champ de travail. Il y a beaucoup plus d'espace à gérer pour un seul homme. Avec l'avènement des cabines EBP, il y a aussi celui de systèmes informatiques avec encore plus d'écrans: quatre écrans par agent qui dessert une cabine EBP, ce n'est pas rare.

J'ignore si cela a un impact sur la sécurité mais c'est possible. Dans les circulations, une attention soutenue et continue est indispensable. Pour éclairer l'assemblée, je lui ferai part d'une expérience personnelle il y a pas mal d'années. Je travaillais au dispatching de Mons où j'étais régulateur de ligne. Un jour, à quatre heures du matin, un riverain m'appelle pour me dire qu'une voiture a défoncé un passage à niveau, qu'elle est immobilisée sur la voie et que le conducteur ne bouge plus. Cela se passait, je le précise, entre Tournai et Mouscron. À cette époque, il n'y avait pas de liaison avec le train, il n'y avait pas les moyens de maintenant. J'ai donc consulté mon graphique papier sur lequel je vois qu'un IC était parti de Tournai. J'ai foncé chez le répartiteur et je lui ai demandé de couper la caténaire sur le tronçon Tournai-Mouscron, sur les deux voies. Pour finir, le train s'est arrêté à dix mètres et il n'y a pas eu d'accident. Seulement, si quelqu'un n'est pas attentif et ne réagit pas dans la seconde, cela peut avoir des conséquences dramatiques.

Quand je parle du travail sur écran, je pense qu'obliger les gens à faire ces heures... On vous dira qu'il n'y a jamais d'obligation, mais il y en a une portant sur les heures à effectuer. Je puis vous le garantir, puisque je l'ai fait moi-même. Si vous décidez de partir, il faut que vous tombiez malade. Si vous n'êtes pas remplacé, vous ne pouvez pas partir. La direction vous répondra qu'elle fait tout pour vous remplacer. Ce n'est pas vrai; j'en ai fait l'expérience personnelle. Que ce soit du personnel de signalisation, du personnel

de régulation ou même le chef, c'est ainsi. C'est une précision que je voulais apporter.

Il reste une question qui n'a pas encore été abordée: le manque de coordination. Ce n'est pas difficile, ce problème ne se pose pas tellement entre les directions, mais il existe depuis la scission. Il y a un manque de collaboration total – et je dis bien: total! – entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur de l'infrastructure. Cela veut dire qu'il y a des problèmes de correspondances. On demande à l'accompagnateur d'assurer une correspondance. Celui-ci répond: "Oui, on la fait". Il l'annonce à la clientèle. Il arrive à quai, et que voit-il? Le train démarre. Il a la clientèle sur le dos. L'agent n'est donc plus bien dans sa tête pour travailler.

Il y a donc un risque pour la sécurité, mais qui vaut pour tout le monde. On dit au personnel de surveillance: "Vous faites ça". Mais, pour finir, cela ne va pas, parce que beaucoup de gens interviennent pour les correspondances. La communication entre l'utilisateur de l'infrastructure et le gestionnaire n'a pas lieu en direct. D'ailleurs, j'ai appris qu'on réfléchissait sérieusement à supprimer l'URDV (dispatching voyageurs) ou, du moins, à lui retirer beaucoup de prérogatives. Je tenais à le préciser.

Le **président**: Je vais essayer de comprendre. Quand vous parlez de correspondances, est-ce la SNCB qui les décide. Ou bien est-ce Infrabel?

Luc Michel: Disons que la SNCB demande une correspondance. C'est le gestionnaire de l'infrastructure qui a la possibilité d'ouvrir les signaux. Suivant les situations, je puis vous dire oui. Mais, parfois, des raisons d'exploitation ne permettent pas d'assurer la correspondance – parce qu'il y a quand même des règles.

Mais ce n'est pas tellement à cela que je pensais. Je voulais parler d'une absence de communication. Il y a toujours des intervenants. Soit on n'a pas de réponse soit on en reçoit une qui ne sera pas vérifiée. C'est donc un problème de communication et de coordination. C'est en raison de la séparation et de la libéralisation.

Le **président**: Je voulais vous poser une question sur le GSM-R. C'est un gsm qui est attaché au matériel roulant. Le conducteur a également un gsm de service. Quand un train entre dans une zone où le GSM-R ne fonctionne pas, en cas d'incident, le conducteur doit alors utiliser l'autre appareil. On m'a expliqué que, dans chaque cabine, il devait prendre son téléphone de service

et un document qui se trouve dans la cabine, et avec lequel il doit noter les coordonnées de l'endroit où il se trouve et du matériel dans lequel il se trouve. Il semblerait que ce petit bouquin soit écrit en tout petits caractères.

En cas de situation d'urgence, il n'est pas évident de prendre le livret, de tomber à la bonne page, de lire rapidement toutes les informations et, finalement, de transmettre les coordonnées via le gsm.

Luc Michel: En tout cas, je ne maîtrise pas cette matière. Je pense que M. Pauwels la connaît; moi, non.

Le **président**: En cas d'incident, le GSM-R ne fonctionne pas. Pour entrer en contact avec le dispatching, comment doit-on faire? Quel support utilise-t-on?

On dit que l'opération visant à localiser le tronçon où l'on se trouve est complexe du fait de l'aspect peu pratique du petit bouquin ou des documents qui se trouvent dans la machine.

Luc Michel: Monsieur le président, je ne peux pas vous répondre.

Luc Pauwels: Er zijn twee middelen waarover de treinbestuurder beschikt. De treinbestuurder heeft een eigen gsm en er is ook een grond-treinverbinding. In sommige locomotieven is er GSM-R-net.

Wat moest de treinbestuurder doen? Bij elk vertrek moest hij een sms sturen naar Traffic Control dat hij, als treinbestuurder van trein nr. 3234, klaar is. Dat wordt verstuurd. Indien er onderweg een incident gebeurt, moet de treinbestuurder Traffic Control inlichten. Als hij dat niet kan doen via de grond-treinverbinding en hij geen contact kan leggen met zijn GSM, dan moet hij te voet naar een noodtelefoon gaan en daar contact nemen met Traffic Control.

Le **président**: On m'explique que si le GSM-R ne va pas, il y a un gsm de service. On peut l'utiliser mais là il faut prendre une documentation, une fiche, des explications qui se trouvent dans la cabine de conduite, extraire les données nécessaires et téléphoner au dispatching. On m'expliquait que sur le plan formel, théorique, tout cela est bien en place mais c'est tellement compliqué, écrit petit. Je n'ai jamais vu les choses en pratique mais peut-être qu'un des conducteurs aura l'occasion de nous l'expliquer.

Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, misschien is het moeilijk om de kwestie in het tijdsbestek van vanavond uit te puren, maar zou het niet interessant zijn om eens een sessie van onze commissie te wijden aan het communicatiesysteem van de bestuurders? We hebben al over allerlei vormen van communicatie aan reizigers gesproken; hier gaat het over bijzondere procedures. Wat men heeft verteld over het schriftje, over de verschillende telefoonsystemen en over het derde systeem van de noodtelefoon, lijkt mij nogal exotisch. Het zou goed zijn mochten we daarover een voorlichtingssessie krijgen.

Le **président**: Nous demanderons sans doute plus de précisions sur ce système de communication. Si nous n'avons plus de questions, nous suspendons dix minutes puis nous serons en séance à huis clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.44 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.44 uur.