

COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU
RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 22 NOVEMBRE 2010

Après-midi

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

van

MAANDAG 22 NOVEMBER 2010

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en
voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée
par M. David Geerts.

**Hoorzitting met vertegenwoordigers van
erkende en aangenomen syndicale organisaties
bij de NMBS-Groep:**

- de heer Gérard Gelmini (ACOD-Spoor)
- de heer Dominique Dalne (ACV-Transcom)
- de heer Roland Vermeulen (VSOA-Spoor)
- de heer Arthur Mercier (Autonoom Syndicaat
van Treinbestuurders-ASTB)

**over de verslagen van de deskundigen van de
bijzondere Commissie, van het
European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de représentants d'organisations
syndicales reconnues et agréées auprès du
Groupe SNCB:**

- M. Gérard Gelmini (CGSP-Cheminots)
- M. Dominique Dalne (CSC-Transcom)
- M. Roland Vermeulen (SLFP-Chemins de fer)
- M. Arthur Mercier (Syndicat Autonome des
Conducteurs de trains-SACT)

**sur les rapports des experts de la Commission
spéciale, de la European Railway Agency et de
la Cour des comptes**

De **voorzitter**: Goede middag, welkom aan onze
sprekers. Zoals voor de andere
commissiezittingen hebben wij u een aantal
rapporten overgemaakt: het rapport van het
Rekenhof, het eerste rapport van de experten, het
rapport van het ERA en het tweede rapport van de
experten.

Nous vous avons aussi communiqué quelques
questions. Je propose que vous interveniez dans

l'ordre prévu sur notre ordre du jour, à savoir eerst
de heer Gelmini van de ACOD-Spoor, puis M.
Dalne, dan de heer Vermeulen et puis M. Mercier.

Iedereen kan zijn discours doen. Wij zullen daarna
de leden de mogelijkheid geven om vragen te
stellen. Il vous reviendra ensuite de décider qui
répondra aux questions.

Vous avez la parole, monsieur Gelmini.

Gérard Gelmini: Monsieur le président,
mesdames, messieurs, je vous remercie de nous
accueillir une fois de plus au sein de cette
commission.

Vendredi, en fin de matinée, nous avons reçu les
quelques questions auxquelles vous souhaitez
que nous répondions. Peut-être ne répondrai-je
pas à chacune d'entre elles puisque certaines ne
nous sont pas directement adressées et que
d'autres sont plus qualifiés pour y répondre. J'irai
peut-être aussi au-delà du sujet de certaines
questions afin de clarifier ce que nous avons eu
l'occasion de dire lors des auditions précédentes.

Je voudrais insister sur le fait de "sortir du
politiquement correct", comme c'était écrit dans ce
que j'ai lu.

Tout comme vous, j'ai entendu les exposés des
CEO du groupe SNCB, que nous fréquentons
régulièrement. Nous n'avons pas été étonnés
d'entendre de leur part un discours, même s'il est
probablement en grande partie exact, qui vise
surtout à expliciter ce qu'ils ont réalisé depuis leur
arrivée au sein des services dont ils ont la
responsabilité.

Vous admettez que c'est une chose courante depuis la scission en trois entités de la SNCB unitaire: lorsque des problèmes surgissent, il est plus souvent question de se dédouaner en rejetant la faute sur l'autre que d'entrer dans un véritable processus de recherche de solutions, ce qui est pourtant le but de cette commission.

Est-ce pour autant qu'avant leur arrivée, les cheminots en place à l'époque n'ont rien fait ou ont mal travaillé au niveau de la sécurité? Je ne pense pas. Je rappelle qu'à la fin des années '80 et durant les années '90, le concept du "tout à la route" prévalait et le chemin de fer apparaissait plutôt comme étant un mode de transport secondaire avec, à la clé, de lourdes économies pour le ferroviaire. Il a donc fallu, à la fin des années '90, rattraper un retard colossal pris pendant les 20 années qui ont précédé.

J'ai également pu lire dans les rapports des experts des trois commissions un certain nombre de questionnements quant à la recherche de solutions en termes de sécurité auprès d'entreprises nationales plutôt que de voir une exploration fouillée de ce qu'on pouvait trouver sur le marché européen. À l'époque, je n'étais pas dans le secret des dieux, encore moins qu'aujourd'hui, mais il était, à ce moment, tout à fait politiquement correct de favoriser l'économie encore nationale au travers d'une espèce de protectionnisme larvé plutôt que de lancer de vrais appels d'offres européens. En cela, on peut dire que la politique européenne a peut-être apporté un certain progrès mais quelles en sont les contreparties? J'y reviendrai par la suite.

Enfin, les tergiversations eurocratiques pour la définition de standards interopérables, si elles ne justifient pas tout en matière de retard, n'ont certainement pas contribué à accélérer un processus de migration des systèmes de sécurité qui était, pour les raisons ci-avant invoquées, déjà pour le moins plombé.

Vous précisez dans vos questions cette notion de culture de sécurité et vous nous demandez ce que nous en pensons. Si vous le permettez, je vais revenir sur l'invitation que j'ai reçue à la présente audition, dans laquelle on me demandait quelle était la réaction des organisations syndicales sur les trois rapports qui ont été remis au secrétariat de la commission. Soyons clairs, mesdames et messieurs, sans l'existence de la commission, il n'est pas certain que nous aurions eu connaissance de ces rapports, sauf peut-être via la presse. De fait, personne au sein du

Groupe SNCB ne nous a jamais remis ces rapports ni ne nous en a parlé. Il s'agit probablement là d'un signe tangible de ce que l'on nomme pompeusement la "culture de sécurité". Pire, dès le soir même de l'accident de Buizingen et sous l'impulsion de la ministre de tutelle, nous nous réunissions dans une espèce de formule tripartite, la ministre des Entreprises publiques, les responsables du Groupe SNCB et les organisations reconnues, en vue de préparer et d'élaborer un document qui reprendrait les efforts que le Groupe SNCB était prêt à consentir en matière de sécurité et en ce qui concerne le bien-être des travailleurs. Ce document, qui a été publié dans le courant du mois de mars, reprenait un certain nombre d'engagements, de suggestions et de recommandations relatifs à divers volets tels que la politique de recrutement, la formation, les dépassements de signaux, la pression excessive au travail et les conditions de travail. L'état d'avancement de l'examen de ces différents volets devait être abordé, rapporté et discuté devant un organe paritaire national, la Commission nationale de Protection et de Prévention du bien-être au travail.

C'est la commission nationale PPT, comme nous l'appelons dans notre jargon.

Figurez-vous que lorsqu'en septembre – j'ai bien dit en septembre –, le chef de file de la CGSP, siégeant à cette commission nationale PPT, a demandé au fonctionnaire responsable où l'on en était, le fonctionnaire responsable a déclaré ignorer même l'existence de ce rapport tripartite. Comment voulez-vous dès lors qu'il en assure le suivi? Notre délégué a donc dû fournir le document au responsable et le sujet a ainsi pu être porté à l'ordre du jour de la séance suivante, qui était prévue en octobre mais qui, pour des raisons tout à fait indépendantes de notre volonté, n'a pu se tenir et a été reportée au mardi 30 novembre.

Telle est la culture de sécurité!

Je voudrais maintenant aborder quelques pistes qui vont dans le sens des différents rapports qui nous ont été donnés à lire.

Nous nous étions engagés, en tant qu'organisation syndicale responsable, à tout mettre en œuvre pour accélérer la mise en place du système intermédiaire, qualifions-le ainsi, TBL1+, en couvrant un an plus tôt que prévu une plus grande partie du réseau et en équipant plus rapidement plus de matériel roulant.

Il faut savoir que les décisions qui ont été prises dans les fameuses réunions tripartites auxquelles je faisais référence tout à l'heure, l'ont été dans l'urgence et sans aucune demande de recrutement complémentaire. Pire que cela: depuis lors, le groupe SNCB a pu établir le bilan de son année 2009, a connu les comptes – et on sait quels comptes –, a publié sa situation catastrophique en termes financiers, singulièrement pour ce qui concerne la SNCB, et a décidé un certain nombre de mesures d'économie, singulièrement sur le dos du personnel. On peut dès lors légitimement se poser la question de savoir si, avec moins d'agents, il est toujours raisonnable de faire plus de boulot, ne fût-ce que d'un point de vue de la sécurité. Se demander si ces décisions prises à l'époque n'ont pas été prises au détriment de la sécurité. De fait, pour y parvenir sans davantage d'hommes, ne sera-t-il pas nécessaire d'élargir certaines périodes d'entretien de matériel roulant et d'infrastructures. N'est-ce pas contre-productif en termes de sécurité? C'est une question à laquelle aujourd'hui je n'ai pas de réponse.

En ce qui concerne les métiers en pénurie, relevés au fil des rapports – dont essentiellement la filière technique –, l'engagement a été pris au sein du Groupe SNCB de mettre sur pied diverses formations en interne afin de permettre de mettre à niveau des travailleurs du Groupe qui, bien que disposant des aptitudes, ne possédaient pas de diplôme de technicien, par exemple.

Où en est-on aujourd'hui de la création de ces formations? Je me le demande et je vous le demande: à ce jour, je suis comme sœur Anne: je n'ai encore rien vu venir!

Idem en ce qui concerne le transfert en interne des compétences et les dispositions à prendre pour faire passer le *know how* de génération en génération, vu le nombre important de départs prévisibles pour les années à venir. Nous n'en sommes nulle part.

Si des choses (j'emploie "choses" car je suis incapable de les cibler avec précision) sont en train de se faire en termes de simplification de la réglementation, comme le livret du conducteur, et des modalités d'application en matière de sécurité, ces choses prennent énormément de temps; ce ne sera pas pour demain que tout le fatras réglementaire sera réglé. Il faut en être conscient.

En revanche, les résultats d'une étude approfondie en matière de dépassements de

signaux suivant les heures – heures de conduite et de repos des conducteurs – en vue d'une analyse en commission nationale PPT à laquelle je faisais référence tout à l'heure, ces résultats sont toujours attendus comme bien d'autres dispositions prévues dans ce fameux document tripartite.

Nous nous inscrivons également dans les recommandations en matière d'IOT (Indicateurs Opération Terminée) ou du répétiteur lorsque les signaux ne sont pas visibles à quai, ainsi que pour la finalisation des nouvelles procédures de départ des trains de voyageurs. Cependant, force nous est de constater qu'aujourd'hui, dans ce domaine, la SNCB est plus prompte à être en recherche de réformes qui viseraient à économiser de la main-d'œuvre qu'à implémenter des procédures de sécurité réelle.

Je sais qu'il s'agit là du départ de trains de voyageurs et cela sort sans doute du cadre Buizingen, mais nous parlons quand même d'un concept de sécurité sur le rail.

La séparation en trois parties de la SNCB unitaire n'est certainement pas encline à apporter plus de sécurité. Multiplier les structures, diluer les responsabilités n'a jamais été productif en termes d'homogénéité ni même de compréhension. Heureusement qu'il y a encore d'anciens cheminots "unitaires" qui travaillent. Pire, cela fut manifestement contre-productif quant à la réactivité dès lors qu'il y a segmentation de la responsabilité.

Mais *dura lex, sed lex* et la loi, ce n'est pas nous qui l'avons votée. La séparation fut imposée *de facto* par le prescrit européen dans un but précis: accroître la concurrence, l'accessibilité au réseau ferroviaire. Indubitablement, j'ose espérer que vous serez d'accord, multiplier les acteurs est aussi toujours contre-productif en matière de sécurité. De surcroît, qui dit concurrence dit concours, dit lutte pour obtenir le marché, être le moins cher, parfois même au détriment de la sécurité. Il suffit de regarder sans œillères ce qui se passe sur le réseau concurrent, le réseau routier qui est libéralisé depuis longtemps et de se poser des questions: vers quoi nous dirigeons-nous?

Quant à la création de l'Autorité nationale de sécurité, le fameux SSICF dont vous avez reçu les représentants et de l'organisme d'enquête national, force est de constater que leur mise en œuvre n'a pas changé la face du monde. Puisque le législateur l'a voulu ainsi et qu'il est à la

recherche de plus d'indépendance et de compétence pour le personnel affecté, il faudrait se poser des questions. Nous pouvons partir du constat suivant: aucun enseignement ne porte sur les techniques ferroviaires, à part celui dispensé dans le Groupe SNCB. Donc, de deux choses l'une: soit les gens affectés à ces services indépendants n'y connaissent rien, soit ils viennent tout droit du Groupe SNCB où ils ont acquis leurs compétences.

N'eût-il pas mieux valu laisser tout cela en interne comme avant plutôt que de faire appel à des espèces de pandores, de gendarmes externes, en prolongeant ainsi le problème constaté par la Cour des comptes et épinglé dans son rapport: une structure hiérarchisée pénalisante plutôt qu'une structure apprenante?

Il faut rappeler que, jadis, tant l'inspecteur des accidents que l'inspecteur sécurité et hygiène, étaient des cheminots qui faisaient les rapports au sein des comités de sécurité. Les représentants syndicaux du cru qui y siégeaient pouvaient s'exprimer et relater les difficultés vécues sur le terrain. Aujourd'hui, sécurité d'exploitation et code du bien-être au travail sont hermétiquement séparés. Notre intervention est ainsi, de fait, limitée.

Je voudrais également mettre en exergue un point soulevé dans les rapports des experts, à savoir le mutisme des contrats de gestion en matière de sécurité. Voilà un volet qu'il faudrait exploiter. Mettre une obligation de résultats dans les contrats de gestion nous semble une excellente idée, à condition, bien sûr, que l'État assortisse ces exigences des moyens financiers nécessaires pour y arriver. Cela devrait bien entendu se faire de manière coordonnée. Pour ce, il faudrait que quelqu'un assure la coordination. En cette matière comme dans d'autres, la holding doit avoir un véritable pouvoir de coordination sur les deux filiales opérationnelles que sont l'opérateur et le gestionnaire d'infrastructure.

En bref, avant de céder la parole à mes collègues et me mettre à votre disposition pour répondre aux questions que vous ne manquerez pas de nous poser, je voudrais rappeler – c'est une des questions qui figurent in extenso dans le document que vous nous avez fait parvenir – que nous demandons un système de sécurité ferroviaire complet tel que le *full ETCS level 3*. Celui-ci ne sera véritablement sûr et *secure* que si toutes les lignes et tous les engins moteurs sont valablement équipés, ce qui manifestement n'est pas pour demain.

En attendant, il faut éviter de surcharger psychosocialement les conducteurs qui ne bénéficient que de systèmes d'aide à la conduite parfois pour le moins sommaires. Il faut éviter de les surcharger psychosocialement – disais-je – avec des tracasseries administratives, de trop multiples changements de séries de rythme de travail qui sont élaborées sur la base d'une productivité sans cesse accrue, sans tampon permettant de rattraper les retards inévitablement accumulés au cours de la journée et générateurs de stress. Je vous renvoie à l'explication que j'ai donnée lors de la précédente audition et au déroulement d'une série de conducteur que je vous ai relatée.

Je voudrais également vous préciser qu'en matière de retards et de prolongation inévitable des prestations des conducteurs que ces retards génèrent, il est singulier, dans le cadre de la culture de sécurité, dont nous parlions tout à l'heure, de constater que l'organe paritaire national destiné à suivre ces dépassements de prestations ne s'est plus réuni depuis de nombreux mois et que les pendants régionaux, s'ils se réunissent, c'est souvent en constatant les absences régulières d'intervenants principaux comme les responsables du gestionnaire d'infrastructure. C'est cela aussi la culture de sécurité à la SNCB.

Bref et pour conclure, nous souhaiterions, nous syndicalistes, œuvrer dans une entreprise qui pratique une véritable culture du respect humain engendrant, de facto, plus de sécurité.

Pour répondre à votre question, notre priorité en matière de sécurité, c'est la sécurité des travailleurs, des personnes et des biens.

Dominique Dalne: Monsieur le président, je crois que mon collègue a été assez complet. Mesdames, messieurs les parlementaires, j'évoquerai quelques points supplémentaires par rapport à ce qui vient d'être dit, puisque nous souscrivons entièrement à l'analyse que vient de faire notre collègue, M. Gelmini.

Lorsque nous sommes confrontés à la sécurité, nous avons tendance à rechercher l'absolu. Cette recherche d'absolu nous amène à vouloir réduire le risque d'accident à zéro. À partir de ce moment, lorsque nous sommes confrontés à un choix technologique, la difficulté est de savoir ce qui existe sur le marché et d'appréhender la problématique, les choix technologiques et surtout les visions totalement différentes des ingénieurs. C'est un peu comme pour les juristes. Il est

toujours difficile d'avoir une vision unique face à des choix.

Cela nous amène à tâtonner en sens divers et même pour nous, en notre qualité de syndicalistes, il n'est pas toujours évident de parvenir à faire un choix pertinent et le meilleur possible au moment où ce choix doit être posé.

Vient ensuite la mise en œuvre de tous les moyens, de l'organisation pour concrétiser ce choix technologique ainsi que la mise en œuvre et la recherche des moyens financiers pour aboutir. Comme l'a dit M. Gelmini, le choix s'est porté sur l'ETCS, troisième génération, parce que c'est celui qui prend en charge le conducteur dans l'ensemble de ses opérations de conduite d'un train. Pour nous évidemment, c'est le système actuellement le plus fiable sur le plan technologique, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il soit infaillible. Par conséquent, nous demandons et sommes systématiquement confrontés à des décisions d'organes de gestion, à savoir les comités de direction, les conseils d'administration qui couvrent ces décisions et ces choix.

À ce sujet, je tiens à rappeler que depuis un certain nombre d'années, nous ne sommes plus dans les conseils d'administration et nous n'avons donc plus notre mot à dire sur ces choix technologiques.

Quels sont les lieux où les organisations syndicales peuvent encore tenter de s'exprimer au quotidien? Ce sont les comités PPT. Quand nous sommes consultés notamment en ce qui concerne les conditions de travail, des études avec experts, des questions technologiques, ce sont les comités de prévention qui s'expriment, avant la mise en œuvre de nouvelles technologies mais à ce niveau déjà, nous sommes confrontés à des choix qui ont été posés.

Finalement, quelle est encore notre marge de manœuvre à part réagir dans la gestion quotidienne, essayer d'améliorer le système et de résoudre les défaillances?

Par exemple, le choix technologique des locomotives Siemens n'est pas bon; elles ne répondent pas aux normes posées dans le cahier des charges. Il s'agit du problème posé par les règles des marchés publics. On est obligé de prendre le moins-disant, celui qui offre au prix le plus bas, mais qui ne répond pas nécessairement aux contraintes.

Sur tous ces points, nous avons formulé un certain nombre de recommandations à l'attention des différents administrateurs délégués au fil du temps. Il existe un comité stratégique mais vous savez comme nous qu'en leur sein, les organisations disposent de six voix et le conseil d'administration de dix. Systématiquement, les décisions sont prises à la majorité simple des administrateurs. Quel est encore notre poids pour peser sur des choix technologiques nouveaux? Il est réduit à zéro.

Si on essaie malgré tout d'œuvrer au niveau de la sécurité au quotidien, ce que tous les cheminots essaient de faire, il y a beaucoup d'embûches. Il y a aussi un certain nombre de freins qui ne sont pas uniquement financiers mais qui consistent en pressions de la hiérarchie sur le personnel, notamment en réduisant les gens au silence, par exemple pour tout ce qui pourrait être utilisé à l'extérieur de l'entreprise. Tout cela crée une forme d'omerta à l'intérieur des entreprises. Nous remercions la commission d'exister.

Quand on regarde ce qui s'est passé à Pécrot, il y a eu un sursaut et on a redéfini des recommandations et des lignes de conduite. Avec Buizingen, il y a eu un deuxième sursaut. Malheureusement, il faut toujours des drames humains pour qu'on s'éveille. Lorsque nous essayons, au niveau syndical, de nous battre contre l'entreprise, contre des structures relativement lourdes, nous avons peu de poids. Le seul poids que nous ayons parfois est la grève; or si nous l'utilisons, nous sommes stigmatisés.

Je ne sais pas quelle serait la structure à mettre en place mais elle doit être efficace car le but n'est pas la culture de la grève mais de faire fonctionner une entreprise avec des deniers publics et de faire en sorte qu'elle fonctionne le mieux possible dans un cadre sécuritaire maximum vis-à-vis des usagers, des travailleurs mais aussi des biens, comme le disait mon collègue.

Évidemment, toute la problématique des franchissements de signaux n'aurait plus aucun impact à partir du moment où l'on investit dans un système comme l'ETCS puisque, en théorie, ce système devrait prendre en charge cette zone de risque et elle serait donc annulée de facto.

Maintenant, il y a aussi une piste au-delà des recommandations qui sont faites dans les différents rapports. Et je tiens à souligner que ces pistes appartiennent aux auteurs, il ne m'appartient pas de les critiquer en tant que telles. Je crois que ces personnes ont eu accès à un

certain nombre d'informations, de documents que nous ne possédons pas au niveau syndical car, là aussi, il y a une omerta sur les décisions des comités de direction: nous ne sommes mis au courant que par des fuites ou par la presse. Quand on analyse les choses a posteriori, il est vrai qu'il y a des responsabilités à l'intérieur de l'entreprise. D'ailleurs, je lisais aujourd'hui un article de *La Libre Belgique* qui rappelait également qu'il y a eu, à un certain moment, une planification qui était faite, avec des budgets qui étaient prévus. La question est de savoir pourquoi ces budgets n'ont pas été consommés. Cela a été mis en évidence lors de la précédente commission.

Un dernier élément. On se pose parfois aussi la question, lorsque nous sommes confrontés aux administrateurs délégués, que ces gens peuvent travailler en toute impunité, se croire au-dessus de la mêlée et faire n'importe quoi. Ils ne sont donc pas redevables de leurs décisions en tant que tels, ni lorsque l'on doit engager des procédures juridiques contre eux. Ces gens ont le sentiment de pouvoir et d'impunité et, pour nous, ce sont parfois des combats difficiles pour essayer de nous faire entendre, non seulement à l'intérieur des structures paritaires dans lesquelles on nous a confinés ou bien à l'intérieur des conseils d'administration lorsque nous sommes au comité stratégique. Là, il y a peut-être aussi une réflexion à faire globalement sur la sécurité. Et peut-être créer un organe d'appel auprès duquel nous pourrions intervenir lorsque nous estimons qu'il y a des situations dangereuses. Car, à certains moments, nous avons signalé des problèmes dans les comités PPT, actés dans des PV, qui ont débouché sur un ensemble d'incidents ou d'accidents. Là, parfois, nous ne sommes pas entendus. Et, comme nous avons une obligation de réserve vis-à-vis de l'extérieur, nous sommes tenus de nous taire et cela pose un certain nombre de problèmes car nous ne savons pas vers qui nous tourner puisque c'est l'omerta à l'intérieur de l'entreprise. Il y a peut-être matière à réfléchir en termes de recommandation sur un lieu où l'on pourrait en tout cas en toute quiétude exprimer un certain nombre de problèmes qu'on estime relativement graves par rapport à la sécurité.

Roland Vermeulen: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zou u graag lezing geven van hetgeen door mij is uitgewerkt met betrekking tot het nazicht en het lezen van de vier bundels die mij werden bezorgd.

Als voorzitter van het VSOA-Spoor wens ik

vooreerst te wijzen op het feit dat wij als aangenomen organisatie binnen de NMBS-Groep nog steeds stiefmoederlijk worden behandeld en dat wij officieel nooit, ook niet in het verleden, op de hoogte worden gebracht van de beslissingen die door het management worden genomen. Sommige beslissingen dienen wij te vernemen van bevriende hogere ambtenaren of ambtenaren die bij ons aangesloten zijn.

Ik begrijp uit het exposé van de eerste spreker dat blijkbaar ook de erkende organisaties niet altijd worden ingelicht. Wij zijn dus in goed gezelschap. Niettemin heeft het VSOA-Spoor als verantwoordelijke organisatie in haar schoot een commissie Treinbestuurders en een commissie Treinbegeleiders, waarmee wij op geregelde tijdstippen vergaderen en waarbij wij de klachten en de voorstellen van het zogenaamde rijdend personeel aanhoren en bundelen.

Onder meer via onze treinbestuurders, maar ook via ons lidmaatschap bij ETF, waar de diverse in Europa in gebruik zijnde systemen onder de loep worden genomen, zijn wij er al lang van overtuigd geraakt dat het noodzakelijk was om in België, als doorvoerland bij uitstek, het ETCS in te voeren, wat de eindkosten gevoelig zou verminderen.

Ik lees in het ontwerp van het Vierde Europese spoorpakket: "Het door de Commissie in juli 2009 aangenomen plan voor de invoering van het Europees signaliseringssysteem voor spoorwegen ERTMS en de huidige herziening van het TENV-beleid beogen een snellere installatie en een reëel gebruik van de nieuwste uitrustingen en systemen voor verkeersbeheer." Ik lees verder dat men van plan is of was om de oudere systemen die niet compatibel waren met het ERTMS-systeem af te bouwen, zodat die konden worden vervangen door de nieuwste systemen op het gebied van veiligheid.

Wij hebben daaruit steeds lessen getrokken en getracht om aan de maatschappij duidelijk te maken dat veiligheid en een humanisering van de prestaties voor ons de twee belangrijkste onderwerpen zijn binnen die discussie. Een resem punten binnen die reglementering is zeker vatbaar voor ingrijpende wijzigingen. In december waren wij opnieuw getuige van de onwil van het management, dat er, in een vergeefse poging om de stiptheid van de treinen te optimaliseren, niet voor terugdeinsde zijn eigen reglementering met voeten te treden en deze overtredingen ook aan het treinpersoneel op te leggen. Dat daardoor de veiligheid van de reiziger in het gedrang komt, is voor sommigen een fait divers.

Als organisatie hebben wij alle middelen moeten aanwenden om druk uit te oefenen en zijn we erin geslaagd de verantwoordelijken ervan te overtuigen om hun dienstroosters aan te passen, wat ondertussen grotendeels is gebeurd.

Helaas worden wij vandaag opnieuw niet betrokken bij het ultiem overleg omdat de huidige reglementering zodanig is opgevat dat enkel organisaties zetelend in de nationale paritaire commissie recht van spreken hebben, een reglementering die trouwens dateert uit 1926.

Toen ik kennis heb genomen van zowel het verslag van het Rekenhof als de beoordeling door het Europees Spoorwegagentschap en het eerste en tweede verslag van de deskundigen aangesteld door deze commissie meende ik enkele bedenkingen te moeten maken. Er is een gebrek aan onafhankelijkheid van de veiligheidsorganen gezien de voor die organen werkende personeelsleden van het hogere kader nog steeds tot de NMBS behoren. Voor hun bevordering zijn zij dus nog steeds afhankelijk van de goodwill van hun broodheer, wiens brood men eet...

Er is een toenemend aantal seinoverschrijdingen, zelfs door ervaren treinbestuurders. De werkdruk is hier zeker niet vreemd aan. De raad van bestuur heeft in het verleden geen interesse betoond voor de veiligheid. Dat het TBL1+-systeem niet conform de Europese standaard is, is een grove fout. Daardoor worden niet alleen subsidies mislopen, wij komen bovendien – dat is het grootste gevaar – in een zeer onveilige situatie terecht. Daar bovenop is het TBL1+-systeem niet compatibel met TBL met als gevolg dat het maar gedeeltelijk kan worden ingepast in ETCS-systeem. Onder meer voor het rollend materieel is dit niet mogelijk, wat op financieel en veiligheidsvlak een niet te vatten vergissing is.

Ten slotte wijzen wij ook op het aspect van onveiligheid over het ganse net ter hoogte van stopplaatsen waar er voor de treinbegeleiders geen AVG-installatie aanwezig is. Daardoor kan de treinbestuurder als dusdanig misleid worden als hij niet genoeg aandacht heeft besteed aan het binnenrijden van die stopplaats of dat station. Wij vragen ons af waarom Infrabel op dat vlak eigenlijk geen bijzondere inspanning wil doen en herhalingsseinen wil plaatsen aan het eind van het perron zodat vergissingen zoals die zijn gebeurd, kunnen worden uitgesloten.

Wie maakt er fouten? Zowel in 1999 als in 2006

werd de genomen beslissing, hoewel dat in strijd was met de Europese besluitvorming, nooit aangevochten. Gedurende meer dan tien jaar is de NMBS-leiding nooit teruggefloten door de politieke verantwoordelijken voor deze foutieve inschatting. De financiële middelen waren toen nochtans voorhanden om het NMBS-systeem in te passen in het reeds bestaande Europese systeem. Sinds 1987, begin TBL2, tot 2002 is er absoluut geen enkele verhoging van het veiligheidsniveau. Dat is een stilstand van vijftien jaar, dit ondanks het sterk toegenomen treinverkeer en de beschikbaarheid van de nodige doeltreffende veiligheidssystemen binnen Europa.

Ik stel tot mijn verwondering vast dat er in de loop van deze periode weinig aandacht werd geschonken aan veiligheidsverhoging, want in de verslagen van de raden van bestuur, zowel onder de heer Schouppe als vandaag, is dit aspect blijkbaar geen prioriteit.

Zelfs toen in 2000 werd aangetoond dat twee derde van de seinoverschrijdingen had kunnen worden vermeden met een TBL1, en zelfs 100% met een ETCS-systeem, had men daarvoor blijkbaar geen of weinig aandacht.

Dat zelfs de voogdijminister erkende dat de problematiek van de seinoverschrijdingen haar bekend was en zij niet onmiddellijk ingreep, doet ons steigeren, tenzij veiligheid, mensenlevens en leed van geen belang zijn.

Om dan nog niet te spreken over degene die in 1999 een totaal verkeerd verslag opstelde en meende dat er maar 6 325 seinen moesten worden uitgerust in plaats van 9 680.

Was dat te wijten aan het feit dat de beschikbare middelen in die periode maximaal werden gebruikt voor de verdere uitbouw van de hogesnelheidslijnen, een hogesnelheidsnet dat veel duurder uitviel dan oorspronkelijk gedacht, of aan het feit dat de rest van de middelen werd gebruikt om de infrastructuur van de zogenaamde gemengde tracés te verbeteren, zodat er maar weinig middelen overbleven voor de veiligheidsuitrusting? Wie zal het zeggen?

Gedurende meer dan twintig jaar, van 1982 tot 2009, was spoorwegveiligheid op zich blijkbaar voor velen geen prioriteit. Getuige hiervan het feit dat de politieke overheid niet tussenbeide kwam toen de investeringen naar de modernisering van het net gingen in plaats van naar de veiligheid van de reizigers.

Men liet de gedelegeerd bestuurder maar doen door hem onder meer op te dragen naar bijkomende financiële middelen te zoeken. U herinnert zich allemaal wel de sale-and-leasebackoperatie.

Wat zien wij momenteel? De capaciteit van het net is verzadigd en de stiptheid van de treinen laat zwaar te wensen over. De werkdruk neemt overhand toe, waardoor ook het risico van ongevallen toeneemt met factor 3, terwijl de leiding van de NMBS-Groep halsstarrig blijft weigeren om te luisteren naar zijn klanten of zijn werknemers, die toch experts ter zake kunnen worden genoemd.

In deze verslagen wordt dan ook een aantal aspecten niet behandeld die eigenlijk rechtstreeks gelieerd zijn met veiligheid. Wij denken onder meer aan de zichtbaarheid van de seinen, de haalbare toepassingen van de onderrichtingen, de vorming van het personeel, de reglementering die soms met de voeten wordt getreden onder druk van de omstandigheden of personen, de problematiek van de veiligheid van de overwegen en het personeelsbeleid.

Het voorstel om een aparte onafhankelijke dienst op te richten die de veiligheid van het spoorverkeer behandelt, en dit in de meest brede betekenis van het woord, lijkt mij dus een eerste goede aanzet. Deze dienst moet wel kunnen rekenen op experts en niet op een groep personeelsleden die noch de kennis, noch de moed hebben om vooruit te denken.

Bovendien moet worden nagedacht over het TBL1+-systeem dat geen verbetering is en dat trouwens wordt betwist. Waarom dan nog tijd, geld en energie steken in iets dat ten dode is opgeschreven? Zelfs als men verdergaat met dat systeem, hoe lang duurt het nog vooraleer het gehele net en alle locomotieven zijn uitgerust?

De conclusie is dat het probleem steeds wordt onderschat en de verwachtingen optimistisch zijn voorgesteld. De budgetten zijn effectief voorradig, dus de stelling dat de vertraging een gevolg is van het gebrek aan middelen is vandaag geen geldig argument meer.

De beheerscontracten bevatten nog steeds geen concrete maatregelen. Er bestaat momenteel geen enkele garantie dat dergelijke dramatische ongevallen zich niet meer zullen voordoen op korte en zelfs op middellange termijn. Er is op korte termijn geen enkele verbetering te noteren inzake de spoorwegveiligheid in België.

In vergelijking met de Europese landen is België een van de slechtste leerlingen van de klas en hinkt het achterop. Het bestaande ERTMS-systeem kan zeker 95 % van de mogelijke problemen oplossen. De bestaande bescherming van het TBL1+-systeem wordt hierdoor zelfs met factor 5 vergroot. Wij stellen ons dus de vraag waarom dit systeem dan niet snel wordt ingevoerd.

Eindbesluit: de politieke verantwoordelijken, noch diegenen die de laatste drie decennia zitting hadden in de raad van bestuur of in een of ander beleids- en adviesorgaan binnen de NMBS, geven zich ten volle rekenschap van de enorme verantwoordelijkheid die ze hebben of hadden tegenover hun eigen klanten of de burgers van dit land in het algemeen. Zo wij het management, zowel in het heden als in het verleden, in deze zaak al geen actief verzuim kunnen verwijten menen wij terecht te mogen stellen dat het management in elk geval een jaar lang een blijvende houding heeft vertoond die kan worden bestempeld als passief nalatig.

Als weliswaar niet erkende maar toch verantwoordelijke vakorganisatie staan wij na deze uiteenzetting open voor alle mogelijke vragen.

Arthur Mercier: Monsieur le président, mesdames, messieurs, depuis la création de notre syndicat en 2001, nous avons adressé à de nombreuses reprises divers courriers à la direction de la SNCB pour dénoncer le manque de sécurité sur le réseau belge. Est-il encore nécessaire de préciser que la revendication principale de notre syndicat est la sécurité?

À dix-huit reprises, nous avons mis en garde la direction de la SNCB et la direction d'Infrabel qu'un drame se préparait. Force est de constater que nous avons raison. Ces courriers ont été envoyés aux divers responsables de la SNCB et aux ministres qui se sont succédé. À chaque fois, nous insistions sur l'insécurité qui régnait et qui règne encore aujourd'hui sur le rail belge. À chaque fois, nous avons dit et redit que nous allions droit vers une catastrophe.

Si, parfois, on nous a écoutés d'une oreille, il n'a jamais été tenu compte de nos remarques et encore moins de nos propositions pour améliorer la sécurité d'une façon significative et optimale. Aujourd'hui, on connaît le résultat de cette ignorance complète de la part de la direction de la SNCB.

Lors de l'accident d'Aiseau, un conducteur de train a perdu la vie pour rien; un autre a sa vie brisée à tout jamais tout simplement parce qu'on n'a pas appliqué les règles de base de sécurité. On arrête la circulation des trains si une vache se promène le long des voies, mais on n'a pas arrêté la circulation à Aiseau alors qu'un drame était imminent.

À l'époque où M Karel Vinck était à la tête de la SNCB, nous avons dénoncé le manque de sécurité sur la nouvelle ligne Athus-Meuse. Il faut savoir que cette ligne comporte trois points dangereux, déjà dénoncés: de fait, à trois endroits, les deux voies sont ramenées sur une seule voie.

À l'époque, M. Daniel Derochette, directeur général, nous avait écoutés; il était parfaitement conscient du bien-fondé de notre démarche. Avec lui et avec M. Joseph Van Goethem, patron à l'époque de la sécurité, nous avons cherché un moyen de sécuriser de façon optimale ces trois points dangereux. Une solution fut trouvée et installée immédiatement.

Le fait que M. Derochette avait été à l'écoute des gens de terrain déplaisait énormément: il a tout simplement été limogé de sa fonction de directeur général au moment du départ de M. Vinck. Quelques mois plus tard, malheureusement, la mort de M. Van Goethem nous a définitivement fermé la porte du dialogue constructif. De toute évidence, l'épouvantable drame de Buizingen sera suivi très prochainement d'une nouvelle catastrophe si des mesures radicales ne sont pas prises immédiatement.

Il faut arrêter de croire que le système TBL1+ est la solution miracle. Ce système est tout, sauf efficace. Infrabel dépense du temps, de l'énergie et de l'argent pour rien. Je ne comprends pas pourquoi un tel acharnement de la part de la direction d'Infrabel et de la direction de la SNCB à vouloir installer ce système de pacotille. Nous ne sommes pas les seuls à critiquer cette mauvaise décision: les différents rapports dont votre commission dispose sont assez clairs.

D'abord annoncé pour 2012, puis 2015, puis 2018, puis 2025, on nous promet l'ETCS pour 2030 sur l'ensemble du réseau belge. C'est de la pure folie! Je n'ose imaginer le nombre de catastrophes que notre pays connaîtra encore dans ces vingt prochaines années ni, surtout, le nombre de personnes qui vont payer de leur vie les mauvaises décisions qui sont prises aujourd'hui.

Vous a-t-on expliqué que pour arrêter un train de voyageurs, il faut entre 600 et 900 mètres? Vous a-t-on expliqué que pour arrêter un train de marchandises qui circule sur la ligne Athus-Meuse, il faut 1 200 mètres? Vous a-t-on expliqué que la balise TBL1+ est située à 300 mètres du signal rouge? Je n'ai pas besoin de vous faire un dessin pour vous faire comprendre que, dans le meilleur des cas, le train sera arrêté 300 mètres au-delà du signal rouge.

De nombreux dépassements de signaux pourraient être évités. Nous avons proposé une solution dans le cas précis où un train est arrêté à quai et que celui-ci est situé entre deux signaux. C'est le coup classique du dépassement. Afin que vous compreniez bien ce que je veux expliquer, il y a pas mal de quais situés entre deux signaux et bien souvent, pour diverses raisons, le signal qui précède le quai présente deux feux rouges, ce qui signifie que le signal suivant est rouge. L'arrêt se situe entre ces deux signaux. Le conducteur, pour diverses raisons, peut perdre l'information qu'il a reçue précédemment et oublier que le signal suivant est rouge. C'est le cas classique de dépassement de signal.

Nous avons proposé, dans ce cas précis, que si le conducteur ne perçoit pas distinctement le signal situé en amont du quai, la marche à vue doit être imposée jusqu'au moment où le conducteur aura une perception correcte du signal en aval.

Depuis 2001, nous réclamons l'installation de répétiteurs et d'IOT dans ce cas de figure afin de réduire les dépassements de signaux. Cette demande est totalement ignorée par les responsables de la SNCB et par Infrabel.

Ce jeudi 18 novembre, les responsables de la sécurité nous ont confirmé, lors d'une réunion avec la direction, que notre proposition ne pouvait pas être retenue. Pour quelle raison? Tout simplement, parce qu'elle va engendrer une ou deux minutes de retard pour les trains. On préfère que le conducteur se casse la figure plutôt que de mettre le train en retard d'une ou deux minutes!

Nous avons fait la démonstration que de mauvaises décisions sont prises aujourd'hui concernant la sécurité sur le rail belge et, malgré cela, la SNCB et Infrabel s'obstinent à poursuivre dans l'erreur.

Il faut savoir que, depuis 1962, la SNCB cherche à installer sur son réseau un système de sécurité pour empêcher le franchissement d'un signal

rouge. Après 48 années de tergiversations, d'essais multiples en tout genre, on nous dit aujourd'hui: "Soyez patients, dans vingt ans, tout sera solutionné". C'est du délire!

Le réseau ferroviaire belge est la honte des réseaux ferroviaires européens en matière de sécurité. Nous persistons à dénoncer les règles élémentaires de sécurité. Elles sont largement insuffisantes sur le réseau belge. Et pour preuve, si le GSM-R est un moyen de communication efficace, encore faut-il qu'il fonctionne correctement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Pour votre information, au lendemain de la catastrophe de Pécrot, on nous avait promis l'installation du GSM-R sur tout le réseau belge pour début 2005 au plus tard. Il commence à être opérationnel depuis fin 2009. De nombreux engins de traction sont encore équipés du système Radio Sol Train (RTS). Ce système est totalement dépassé et inefficace. Le constat est identique pour notre gsm de service et, dans certains cas, il est demandé au conducteur d'utiliser son gsm de service pour déclencher une alarme, à défaut d'une radio opérationnelle. Voici ce que nous avons reçu: une carte de Belgique en modèle réduit avec différentes couleurs. En fonction de l'endroit où l'on se trouve et qu'il faut parvenir à localiser sur cette carte, il faut, avec le gsm de service, lancer l'alarme suivant les directives reprises au verso. Or, au moment de lancer une alarme, vous êtes dans un moment de stress intense. Vous n'êtes nullement détendu et ne pouvez pas consulter à votre aise ces directives qu'il vous faut retrouver dans votre mallette.

Sur les réseaux étrangers, il est interdit de prendre le départ avec un train si la radio ne fonctionne pas correctement. Sur le réseau de la SNCB, le conducteur est obligé de circuler sans moyen de communication. Il en est de même lorsque l'équipement MEMOR, TBL ou Gong-sifflet de l'engin de traction est défectueux. Des conducteurs ont été sanctionnés parce qu'ils refusaient de circuler avec un équipement défectueux. La direction de la SNCB considère ce genre d'équipement comme une aide à la conduite et non pas comme un équipement de sécurité.

Il est également inadmissible que, lors d'une coupure de la haute tension, le conducteur soit encore obligé de circuler en dérive pendant 20 secondes, avant de provoquer l'arrêt du train. Sur les réseaux étrangers, c'est l'arrêt immédiat.

Le nombre de dépassements de signaux est en constante augmentation et atteint aujourd'hui des

proportions particulièrement inquiétantes. L'implantation des signaux pose problème et, malgré cela, on s'obstine à implanter des signaux à droite, alors que nous circulons à gauche. Une mauvaise interprétation du signal et c'est le dépassement assuré! Je vous cite un exemple parmi tant d'autres: en gare de Namur où l'on vient de refaire complètement la signalisation, le conducteur peut changer trois fois de régime de circulation avec des signaux placés à droite, à gauche, clignotants, clignotants et fixes sur une distance de 1 000 mètres.

Dans la majorité des cas, les conducteurs sont astreints à des cadences de travail infernales et inhumaines. Les temps de conduite sont de plus en plus longs avec dans certains cas des temps de pause pratiquement inexistantes. La semaine dernière encore, nous avons dénoncé auprès des responsables de la sécurité de la SNCB, horaires à l'appui, des temps de changement de sens de circulation de six minutes maximum. Je ne sais pas si vous vous rendez compte mais un conducteur qui vient d'accomplir le trajet Arlon-Bruxelles-Midi a six minutes pour changer de poste de conduite alors que son train est composé de plusieurs automotrices. Il faut déjà qu'il puisse mettre le poste qu'il occupe hors service, remonter toute la rame, remettre le poste en service dans le sens inverse, réaliser impérativement plusieurs opérations avant le départ du train... Tout cela en six minutes, c'est de la folie pure! Même si vous expliquez cela aux responsables de la sécurité, on ne veut rien changer. Malgré le fait que cette situation soit particulièrement dangereuse, la SNCB persiste dans une dérive inadmissible.

Afin de faciliter le travail du conducteur et de lui remémorer une mission restrictive, nous avons proposé la solution simple et gratuite du double horaire. Nous avons un horaire de travail comme celui-ci; nous avons proposé à la direction de la SNCB d'avoir un double horaire sur lequel apparaîtraient quatre rappels importants de sécurité pour remémorer les informations importantes. Cela a été également refusé par la SNCB.

À la suite de l'accident de Mons, nous avons proposé une solution simple et très efficace pour éviter ce genre de drame, également sans succès. Nous avons demandé que notre réglementation soit revue, pour la rendre plus simple et plus compréhensible, afin d'éviter des doutes dans certaines situations. Cela a été également refusé. Non seulement rien n'a été fait dans ce sens mais on fait exactement l'inverse. À chaque fois, nos propositions prennent le même

chemin: celui de la poubelle. Je pourrais vous parler pendant des heures des nombreux dysfonctionnements en matière de sécurité sur notre réseau ferroviaire mais je crois que vous avez compris que la situation est très grave.

Pour terminer, j'aimerais vous dire ce que je ressens au plus profond de mes tripes. Aujourd'hui, j'ai la conscience tranquille parce que tout a été fait pour éviter qu'un drame se produise prochainement. J'espère que votre commission agira efficacement pour que votre conscience puisse être aussi sereine que la mienne. Le syndicat des conducteurs de train que je représente aujourd'hui devant vous ne veut pas être et ne sera jamais le complice d'un nouveau drame humain. Dès lors, nous avons décidé de mener des actions de grève pour dénoncer le manque de sécurité sur notre réseau ferroviaire. L'opinion publique doit savoir aujourd'hui que des irresponsables et des irréflechis sont à la tête de la SNCB et d'Infrabel et que demain, ces mêmes personnes peuvent porter la responsabilité de la mort de vos proches et de vos enfants.

Rachid Madrane: Monsieur le président, comme cela a été évoqué tout à l'heure et lors de la précédente commission, il a souvent été question d'une enquête CPS (Corporate Prevention Service) qui devait permettre d'y voir plus clair sur la charge psychosociale qui pèse sur les conducteurs. Je pense que vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur Gelmini.

J'aurais voulu savoir si vous aviez connaissance de cette enquête, de ses constatations, de ses propositions? Avez-vous le sentiment que davantage d'importance et d'écoute sont accordées aux remarques et aux difficultés des cheminots?

Vous avez également abordé dans votre présentation les changements de séries en indiquant qu'il valait mieux tenir compte des remarques formulées à cet égard et limiter les changements et les nouveaux horaires de la SNCB, qui entrent en vigueur chaque année, en décembre. Mais relayées par la presse, les nombreuses plaintes des voyageurs face à toutes les modifications annoncées récemment par la SNCB indiquent que ces derniers ne portent pas ces changements dans leur cœur. Quelle est votre position à ce sujet? Vos remarques sont-elles davantage prises en compte cette année?

Ine Somers: Ik dank de sprekers voor hun uiteenzetting. Ik heb goed geluisterd. Ik meen dat ik er een aantal besluiten uit kan trekken.

Er werd duidelijk gestipuleerd door verschillende sprekers dat er vroeger – zowel in de jaren 90 tot 2005 als in de periode daarvoor – weinig aandacht ging naar de veiligheid op het spoor. Er is zelfs gezegd dat er meer aandacht naar het vervoer op de weg ging dan naar het vervoer per spoor.

Ook is er gesteld dat de veiligheidscultuur slechts beperkt aanwezig was. Mensen van de vakbond werden slechts beperkt betrokken bij bepaalde beslissingen binnen de NMBS-entiteiten of binnen de vroegere NMBS. Daar is een belangrijke bottleneck voor het ontwikkelen van een degelijke veiligheidscultuur.

Ik heb hierover een aantal specifieke vragen om bijkomende uitleg. In de jaren 90 tot 2005 was er te weinig aandacht voor de veiligheid. In die periode maakten de erkende vakbonden volgens mij nochtans deel uit van de raad van bestuur? Vandaar mijn vraag: hoe hebben jullie als vakbond op dat moment in de raad van bestuur meer prioriteit aan de veiligheid willen geven, en niet zozeer prioriteit aan bijvoorbeeld het goederenvervoer of aan de hogesnelheidstrein? Nu komt toch tot uiting dat veiligheid aan het eind van de prioriteitenlijst stond. Op dat moment maakten de vakbonden nochtans deel uit van de raad van bestuur. Ik meen dus dat u over die periode iets meer duidelijkheid kan geven?

In diezelfde periode, de jaren 90 tot 2005, was er nog geen opsplitsing van de NMBS in drie entiteiten. Ook in die periode was er een gebrek aan interesse inzake veiligheid. Er moeten dus andere redenen geweest zijn voor de gebrekkige veiligheidscultuur dan de drie entiteiten waar men nu mee werkt?

Er is al veel gesproken over de huidige periode, maar ik meen dat wij ook die periode ervoor, de jaren 90 tot 2005, zeker niet mogen vergeten wanneer wij tot een besluit willen komen over de situatie vandaag.

Ik weet ook wel dat de vakbonden nu geen deel meer uitmaken van de raad van bestuur. Er is nu wel een sturingscomité. Er is duidelijk aangehaald dat het niet bespreken van het driepartijenrapport illustrerend is voor een gebrekkige aanwezigheid van de veiligheidscultuur binnen de organisatie. Ik stel mij de vraag of dat rapport al in het sturingscomité besproken is? Zo niet, wat zijn de redenen daarvoor?

Ik heb nog een meer specifieke vraag. Kunt u als vakbond een idee geven van wat de gemiddelde

doorlooptijd is op het moment waarop er een probleem gedetecteerd wordt. Bijvoorbeeld een signaal dat niet zichtbaar is, door een treinbestuurder op zijn route, voor het melden en oplossen van dat probleem? Wat zijn mogelijks de redenen waarom dit te traag gaat? Hebt u suggesties om dit te versnellen? Kan de hiërarchische structuur van de organisatie daar iets mee te maken hebben?

Valérie De Bue: Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour vous remercier de votre présence régulière dans cette commission.

À l'instar de ma collègue, Ine Somers, je voudrais vous poser une question sur l'historique. En effet, votre rôle a évolué et, avant 2000, vous étiez membre des conseils d'administration. Pourriez-vous me dire si, à l'époque, il y a avait plus de réflexion ou, en tout cas, une participation plus active au niveau de la sécurité?

Existe-t-il un problème de suivi des recommandations des organisations exprimées au sein des CPPT quant aux problèmes de signaux ou d'entretien sur le terrain?

M. Mercier s'est fait l'écho de refus. En effet, toute une série de propositions ont été refusées. Pouvez-vous expliquer les raisons de ces refus? Je crois que vous aviez demandé une généralisation des procédures IOT, généralisation qui fait d'ailleurs l'objet d'une des recommandations de nos experts.

Par ailleurs, comme cela a déjà été évoqué, les séries sont en cours de réflexion. Lors de l'une de vos premières auditions, vous aviez souligné les points faibles à améliorer. Vous préconisiez notamment une meilleure organisation des séries. Vos remarques, vos revendications ont-elles été prises en compte? En effet, comme mon collègue Rachid Madrane l'a dit, il y a pas mal de plaintes quand les séries sont publiées et la concrétisation pose parfois problème sur le terrain.

Steven Vandeput: Mijnheer de voorzitter, heren van de vakbonden, bedankt voor uw bijdrage aan de vergadering van vanmiddag. Ze was enigszins verhelderend en toch niet echt verrassend.

Vermits het allemaal nogal algemeen gebleven is, heb ik een paar vragen naar specificatie van soms nogal boude uitspraken die gedaan worden.

Mijnheer Gelmini, u zegt dat er na dat tripartite rapport interne transfers zouden moeten komen, net als interne opleidingen in verband met de

knelpuntberoepen en om de mensen op niveau te brengen aangaande de noodzakelijke technische vereisten. Wie binnen de organisatie van de NMBS-groep acht u daarvoor verantwoordelijk?

Een vraag naar kwantiteit, over hoeveel opleidingen of hoeveel mensen die opgeleid moeten worden, hebt u het dan?

U hebt ook gesproken over het onwerkzaam zijn van de drie verschillende organisaties binnen de NMBS-groep. U suggereert enigszins dat de NMBS- holding effectieve bevoegdheid zou moeten krijgen over de twee andere leden van de groep, om in verband met veiligheid in de toekomst een en ander te voorkomen.

Kunt u dat voorstel enigszins specificeren? Hoe ziet u dat concreet? Zal zowel Infrabel als de NMBS als de exploitatiemaatschappij verantwoording moeten afleggen aan de holding voor alles wat zij doen, of gaan we terug naar een unitaire structuur voor de NMBS?

Mijne heren Vermeulen en Mercier, u bent enigszins correct over wat TBL1+ is, voor zover wij vandaag zijn ingelicht. Maar daartegenover haalt u allebei ook enigszins verrassend aan dat u niet begrijpt waarom er vandaag nog geld wordt gestoken in TBL1+. Nu heb ik in onze commissie beperkte kennis opgedaan en daarnaast enig studiewerk verricht. Op enigszins korte termijn zou het veiligheidsniveau niet achteruit mogen gaan. Dan spreek ik nog niet van vooruit gaan, maar het enigszins tegenhouden van achteruitgang. Er is druk op het net doordat er steeds meer reizigers zijn, en dergelijke, bekende problemen.

U zegt, in feite enigszins bedekt, dat beter gestopt kan worden met te investeren in TBL1+. Percipieer ik dat juist? Klopt het dat u vraagt om te stoppen met TBL1+ en om vandaag te starten met ETCS? Ons is tot nu toe altijd verteld dat ETCS meer tijd nodig heeft om uitgerold te worden.

André Frédéric: Monsieur le président, je m'associe à mes collègues pour remercier les organisations syndicales de leur présence et en profite pour leur poser trois questions complémentaires.

Premièrement, je m'inscris dans l'actualité puisque nous avons eu confirmation du maintien d'un préavis de grève du 22 au 24 novembre déposé par le syndicat autonome. Je vais donc interroger ce dernier à cet égard.

J'ai l'impression que d'un côté, nous avons les

syndicats représentatifs qui acceptent de participer à l'accélération de TBL1+, ce qui signifie une augmentation de charge de travail, déjà loin d'être mince en temps normal et que de l'autre côté, une organisation refuse tout sauf l'installation de l'ETCS tout de suite, maintenant. Je voudrais donc demander aux syndicats représentatifs ce qu'ils pensent de ce préavis de grève maintenu par le syndicat autonome et si elles peuvent préciser quelle est concrètement leur participation à l'accélération du système TBL1+, en termes d'heures et de charge de travail. M. Gelmini semblait dire que cela n'avancait guère. Par ailleurs, je voudrais demander à M. Mercier s'il peut nous expliquer le choix de ce mouvement de grève. En effet, les explications que je lis dans la presse me semblent peu pertinentes.

Deuxièmement, M. Vermeulen a précisé dans son intervention la position du syndicat libéral sur l'intérêt, si j'ai bien compris, de suivre une recommandation souvent exprimée dans ce groupe de travail, à savoir la mise en œuvre d'un monsieur Sécurité qui pourrait gérer toute la problématique de la sécurité des chemins de fer belges. Je voyais une réaction sur le banc syndical et me demandais si toutes les organisations étaient sur la même longueur d'ondes à cet égard.

Ma troisième question pourrait peut-être vous sembler hors contexte mais je crois que ce n'est pas le cas.

Une culture de sécurité signifie aussi pour moi du personnel qualifié. J'aurais donc aimé entendre les syndicats et savoir s'ils pouvaient me confirmer les informations en ma possession en la matière. Pendant de nombreuses années, la SNCB a recruté des contractuels; certains d'entre eux ont quitté le privé pour rejoindre la SNCB – j'ai vu plusieurs exemples ces derniers temps, je profite donc de l'occasion –; certains d'entre eux ont pu valoriser leur ancienneté dans le privé lors de la signature de leur contrat. Pour ne pas perdre ce personnel extrêmement qualifié, on a lancé des procédures d'examen aux fins de nomination. Toutefois, avec ces nominations, on ne prendrait plus en compte l'ancienneté telle que calculée au moment de l'engagement. Ces gens, proches de la nomination, se demandent s'ils vont rester car ils vont perdre des montants astronomiques. C'est de l'ordre de 700 à 800 euros.

Ma question peut vous paraître hors contexte mais je crois que quand on parle de sécurité, il faut aussi parler de personnel compétent, expérimenté. Ces gens sont dans l'entreprise et

risquent de partir. Il me semble que c'est une question intéressante pour les organisations syndicales.

Ronny Balcaen: Monsieur le président, je remercie les intervenants pour les informations qu'ils nous ont communiquées. Je pense qu'elles apportent un véritable contrepoint à ce que nous avons pu entendre ces dernières semaines, notamment de la part des administrateurs du groupe et du gouvernement.

Vous nous montrez que, tout compte fait, peu de choses changent en matière de sécurité. On ne voit pas de modification fondamentale dans ce que nos experts ont appelé la culture de sécurité.

Monsieur Gelmini, le fait que le document tripartite ne fasse pas l'objet d'un suivi, notamment au niveau de la commission nationale PPT, avec les organisations représentatives des travailleurs, me semble être un indice du manque de volonté de mettre en marche l'ensemble du groupe autour de la question de la sécurité et qu'il n'y a pas d'attention à ce que chacun puisse se l'approprier. C'est l'impression qui m'habite après avoir entendu les exemples que vous avez cités.

En ce qui concerne cette appropriation de la politique de la sécurité par l'ensemble des travailleurs du groupe, y a-t-il un endroit où se discutait avec vous la mise en œuvre du système de gestion de sécurité, rendu obligatoire par les textes européens? On nous dit que le système a été approuvé par l'Agence nationale de Sécurité, et je n'ai pas de raison de ne pas le croire, mais la question de son application se pose aujourd'hui. Êtes-vous associés à la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité? C'est une des questions essentielles que je voulais vous poser à tous les quatre.

Quant à la scission de la SNCB en trois entités, il est très difficile de dire si la période précédente, celle de la SNCB unitaire, a posé plus ou moins de problèmes qu'aujourd'hui.

Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent, mais nous devrions nous poser la question de savoir si cette scission améliore la sécurité. Vous répondez que non: pas d'amélioration. C'est là qu'il faudra aussi chercher les pistes pour que le fonctionnement soit mieux coordonné entre les diverses entités.

Personnellement, la manière de présenter les directives européennes comme imposant cette scission me dérange. Je rappellerai qu'à mon

sens, l'Europe demande de séparer la fonction d'allocation des sillons du reste de la gestion des trains et du réseau, mais n'impose pas une séparation verticale de la gestion de l'infrastructure, d'une part, et de la gestion des trains pour chaque opérateur, d'autre part.

D'ailleurs, en Allemagne, la Deutsche Bahn continue encore aujourd'hui d'être opérateur ferroviaire et gestionnaire de son réseau. Elle tient à tout prix à rester dans ce modèle. J'aimerais donc que l'on puisse à un moment recadrer cet élément historique. Il me semble important dans notre débat.

Je reviens au quotidien. Plusieurs d'entre vous ont évoqué les séries des prestations de travail. Il est vrai, comme vous l'aviez expliqué lors de votre première audition, qu'en cette période de novembre-décembre, les séries se renégocient.

Sur ce point, un élément important est lié au risque psychosocial: le conducteur prend alors connaissance de son horaire et apprend devoir commencer le lundi à 4 heures du matin et le mardi à 9 heures, par exemple. Les horaires sont parfois très lourds et peu harmonisés. Depuis l'année passée, depuis la discussion à ce propos en commission, avec vous et avec les responsables de la SNCB, une amélioration est-elle sensible, selon vous? Cette question du risque psychosocial lié aux prestations, aux séries, vous semble-t-elle mieux prise en compte? Cette question est-elle davantage étudiée aujourd'hui à la SNCB?

Je me greffe à présent à des questions posées par d'autres.

Pouvez-vous vous montrer plus précis sur la question de TBL1+ *versus* ETCS? En effet, vous tenez des discours comportant des nuances bien différentes. J'entends des rejets complets du TBL1+ de la part de certains et pas d'autres. J'entends partout qu'il faut mettre en œuvre l'ETCS, mais dans certaines versions.

Rejetez-vous le TBL1+ tel qu'il existe actuellement? Ou bien, comme le proposent les experts dans leur premier rapport, considérez-vous que, faute de système plus performant à mettre en œuvre aujourd'hui et pour ne pas rajouter du chaos à ce qui existe pour l'instant, il faut implémenter le TBL1+ le plus rapidement possible?

Ou bien considérez-vous qu'il serait préférable d'arrêter les frais en la matière?

Monsieur le président, voilà mes quelques remarques et questions.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik wil de vier sprekers voor hun toelichting en reactie op de diverse rapporten bedanken.

Met betrekking tot de uiteenzetting van de heren Gelmini en Dalne ben ik ontgoocheld in die zin dat zij zich in hun reactie op de rapporten en de vaststellingen beperken tot de periode vanaf Buizingen.

Ik denk dat de reden van ontstaan van de syndicale organisaties onder meer de veiligheid van het personeel is. Ik vermoed dat jullie niet tot de ramp in Buizingen hebben gewacht om dat op de agenda van de raad van bestuur te plaatsen.

De periode waarin verkeerde keuzes werden gemaakt – dat heeft ook mevrouw Somers al gezegd – was de jaren 90 tot 2005. Ik vermoed dat de syndicale organisaties dan een meer prominente rol hebben kunnen spelen in de raad van bestuur van de NMBS.

U zegt dat u nu enorm beperkt bent, zeker sinds de opsplitsing van de NMBS op vraag van Europa. Ik kan mij echter niet van de indruk ontdoen dat jullie toen al bezorgd waren over de veiligheid. Mijnheer Gelmini, u hebt zelf gezegd dat veiligheid voor u een prioriteit is. Wij werden in het verleden al met diverse stakingen geconfronteerd. Ik vermoed dat dat vaak ook de reden was waarom gestaakt.

Ik denk dat er ook nog andere instrumenten zijn waarmee u veiligheid boven op de agenda hebt geplaatst van de diverse organen, waar de syndicale organisaties zijn vertegenwoordigd. Er zijn nog altijd andere instrumenten dan een staking om een gebrek daaraan aan te klagen.

Ik zou daarover graag meer informatie krijgen van u en de heer Dalne. Ik had graag voorbeelden uit het verleden, liefst van voor 2005, waar u serieus op tafel hebt geklopt en waar u met krachtige argumenten op de prioritaire bekommernis van de veiligheid hebt gewezen.

Als jullie dan met al jullie mogelijkheden hebben geprobeerd om de bestuurders van de NMBS te overtuigen dat het onvoldoende is – dat blijkt duidelijk uit de diverse rapporten, ik verwijs nogmaals naar de rapporten van de jaren 90 tot 2005 –, dan vermoed ik dat de NMBS toch een repliek heeft gegeven. Wat waren toen de

argumenten waarom men geen rekening heeft gehouden met jullie kritiek? Waarom hebben jullie op het punt van de veiligheid geen gelijk gekregen?

Ten tweede, in verband met de huidige stand van zaken moeten wij kijken naar de rol van de regering. Wij hebben een staatssecretaris van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit. In welke mate kunt u nu reeds vaststellen of de overheid sinds de ramp in Buizingen maatregelen heeft genomen om de problematiek aan te pakken? Staatssecretaris Schouppe en minister Vervotte zijn reeds toelichting komen geven bij hun beleid, maar in hoeverre hebt u zelf, als syndicale organisatie, ervaren dat men, ook vanuit de politiek, begrepen heeft dat in het verleden veiligheid te weinig een prioriteit was? In welke mate bent u van oordeel – dat is een vraag aan alle vier de sprekers – dat er nog bijkomende maatregelen moeten worden genomen, zowel door minister Vervotte als door staatssecretaris Schouppe?

Ten derde, ik verneem dat een van de argumenten van het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders om over te gaan tot de geplande staking net de problematiek van TBL1+ is. Mijnheer Mercier, ik heb u daar zeer pertinent horen pleiten voor het zeer duidelijk ter discussie stellen van TBL1+ en een pleidooi horen houden pro ETCS. Ik had echter ook graag een standpunt daarover gekregen van de andere sprekers. TBL1+ duikt af en toe op in onze commissie als een soort van monster van Loch Ness. Men zegt dat er een consensus is, dat men daarmee doorgaat, want dat er anders niets is. Nadien moet dan ETCS volgen. In hoeverre delen de andere drie sprekers het standpunt, dat op dit moment door het beleid wordt uitgevoerd, om zo snel mogelijk TBL1+ te installeren? Of deelt u meer het standpunt van de heer Mercier, dat elke euro die op dit moment aan TBL1+ wordt besteed, een verloren euro is en dat men beter voluit, voor honderd procent, zowel financieel als op het vlak van mankracht, investeert in ETCS?

Ten slotte, mijnheer Mercier, u hebt hier een aantal voorstellen gedaan, die u reeds in het verleden naar voren hebt gebracht bij de NMBS, op het vlak van formuleren met betrekking tot veiligheid bijvoorbeeld. U hebt gezegd dat al uw voorstellen in het verleden van tafel zijn geveegd door de NMBS. Met welke argument wordt dergelijk voorstel dan van tafel geveegd? Gaat men daarop in? Wordt er daarover een debat gehouden? Komt men met alternatieven? Of zegt men gewoon boudweg neen, dat men geen

rekening met uw voorstel, al is dat het beste voorstel?

Christophe Bastin: Monsieur le président, je tiens également à remercier comme mes collègues les quatre intervenants pour les éclaircissements qu'ils ont apportés. Ce qu'on peut dire, c'est que vous ne partagez pas une seule et même définition ou interprétation de la "culture de sécurité" par rapport aux différents CEO. Les mots de M. Mercier sont accablants: il parle d'un "système de pacotille" pour TBL1+. C'est interpellant, surtout quand vous-même prenez le train dont le conducteur ne dispose que de six minutes pour changer de côté à Bruxelles-Midi avant de redescendre vers le Luxembourg.

Trêve de plaisanterie, ces interventions nous interpellent, mes collègues et moi. Si le but de cette commission est de produire un rapport et de présenter des recommandations dans l'intérêt de tous nos concitoyens, du personnel comme des usagers de la SNCB, l'intérêt est de revenir sur un système qui fera l'unanimité, c'est-à-dire l'ETCS niveau 3, la dernière version. Le but de cette commission est de produire des recommandations mais surtout d'élaborer un suivi et un planning pour pouvoir exercer un contrôle sur l'installation de cette nouvelle technologie sur l'ensemble du réseau ferroviaire afin de présenter un meilleur bulletin et permettre à la Belgique de se classer parmi les bons élèves européens.

J'aimerais également disposer de plus d'informations sur la formation des conducteurs de train. Est-il vrai qu'on pourrait l'améliorer relativement vite? Je voudrais votre avis à vous quatre sur la formation actuelle et la mise à niveau des conducteurs de train.

Jef Van den Bergh: Ik dank de verschillende sprekers. Ik moet zeggen dat ik af en toe een beetje nerveus werd bij bepaalde uiteenzettingen. Vooral bij de laatste twee had ik soms een beetje het gevoel... Ik zal me daar niet teveel over uitspreken maar ik zou hun toch eens heel duidelijk de vraag willen stellen – collega Balcaen heeft die vraag ook al gesteld – of zij er nu voor pleiten om de uitrol van TBL 1+ vandaag stop te zetten en alles op alles te zetten om ETCS te installeren. Zo ja, dan betekent dit dat we de komende vijf jaar met een enorme achteruitgang op het vlak van veiligheid op de sporen te maken zullen hebben. De duidelijke vraag en een duidelijk antwoord zullen daar misschien wat meer duidelijkheid rond kunnen brengen.

Wat de eerste twee sprekers betreft, wil ik nog

even terugkomen op de tripartitenota die eind maart is voorgesteld in de commissie. Het was een belangrijk en snel uitgewerkt akkoord maar daar moet natuurlijk ook gevolg aan gegeven worden. Ik zou dus willen vragen in hoeverre er reeds gevolg is gegeven aan de concrete maatregelen die in dat document werden voorgesteld. Als ik het goed heb begrepen was er vorige vrijdag nog een bespreking over de mogelijke resultaten van die nota in het nationaal comité voor bescherming en welzijn op het werk. Concrete vraag, hoe ver staat men met het uitvoeren van die verschillende maatregelen? Welke maatregelen die toen werden afgesproken werden nog niet opgenomen om uitgevoerd of verbeterd te worden?

Bij de eerste twee sprekers had ik ook een beetje het gevoel dat men nogal sterk uitging van de stelling dat vroeger alles beter was, met één grote maatschappij en zonder externe organen als de DVIS en dergelijke. We zullen echter noodgedwongen moeten loskomen van de vraag om terug te gaan naar een eengemaakte spoormaatschappij want we moeten nu eenmaal vaststellen dat dit niet kan. Graag uw reactie daarop. We zitten nu in een bepaalde situatie met de Europese richtlijnen die we moeten naleven. De vraag is dus concreet hoe we binnen die structuren of dat kader kunnen komen tot een betere werking op het vlak van bijvoorbeeld de veiligheid. Dat geldt natuurlijk ook op andere vlakken maar dat zou ons te ver leiden. Ik wil dan even verwijzen naar een antwoord dat we hebben gekregen vanuit de spoormaatschappij over meer en beter overleg over veiligheid binnen het zogenaamde *safety platform*.

Binnen dat *safety platform* zou ook een werkgroep of een forum in het leven zijn geroepen waar met de treinbestuurders, dus rechtstreeks met het personeel, wordt gesproken over bepaalde problemen op het vlak van veiligheid. Functioneert dit? In hoeverre krijgen de problemen die daar aankaart worden ook effectief gevolg?

Linda Musin: Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier les différents intervenants pour leur exposé détaillé.

Beaucoup de questions ont déjà été posées. Je ne reviendrai pas sur la question des séries dont vous avez déjà beaucoup parlé au printemps ou sur les dépassements de signaux, etc.

Je voudrais rebondir sur l'intervention de mon collègue, Jef Van den Bergh, et revenir au rapport tripartite, au plan d'accélération. En effet, si, à

l'époque, vos exposés étaient critiques, je vous sens aujourd'hui globalement amers. Vous parlez d'attentisme, d'un manque de communication.

Au printemps, on avait le sentiment qu'avec le plan d'accélération au niveau de l'implémentation de la TBL1+, le rapport tripartite, il y avait une réelle volonté d'avancer.

Aujourd'hui, on a l'impression – dites-moi s'il ne s'agit que d'une impression – que, depuis, il ne s'est plus passé grand-chose.

Je voudrais revenir – on parle beaucoup de systèmes de sécurité dans cette commission – à l'aspect humain qui est au cœur de la problématique. Je pense ici au conducteur du train qui est une pièce maîtresse en matière de sécurité du rail.

Au printemps, vous aviez formulé différentes propositions. Vous aviez, par exemple, proposé d'adjoindre un second conducteur de train au moins pour les horaires ou les lignes plus délicates. Vous aviez également proposé de prendre une mesure visant à ce que les prestations de nuit qui commencent entre 23 heures et 5 heures du matin portent sur une durée maximale de 6 heures. Depuis, ces propositions ont-elles fait l'objet de discussions au sein de l'entreprise? Des réunions se sont-elles tenues? Avez-vous été entendu de quelque façon que ce soit?

Par ailleurs, à l'époque, vous aviez parlé de la procédure de départ pour les quais qui ne sont pas équipés d'un signal d'arrêt et vous aviez évoqué une solution possible via un signal de répétition. Confirmez-vous que rien n'a été fait depuis en la matière? Pourriez-vous me donner des précisions à ce sujet?

En bref, depuis le printemps, où existait une possibilité d'aller de l'avant au niveau du rapport tripartite, des concertations ont-elles ou non eu lieu?

Éric Thiébaud: Monsieur le président, je voudrais, moi aussi, remercier les syndicats pour leurs éclaircissements très intéressants.

Je voudrais revenir sur la problématique des dépassements des feux rouges qui est très importante. Cette question préoccupe d'ailleurs particulièrement pratiquement tous les interlocuteurs que l'on a auditionnés dans cette commission. Ce phénomène est donc très inquiétant.

J'ai constaté qu'en cas de dépassement d'un feu rouge, la SNCB suspendait immédiatement le conducteur. Une enquête est menée et on attend que cette dernière soit terminée pour éventuellement casser cette suspension.

La SNCB doit réagir par rapport à ce type de problème. Toutefois, la solution est un peu radicale et l'on peut imaginer qu'elle est ressentie par le conducteur comme une espèce de punition. Monsieur Gelmini, j'ai lu, dans les rapports de la précédente commission, que vous avez dit qu'on ne fait jamais exprès de dépasser un feu rouge. Ce n'est certainement jamais volontaire mais il doit pourtant bien y avoir une raison. En tant que représentants syndicaux, avez-vous un contact avec vos directions pour trouver, humainement, une autre façon de traiter ce problème? N'y a-t-il pas d'autres alternatives que la suspension? Ne croyez-vous pas que c'est justement l'une des clés de la culture de sécurité par rapport à ces dépassements de feux rouges?

Tous les rapports que nous avons pu lire sont globalement très intéressants. Différentes propositions sont formulées dans les trois principaux rapports que la commission a analysés. Celles-ci visent à améliorer à moyen et à long terme la sécurité du rail. Auriez-vous des propositions complémentaires à formuler dans le contexte humain, entre autres sur le biorythme et la répartition de la masse de travail?

Dans cette commission, il a souvent été question des systèmes de sécurité et de freinage automatique. Comme on nous le dit depuis des mois, c'est surtout le conducteur qui est l'élément clé sur le plan de la sécurité. Depuis le début des analyses de la commission, on nous dit que c'est la signalisation latérale qui est la plus importante et l'attention du conducteur par rapport à celle-ci. La clé de la sécurité reste donc le conducteur! Quelles sont dès lors vos propositions pour l'encadrement spécifique des conducteurs?

Toujours dans la problématique des conducteurs, j'ai lu, le 16 novembre, une information qui m'a paru assez étonnante: 50 machinistes de la SNCB auraient reçu un cours pour contrôler le train avant le départ. Monsieur Mercier, je m'interroge sur cette question. On dit que des machinistes de gares de triage doivent effectuer des trajets avec des trains de marchandises dans un périmètre de quelques kilomètres autour de ces gares. Il était question de 50 personnes qui auraient reçu une formation pour contrôler les trains avant de commencer un trajet. Même s'il s'agit d'un

contrôle de base, cela me semble étonnant. Pourriez-vous m'en dire plus à ce sujet? Est-il vraiment positif de demander à des personnes qui ne sont pas réellement formées pour cela d'effectuer, avant leur service, une tâche supplémentaire, une inspection de sécurité?

De voorzitter: Ik heb iedereen het woord gegeven die dit gevraagd had?

Dank u voor de uiteenzetting. Als u het mij toelaat, zou ik zelf nog een viertal vragen willen stellen. De eerste vraag, mijnheer Mercier, betreft uw kritiek op het TBL1+-systeem. Collega Van den Bergh en anderen hebben al gevraagd wat u dan zelf voorstelt qua timing inzake de uitrol van ETCS. Hebt u een alternatief voorstel? In welke tijdspanne kan dit geïnstalleerd worden?

Ik richt me tot de andere organisaties. U hebt hier uitspraken gedaan omtrent het verdedigen van het ETCS, level 3 systeem. In de vorige zittingen heeft men ons gezegd dat de duurtijd voor het installeren van dat systeem tot 2020 of zelfs langer zou lopen. Is er voor u een mogelijkheid om in discussie te gaan en een ETCS, limited supervision te installeren op sommige lijnen en een full supervision op andere lijnen? Zo ja, wat is uw visie daaromtrent?

Andere collega's hebben vragen gesteld omtrent het driehoeksoverleg dat in maart werd aangekondigd. Ik heb een vraag over de werkgroep Seinvoorbijrijdingen. Ik meen begrepen te hebben dat deze werkgroep een maal is samengekomen. Was er in maart aanvankelijk niet in voorzien dat er snel een werkgroep zou worden opgestart om effectief tot resultaten te komen?

Andere collega's hebben ook al gezegd dat wij de discussie hebben gevoerd over een bestraffende organisatie, bijvoorbeeld bij Seinvoorbijrijdingen, die de omslag zou moeten maken naar een lerende organisatie. Hetzelfde betreft bijvoorbeeld de werkgroepen voor het plaatsen van herhalingsseinen bij het verlaten van stations, procedures AVG en dergelijke. Wat is daarvan effectief in de praktijk gekomen?

Andere sprekers hebben in deze commissie ook de vraag gesteld omtrent het gebruik van een private gsm in de stuurcabine. Wat is uw visie daarop? Moeten wij aanbevelingen schrijven omtrent het al dan niet beperken van dat gebruik? Het gaat om een opmerking van DVIS.

Ik kom dan bij een laatste element. Ik meen

begrepen te hebben dat treinstellen die in herziening gaan, stelselmatig met TBL1+ uit de werkplaatsen komen. Is dat effectief het geval? Soms wordt dit immers van op de werkvloer ontkend.

Een laatste vraag heeft betrekking op heel de discussie over de veiligheidscultuur. Andere collega's hebben gezegd dat u in de jaren 90 een partner was in de raad van beheer terwijl dit nu minder het geval is. Wat als u zelf een appreciatie moet geven over die veiligheidscultuur? In uw eerste uiteenzetting hebt u gezegd dat dit niet vet was.

Welke vijf punten ter verbetering hebt u concreet om deze veiligheidscultuur met onmiddellijke ingang te installeren?

Gérard Gelmini: Monsieur le président, nous allons essayer de trier les questions que les honorables membres ont bien voulu nous poser. Je ne promets pas de répondre précisément à toutes les questions tant il y a de questions complémentaires, nos exposés ayant été à ce point incompréhensibles ou au contraire si intéressants qu'ils ont suscité votre curiosité, ce dont je vous remercie! Heureusement, mes collègues sont là pour compléter.

Tout d'abord, au sujet de la CGSP-ACOD, je voudrais être clair: notre vision à terme, c'est l'ETCS niveau 3 sur tout le réseau, et même sur tout le réseau européen, avec concomitamment, tout le matériel embarqué dans tous les engins automoteurs. Bien entendu, je décris là une situation quasi-utopique, une situation de rêve qui n'est pas faisable immédiatement – d'après ce qu'on me dit, car je ne suis ni technicien, ni spécialiste. En attendant, va-t-on se croiser les bras? Non, bien sûr. J'entends dire que l'installation du TBL1+ proposerait un niveau de protection équivalent à l'ETCS *limited supervision*, au lieu du *full supervision* que nous voulons.

Si cela permet d'avancer, pourquoi pas? Mais notre volonté à nous est d'aller le plus vite possible vers un système complet et intégré partout et tout de suite, pour être clair sur cette question.

De **voorzitter:** Ik wil hier onmiddellijk op inspelen. Aan de verschillende vakorganisaties is gevraagd wat hun visie op dit thema was. Dit lijkt mij belangrijk. Ik hoop dat wij daar niet telkens op moeten terugkomen.

Dominique Dalne: En ce qui concerne la CSC-

Transcom, je l'ai dit dans mon exposé introductif, monsieur le président, il est clair que nous sommes partisans de l'ETCS (3^{ème} génération) car on tend vers l'absolu de la sécurité, en sachant qu'il peut encore y avoir des défaillances.

Par ailleurs, entre le choix d'un risque important d'une catastrophe et la réduction de ce risque en optant pour une technologie intermédiaire, nous avons choisi cette dernière et marqué notre accord en tenant compte, d'une part, des différences de points de vue des ingénieurs sur les différentes possibilités et, d'autre part, des moyens disponibles tout en sachant qu'il s'agit d'un processus progressif.

En réponse à l'une de vos questions, s'il faut aller vers un système intermédiaire avec un système partiel qui s'approche de l'ETCS et ce, en plusieurs étapes, nous y sommes favorables.

Roland Vermeulen: Ik heb inderdaad wat kritiek geuit op het TBL1+-systeem, terecht denk ik, maar om te vermijden dat wij in een vacuüm terecht komen en de veiligheid niet is gegarandeerd – wij kiezen zoals de vorige sprekers ook voor het ETCS3-systeem – zijn wij ons ervan bewust dat wij in de gegeven omstandigheden moeten opteren en ons neerleggen bij wat in de maatschappij werd beslist. Met het akkoord van de organisatie van de twee vorige sprekers moesten wij ons noodgedwongen akkoord verklaren met het TBL1+-systeem.

Arthur Mercier: Pour nous, il est clair – comme nous l'avons exprimé déjà à de nombreuses reprises – que nous ne voulons pas du TBL1+, ou alors, en attendant l'ETCS, un système nettement amélioré par rapport au fonctionnement actuel de ce système.

Nous préférons que la SNCB, et nous l'avons rappelé lors de la réunion de la semaine dernière, fasse marche arrière, qu'elle avoue s'être trompée dans le choix du système et décide d'installer le plus vite possible l'ETCS.

J'aimerais attirer votre attention sur un point: nos collègues luxembourgeois ont bien compris toute l'importance de la sécurité sur leur réseau. En un an, ils ont totalement équipé leurs réseau et engins de traction. Évidemment, on ne peut comparer le Luxembourg avec la Belgique: néanmoins, si vous avez envie de mettre les moyens, cela peut se faire très vite. Bien sûr, nous ne demandons pas à la SNCB d'installer le tout en six mois. Nous sommes conscients qu'il faudra du

temps.

Pour que vous compreniez mieux, car certains ici n'ont pas bien compris ce que représente pour nous l'ETCS, je prends une comparaison: depuis un certain temps, je regarde la fenêtre en face. Imaginons que, depuis quelque temps, de nombreuses personnes sont tombées par la fenêtre et se sont tuées sur la rue ci-dessous. Alors, finalement, il serait décidé, pour éviter d'autres chutes à l'avenir, de l'équiper d'un système de sécurité qui empêcherait les personnes de tomber.

Actuellement, le choix de la SNCB serait d'estimer bon d'installer un garde-corps de cinq barres d'acier devant la fenêtre afin d'être sûr que personne ne tomberait plus. En attendant cette installation, elle placerait une corde à la place. Aujourd'hui, faire venir une personne, monter une échelle, forer des trous, effectuer donc un travail pour placer une corde, tout cela représenterait une dépense, alors que, dans quelques années, il faudra faire revenir quelqu'un pour effectuer un travail identique. Ce sera à ce moment-là seulement que l'on pourra admettre que la fenêtre est sécurisée.

En fait, c'est ce que nous essayons de faire comprendre à la SNCB: au lieu de placer une corde, installons immédiatement un bon système de sécurité pour empêcher les chutes. Nous comprenons qu'il serait impossible d'équiper toutes les fenêtres sur deux jours. Cela prendra du temps, mais il faut au moins décider de le faire.

Je reviens à ce que j'expliquais tout à l'heure: l'action de grève que nous lançons demain est destinée à faire comprendre à la SNCB qu'elle a fait le mauvais choix, qu'elle fasse marche arrière. La semaine dernière, lors de la réunion avec les responsables de la SNCB, nous avons demandé que la SNCB reconnaisse avoir commis une erreur de choix, puisque tout le monde le dit.

Vous l'avez bien compris: mes collègues présents disent exactement la même chose que nous; les rapports le confirment mais aussi tous les spécialistes du terrain chez nous: les instructeurs, les ingénieurs qui travaillent sur le terrain mais qui n'osent rien dire de peur d'avoir des sanctions. Tout le monde pense et est convaincu que nous avons fait le mauvais choix!

Ce que nous attendions la semaine dernière, c'est que la SNCB fasse un pas en arrière, reconnaisse s'être trompée et s'engage à abandonner l'installation du TBL1+ ou en tout cas, dans

l'immédiat, essaie de trouver une solution pour l'améliorer mais, installer l'ETCS dans vingt ans, je ne sais pas si vous êtes conscients de cette échéance! Attendre encore vingt ans, cela signifie que des personnes vont encore payer de leur vie les mauvais choix d'aujourd'hui. C'est simple!

Le **président**: Vous dites qu'il ne faut pas mettre en œuvre l'ETCS (*limited supervision* ou *full supervision*) dans un délai de six mois mais avez-vous un planning à respecter?

Arthur Mercier: Je ne suis pas un technicien. Ce que nous demandons, c'est que l'ETCS soit installé le plus rapidement possible mais dans tous les cas, dans un délai maximum de cinq ans.

De **voorzitter**: Collega's, wil nog iemand bijkomend repliceren over dit thema? Dan hoeven wij er straks niet op terug te komen. Ik voel dat dit een belangrijk thema was in uw vraagstelling.

Arthur Mercier: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais encore apporter une petite précision.

Au niveau de TBL1+, il faut savoir que ce système actuellement installé sur les engins moteur, en cas d'avarie, est isolé. Cela signifie qu'il n'existe plus! Dans notre réglementation, rien n'est prévu dans ce cas précis. En d'autres termes, les machines fonctionnent comme si on n'y avait pas installé la TBL1+. Vous pouvez ainsi partir d'Ostende jusqu'à Arlon en franchissant tous les feux rouges!

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik zou aan de heer Mercier een paar vragen willen stellen.

Hij wekt immers de indruk dat wij binnen de kortst mogelijke tijd – drie tot maximaal vijf jaar – overal ETCS op het hele Belgische spoorwegnet en op alle rollend materiaal kunnen installeren. Indien wij merken hoeveel kilometer spoorlijnen er vandaag in heel Europa met ETCS is uitgerust, lijken zijn woorden mij een onmogelijke zaak. Indien wij merken hoeveel tijd het kost om één lijn over een lengte van nauwelijks meer dan twintig kilometer met ETCS uit te rusten en alle coördinaten en dies meer in het ETCS-systeem in te voeren, is wat hij verklaart, praktisch onmogelijk.

Moeten wij dus naar een periode van vijf jaar gaan, zonder veiligheidssysteem en zonder TBL1+? Moeten wij dus tien of vijftien jaar – vijf jaar is immers totaal onrealistisch – met een onveilig spoorwegnet leven?

Mijnheer Mercier, ik begrijp echt niet dat u zaken durft poneren die volgens mijn bescheiden mening technisch totaal onrealistisch zijn.

Ronny Balcaen: Monsieur le président, ce débat nous occupe depuis le début de la commission. Il est très difficile de trancher. Il me semble cependant utile d'étudier la piste évoquée par M. Dalne relative aux systèmes ATP utilisés dans d'autres pays européens et qui permettraient de faire évoluer TBL1+, en attendant l'ETCS. Je ne sais pas de quelle manière, ni selon quel plan de migration mais il faut garder cet élément à l'esprit dans nos travaux.

La suppression de TBL1+ aujourd'hui, en attendant l'ETCS paraît *a priori* peu réaliste. Ne faut-il pas réfléchir à d'autres systèmes ATP plus performants qui ne sont pas encore l'ETCS mais qui pourraient peut-être permettre une accélération plus rapide de la sécurité que ne le permet TBL1+? À ce propos, je rejoins le constat de chacun des intervenants sur le peu d'améliorations qu'apporte TBL1+.

Le **président:** Je donne à nouveau la parole à M. Mercier pour qu'il puisse répondre à la réaction de M. Van den Bergh.

Arthur Mercier: La semaine dernière, la direction de la SNCB nous a expliqué qu'en installant TBL1+, on allait, suivant les prévisions, passer d'une moyenne de 95 dépassements de signaux à 24 ou 25. Je ne comprends pas pourquoi on s'obstine à choisir un système qui n'est pas efficace, étant donné que, d'après les estimations, il y a aura tout de même 25 cas de dépassement du signal présentant un risque de catastrophe. Il me semble que vous ne comprenez pas toute l'importance d'abandonner l'installation de TBL1+ en faveur de l'ETCS. Pourquoi ne pas installer l'ETCS aujourd'hui plutôt que de commencer par installer TBL1+? Installer l'ETCS dans 20 ans est inadmissible! J'en reviens à ce que je vous disais précédemment. Les Luxembourgeois ont installé l'ETCS partout sur leur réseau en un an de temps. Cela doit être faisable en Belgique dans un délai relativement rapide.

Jef Van den Bergh: Mijnheer de voorzitter, ik wil toch een feitelijk gegeven meegeven. Er wordt hier nogal gemakkelijk gezegd door de heer Mercier dat de rapporten zeggen dat dit een slecht systeem is. Naar mijn lezing van de rapporten stellen de experts niet dat dit een slecht systeem is, wel dat dit geen volkomen systeem is, maar het is geen slecht systeem. Meer zelfs, de experts stellen uitdrukkelijk dat dit een vooruitgang is op

het vlak van veiligheid en dat men zeker niet mag stoppen met de installatie hiervan.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik vermoed dat ik dezelfde verslagen als de heer Van den Bergh heb gelezen, maar ik lees toch wel iets anders. Er is dan een beetje discussie of het glas halfleeg is of halfvol. Het is natuurlijk veiliger. Elke maatregel verhoogt de veiligheid. Men kan natuurlijk ook aan elk sein een personeelslid van de NMBS plaatsen, dat zal de veiligheid ook nog verhogen. De vraag is vooral of het een goed systeem is, in afwachting van ETCS. Daarover gaat de discussie.

De **voorzitter:** Wij hebben de verschillende visies gehoord, van commissieleden en van vertegenwoordigers van de syndicale organisaties. Ik stel voor dat wij dit deel afronden, vermits ik vaststel dat toch iedereen op zijn standpunt blijft.

Gérard Gelmini : Monsieur le président, si les membres de la commission sont d'accord, mon collègue Dominique Dalne a demandé s'il pouvait répondre avant moi car il devra bientôt nous quitter.

Dominique Dalne: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst op de vragen van mevrouw Somers en de heer Veys antwoorden.

U hebt gelijk als u zegt dat de erkende vakbonden vanaf de jaren 90 maar ook vanaf 1926 deel uitmaakten van de raad van bestuur. U hebt gelijk.

En ce qui concerne l'aspect sécurité, qu'avons-nous fait en tant que membres du conseil d'administration, à partir des années '90? Je vous invite à lire le premier contrat de gestion publié en octobre 1992 dans lequel on consacre un chapitre à la sécurité, à des moyens d'investissement. Il ne faut pas oublier que nous sortions de la catastrophe de Aalter, qui a eu lieu en 1982 et que c'est suite à cette catastrophe que nous avons essayé de développer un système de freinage lorsqu'il y avait franchissement de feu rouge. À partir de ce moment-là, il y a eu un débat très technique pour savoir quelles étaient les meilleures solutions. Nous ne sommes pas spécialistes de la technologie, nous avons donc entendu pas mal de points de vue sur ce qu'il était possible de faire. Ensuite, le conseil d'administration a pris la responsabilité de réaliser un certain nombre d'investissements après avoir posé un choix technologique. On peut critiquer ce choix aujourd'hui mais au moment de la prise de décision, c'était la solution technique en cours de

développement qui était la plus sécurisante.

Une question a été posée concernant la consultation des séries et les prestations des conducteurs. Nous sommes effectivement dans cette phase. En ce qui concerne la CSC Transcom, nous avons dû activer la procédure de concertation avec l'entreprise parce que, lors de la consultation des délégués de terrain sur l'humanisation des prestations et le problème du biorhythme, il n'a pas été tenu compte d'une rencontre qui a eu lieu il y a un an avec la direction. Nos délégués nous ont informés de ce fait et nous avons dû, malheureusement, créer un rapport de forces et activer cette procédure, qui est une sorte de bâton qu'on agite devant la direction, avec menace de grève.

Je trouve qu'il est dommage de devoir travailler dans un système de rapport de forces. Nous aurions tous à y gagner si les choses se faisaient plus naturellement.

En ce qui concerne une des questions de M. Van den Bergh, je dirais qu'il y a un certain nombre de groupes de travail au sein des organisations syndicales qui reprennent les différentes catégories professionnelles, notamment les conducteurs. C'est à travers ces groupes de travail que notre organisation prend ses orientations sur les choix en matériel, sur les conditions d'humanisation des prestations. Nous relayons ces orientations aux différents niveaux de la direction de la SNCB.

À M. Thiébaud, je répondrais qu'il y a parfois un problème au niveau du choix du matériel et de l'investissement en matériel. Vous avez entendu récemment dans l'actualité que beaucoup de feuilles étaient tombées sur la ligne de Luxembourg. Cela suscite un certain nombre de problèmes d'adhérence des trains à la traction et au freinage. Cela constitue donc un risque réel.

Il faut savoir que, dans le passé, l'équipement matériel comprenait un système de "sablière": on plaçait des grains de sable sur les rails pour qu'en cas de freinage, l'adhérence soit améliorée; de même, en phase de traction, ce sable joue la fonction d'agripper davantage le rail.

Ainsi, certains éléments avaient déjà été discutés dans le passé avec la direction; aujourd'hui, le choix d'investissement de ce nouveau matériel fait en sorte que cette technologie a été changée au profit d'un système anti-enrayage, mais nettement moins performant et sécurisant.

C'est un élément supplémentaire: il ne s'agit pas que de signaux et de technologie, mais parfois aussi d'un choix de matériel.

Monsieur le président, je laisse le soin à mes collègues de poursuivre. Vous m'excuserez, mais je suis attendu à une autre réunion importante, mais sachez que j'attache beaucoup d'importance à cette commission également.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Dalne, voor uw aanwezigheid.

Roland Vermeulen: Er werd ook nog een aantal vragen gesteld over de detectie van een probleem. Het is zo dat het uiteraard afhankelijk is van wat er precies wordt vastgesteld. Als het gaat over de veiligheid van een locomotief, dan is het zo dat die treinbestuurder, als dat in een station gebeurt, uiteraard beroep zal doen op de technische mensen van dat station, ik bedoel dan op schouwers en mensen die technisch bevoegd zijn om te proberen daaraan een oplossing te geven. Als men het niet kan herstellen of als het probleem te groot is, dan wordt die trein, die locomotief gewoon vervangen of wordt die trein desgevallend afgeschaft.

Als het om zaken gaat die weliswaar belangrijk zijn maar die de veiligheid van de treinrit niet in het gedrang brengen, is het zo dat dit wordt gemeld op de treinfiche. Elke treinbestuurder heeft een dienstregeling bij, zoals de heer Mercier getoond heeft. Dat wordt vermeld en er wordt uiteraard ook nog contact opgenomen met de verdeler van het materiaal en desgevallend met andere personen om mee te delen wat de ernst is van hetgeen is vastgesteld.

De opvolging daarvan gebeurt via de meldingen van hetgeen is vastgesteld. Er wordt daar dan beslist, hetzij om de locomotief terug te sturen of te laten vertrekken naar een atelier dat de nodige herstellingen kan uitvoeren, hetzij om het ter plaatse te herstellen; als het enigszins mogelijk is. In elk geval wordt de opvolging van het materiaal opgevolgd door de verschillende diensten, van de diensten materiaal en van de treinbestuurders.

U hebt ook gesproken over de dienstregeling. Mijn collega heeft het reeds aangehaald. De humanisering van de prestaties is belangrijk, niet alleen voor het bioritme, het feit dat men om 04.00 uur moet beginnen, 's anderendaags om 06.00 uur en de derde dag om 03.00 uur, dit is zeker niet gunstig voor het bioritme van een persoon. Net als de collega van het christelijke syndicaat reeds heeft gezegd, wij hebben daarop

reeds een paar keer gereageerd, recent nog, omdat blijkt uit de diensten die in voege gaan op 12 december dat de NMBS nog steeds niet geleerd heeft uit de vaststellingen die wij gedaan hebben in het verleden en in een aantal diensten nog steeds geen rekening houdt met het aspect veiligheid en met het aspect tijd, om een treinrit te beëindigen en in de andere richting terug te keren.

Recent nog is er een circulaire geweest waarin aan de treinbestuurders gezegd wordt dat als men aankomt met een trein, die moet beëindigen en zich naar de andere kant moet begeven, men zoveel tijd heeft per rijtuig, maar het is uiteraard ondenkbaar, als men toekomt in bijvoorbeeld Antwerpen Centraal en men vijf minuten later moet terugkeren in de andere richting, dan is dit onmogelijk zonder de eigen veiligheid en de veiligheid van de reizigers in het gedrang te brengen.

Dat betekent dus dat daar meer tijd voor voorzien moet worden. Na de gesprekken die wij gevoerd hebben met de ingenieurs en de verantwoordelijken, zijn we tot een consensus gekomen. Daar waar de dienst gewijzigd kan worden, werd ze gewijzigd. Daar waar dat niet kan, mag en kan de betrokken treinbestuurder, en ook de treinbegeleider voor de veiligheid van de reizigers, de nodige tijd nemen die reglementair voorzien is om in alle veiligheid de nieuwe treinrit aan te vatten.

Er zijn enkele vragen gesteld over de Europese regelgeving. Het is evident dat we die zullen volgen en dat we die moeten volgen. Wat Europa ons voorschrijft, moet uiteindelijk omgezet worden in Belgisch recht. Het moet ook omgezet worden in de reglementering van de NMBS. Daar kunnen we weinig over discussiëren. We kunnen proberen – wat meestal gebeurt – om dat wat voor ons uit te schuiven, maar het is duidelijk dat wij hoe dan ook die regelgeving zullen volgen.

Wat de herhalingsseinen AVG betreft, in de praktijk is dat een zaak die eigenlijk wordt gevolgd door Infrabel. Ik heb in het begin van de uiteenzetting gezegd dat er bij nog een aantal stations en vooral stopplaatsen vaststellingen gebeurd zijn die vandaag niet meer kunnen. Het voorbeeld is gegeven. Een aankomst in een station waarbij een sein twee gele lichten vertoont, zegt dat het volgende sein rood is, dus dat er niet vertrokken mag worden. De reglementering van de treinbestuurder voorziet in een aantal zaken in dat geval. Als de treinbestuurder via het korte geheugen daar geen vat op heeft of daar niet meer aan denkt, dan krijgen we toestanden zoals

we die gekend hebben, en die moeten te allen tijde worden vermeden. Vandaar onze terechte vraag om de stations die niet uitgerust zijn en die in die gevarenzone liggen, uit te rusten met een bijkomend herhalingssein of een AVG als dusdanig.

Ik denk dat ik voor de rest al de vragen heb beantwoord.

Er is ook nog gesproken over het gebruik van een private gsm in de stuurcabine. Ik denk dat dit moeilijk ligt. We kunnen moeilijk alle treinbestuurders die hun treinrit aanvatten, aftasten om na te gaan of zij een privé-gsm bij hebben. In de praktijk zullen we dus moeilijk kunnen verhinderen dat de treinbestuurder tijdens de rit privé wordt gebeld of zelf telefonisch contact opneemt.

De voorzitter: Indien er geen bijkomende vragen meer zijn voor de heer Vermeulen, dank ik hem voor zijn komst naar de commissie.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, je tenterai de satisfaire une part importante de vos questions. Je commencerai peut-être par deux points soulevés par Mmes Somers et De Bue ainsi que par M. Van den Bergh, au sujet de la présence des organisations syndicales auparavant.

Selon M. Van den Bergh, à m'entendre, la situation antérieure était préférable. Il faut quitter cette nostalgie. À la limite, il me dit d'être progressiste et d'accepter l'évolution! Certes, il a entièrement raison. Je n'ai pas envie d'être un vieux réactionnaire brontosauve, qui date des grandes glaciations de l'ère secondaire!

Fort bien! Évoluer, c'est peut-être évoluer dans le bon sens. Que s'est-il passé dans les années antérieures aux années 1990? Les organisations syndicales étaient représentées dans les conseils d'administration. Je pense qu'il ne faut certainement pas dédouaner la responsabilité de chacun des administrateurs de l'époque, quels qu'ils soient, fussent-ils représentants d'une organisation syndicale.

Si des questions doivent être posées, elles doivent l'être à chacun des administrateurs et aux représentants des organisations syndicales de l'époque. Les collègues qui sont aujourd'hui "aux affaires" au sein de l'organisation syndicale n'ont, eux, jamais siégé au sein de ce conseil d'administration. Mais dire cela serait trop facile me concernant.

Je ne me limiterai donc pas à cela. Chacun sait que, depuis 1991, les plans d'investissement de l'entreprise publique autonome qu'est devenue la SNCB sont des plans d'investissement qui ne se concrétisent pas et qui ne s'établissent pas simplement par la seule volonté des conseils d'administration, mais des plans qui sont décennaux, voire dodéca décennaux, pour ce qui concerne le dernier plan, et qui ont été soumis aux arbitrages de toutes les composantes politiques de cet État fédéral. Je ne vous cacherai pas - vous êtes mieux placés que moi pour le savoir - que ces arbitrages sont souvent difficiles et les enveloppes très peu extensibles.

Une fois rentrés dans ces cadres fermés, ces boîtes scellées à triple tour, il est difficile d'en sortir.

Néanmoins, je pense qu'il serait très intéressant d'évaluer à partir de maintenant, en se servant des erreurs du passé, si, dans le cadre des nouveaux contrats de gestion à conclure, on met bien l'accent sur la sécurité. En effet, nous constatons que cela n'existe plus depuis le premier contrat de gestion, à partir du moment où les organisations syndicales ne siègent plus au sein des conseils d'administration. Et il n'est plus fait référence, dans les contrats de gestion, aux contraintes de sécurité.

Il serait donc intéressant de réinscrire des objectifs clairs à atteindre pendant la durée du contrat de gestion. Et pourquoi pas avec du *reporting* devant les assemblées jugées compétentes sur l'évolution de la sécurité au cours des années dudit contrat de gestion? Voilà qui me paraît un élément très raisonnable.

Dans la foulée, on pourrait aussi envisager qu'une décision prise à un moment ne soit pas figée; que les procédés pourraient migrer vers un système plus performant que ce qui n'est établi pour l'heure. Cela répondrait à une des inquiétudes de M. Balcaen. Pour obtenir l'*ETCS full supervision level 3*, dont on parle maintenant, on devrait pouvoir s'adapter et l'adopter. Il reste donc diverses choses à faire encore à ce sujet.

Deuxième sujet, plusieurs fois répercuté: qu'est devenu le fameux rapport tripartite?

Mme Musin disait tout à l'heure « si je vous sentais enthousiaste quand nous nous sommes vus, il y a quelque temps, je vous sens à présent plus ou moins amère. Que s'est-il passé entre ces deux moments ? ».

L'histoire qu'on ne vous raconte probablement pas, c'est qu'entre le moment où ce rapport a été discuté entre les organisations reconnues, les CEO du Groupe SNCB, le cabinet et la ministre elle-même des Entreprises publiques, c'est-à-dire dans le courant du mois de mars, pour une conclusion fin mars, et le moment où tout cela a été mis en œuvre, ont été publiés les comptes de résultats des trois entreprises du Groupe SNCB. Ces comptes de résultats ont été épinglés par tous et par toutes; ils ont fait les gros titres de la presse: 288 millions de déficit pour le seul opérateur ferroviaire qu'est la SNCB.

Partant de là, a-t-on réalisé ou non certaines choses?

Un certain nombre de choses ont été faites. Au-delà de ce qui était prévu, un certain nombre d'engins à moteur sont rentrés dans les ateliers en vue d'être équipés de l'appareillage pour pouvoir détecter les balises TBL1+ qu'on implémentait dans l'infrastructure. Cela a d'ailleurs conduit à des mécontentements qui ont été relayés par la presse car il a fallu, pendant la période estivale, supprimer certains trains pour permettre de faire rentrer les engins en atelier afin de subir les révisions nécessaires à l'adaptation et à l'embarquement de ce système de détection des balises. Cela signifie également que pendant cette période estivale, certains travailleurs du Groupe SNCB, qui avaient probablement planifié des vacances, ont dû y renoncer car il y avait un surcroît de travail car, pour effectuer ces mises en conformité, aucun personnel supplémentaire n'a été prévu. De plus, à cette période, nous nous trouvons dans un processus de diminution des dépenses.

Il y a eu des avancées et des accélérations tant dans l'implantation des balises et du câblage y afférent que dans l'aménagement des postes de conduite d'engins automoteurs. Il n'en reste pas moins vrai qu'un paquet de dispositions prises dans cet engagement tripartite sont, pour l'heure, restées lettre morte. Ces dispositions avaient trait à certaines questions que vous nous posez concernant nos propositions en matière d'amélioration de la sécurité.

À titre d'exemple, il y avait une enquête du CPS concernant le quotidien des conducteurs et une étude concernant les dépassements de signaux. Je crois qu'on confond deux analyses différentes. La première a été réalisée par des psychologues de CPS et visait à savoir comment était perçue la charge de travail des conducteurs en fonction des

heures, du type de service, de la monotonie du service, de la difficulté du service et du type de matériel utilisé. Cette enquête était réalisée lors de visites médicales périodiques des conducteurs.

Lors de ces visites médicales, 84 % des conducteurs ont ainsi été questionnés sur leur vécu journalier. Cela a permis à l'équipe de psychologues de CPS de faire une radiographie objective du ressenti quotidien d'un conducteur.

On me demande ce qu'est devenue cette étude. Elle fut remise pour discussion au sein de la Commission nationale de prévention et de protection du travail. Jamais, elle n'a été discutée plus avant, étant entendu que l'on a considéré que d'autres choses plus importantes devaient être réalisées et étant entendu que, depuis lors, un certain nombre d'autres accidents ont émaillé le tableau. En effet, la catastrophe de Buizingen a été suivie par celle d'Arlon.

Pour l'heure, cette étude est restée dans les cartons. Cependant – je me rappelle l'avoir dit à l'époque – elle était, à mon sens, déjà biaisée. En effet, lorsqu'un conducteur se présentait à la visite médicale censée statuer s'il pouvait continuer à travailler, il recevait ce questionnaire. S'il avait le temps d'y répondre, il était néanmoins sous pression. Je demanderai à M. Mercier de confirmer ou d'infirmier mes propos, dès lors que n'étant pas conducteur, je n'ai pas eu à répondre à cette enquête.

Si celle-ci a le mérite d'exister, elle n'est pas à comparer avec ce que nous avons demandé dans le document tripartite, à savoir que le CPS nous dresse une analyse approfondie pour chaque cas de dépassement de signaux, en constatant l'heure de ce dépassement, les conditions dans lesquelles le conducteur se trouvait, le nombre d'heures et de jours de prestations avant le franchissement du feu rouge, l'amplitude horaire, les conditions de conduite, les conditions de repos des conducteurs.

Cette étude, nous l'attendons toujours! *A fortiori*, nous l'attendons avant de pouvoir en discuter pour proposer, comme demandé dans le document tripartite, des améliorations et prendre en compte ce que nous soupçonnons et qui a été confirmé au travers d'autres études effectuées singulièrement par des compagnies d'assurances canadiennes, à savoir que le manque de vigilance, le manque de réactivité est corrélatif au biorythme de chacun et donc à certaines heures exactes du cycle de vigilance de toute horloge biologique humaine.

On n'en est nulle part.

On avait parlé aussi d'examiner dans quelles conditions une assistance aux conducteurs de train peut contribuer à une diminution du nombre de dépassements de signaux. Là aussi, les idées étaient dans l'air. Il serait temps de les synthétiser car nous ne disposons toujours pas de cette étude. En revanche, j'ai parlé tout à l'heure de toutes les tracasseries. Je ne sais pas si vous mesurez le nombre de coups de fil, le nombre de communications – on en parlait tout à l'heure, ainsi que de la pertinence de supprimer le gsm personnel –, le nombre de fois qu'un sous-chef de gare apostrophe un conducteur pour lui signaler qu'il est en retard et qu'il doit se dépêcher. Tout cela génère une dose de stress et ne pousse pas à la sérénité et à la vigilance, dès lors que nous n'avons pas de systèmes de sécurité intégrés mais uniquement des systèmes d'aide à la conduite, le principal responsable restant le conducteur.

Tant qu'on n'a pas quelque chose qui prend complètement en charge le trajet du train, il faut impérativement alléger au maximum la charge psychosociale du conducteur qui doit être vigilant. Cela passe par des recrutements nécessaires et suffisants, par des horaires de travail qui doivent être compatibles avec une vie de famille normale, même s'il faut rouler 24/24 heures, 365 jours par an parce que le chemin de fer ne s'arrête pas quand le soleil se couche. Ils doivent aussi permettre des temps de repos nécessaires pour assurer des prestations de sécurité le lendemain.

Nous pensons qu'aujourd'hui, avec l'augmentation de la productivité recherchée partout, avec la diminution des "temps non productifs", comme on les nomme dans les documents officiels, on augmente tellement la charge de travail qu'on va générer des manques de vigilance qui peuvent conduire à des catastrophes. Il faudrait donc peut-être se demander également pourquoi on demande sans arrêt au personnel du Groupe SNCB d'accroître sa productivité et pourquoi on lui demande d'essayer de faire plus en moins de temps et de respecter les horaires en transportant de plus en plus de voyageurs – à défaut de pouvoir dire la même chose pour les tonnes de marchandises.

Monsieur Van den Bergh, je reviens avec ma nostalgie du passé: une des réponses se trouve dans l'application de certaines directives européennes. Elles veulent à tout prix la libéralisation pour générer la concurrence; générer la concurrence, qu'on le veuille ou non, c'est un

choix politique. Chacun a le droit de faire ce choix, mais générer la concurrence se fait toujours et systématiquement contre des problèmes de sécurité: on essaie d'avoir le moins-disant pour obtenir le marché. Le moins-disant passe par les charges les plus faciles à éliminer, notamment les charges en termes de sécurité.

Évidemment, certaines choses sont faites. Tout à l'heure, je citais les tracasseries que rencontraient parfois les conducteurs lorsqu'ils accusent des retards de trains. En effet, il est prévu un point de contact central où les conducteurs de trains pourraient signaler les problèmes vécus en matière de signalisation, de risques, etc. Il est prévu de le mettre en place: je crois que nous en sommes aux balbutiements. Je suis donc incapable aujourd'hui de vous donner le résultat de ces points de contact.

J'ai déjà parlé de l'analyse des éléments, en termes de charges psychosociales, de tout le paquet des charges à accomplir par tout conducteur. Il s'agit d'analyser leur impact sur la charge de travail du personnel. La monotonie est un facteur qui génère le manque de vigilance, qui génère des différences de charges psychosociales. Qu'on le veuille ou non, la SNCB a aussi du personnel vieillissant: vous savez tous que 25 % du Groupe SNCB partira en retraite d'ici les dix années à venir, que des prestations successives des petits matins, parfois contre nos horloges biologiques, permettent difficilement à l'organisme de s'adapter.

Ce sont autant d'éléments qu'il faut prendre en compte et analyser. Pour l'heure, nous n'en sommes nulle part. Entre le moment de la discussion tripartite, où l'on essayait, où l'on se promettait de réaliser bien des choses, et aujourd'hui, nous en sommes plutôt à plus d'économies, plus de productivité. Nous avançons donc totalement à contre-courant. C'est pourquoi, madame Musin, vous avez pu parfois nous trouver amers.

Promettre d'implanter des systèmes de sécurité, c'est très bien, mais à condition de trouver le personnel nécessaire pour les implémenter. Or nous arrivons à l'aspect de pénurie en matière de personnel.

De quoi s'agit-il? En fait, il s'agit essentiellement de personnel lié à tout ce qui est technique et technologique, essentiellement des techniciens et des ingénieurs. Je crois que c'est M. Vandeput qui me demandait quel était le reliquat. Je n'ai pas de chiffres précis mais j'ai vérifié ceci: en 2009, il

manquait 108 techniciens électromécaniciens; en 2010, c'est 139 et si je cumule les deux, cela fait 247. Je ne sais pas si c'est la situation exacte aujourd'hui mais cela donne en tout cas un ordre de grandeur. Il manque également 93 ingénieurs. Ce n'est tout de même pas rien: cela fait plus de 300 personnes manquantes dans la filière technique.

Pourquoi cette pénurie, cette carence en personnel technique? D'abord, sur ce qu'on appelle généralement le "marché du travail", même si je n'aime pas cette expression – mais c'est autre chose, cela nous conduirait trop loin –, la filière technique présente partout des carences.

Dans le Groupe SNCB, cette carence est peut-être plus importante qu'ailleurs parce que, comme on se prévaut d'être une entreprise dynamique où la sécurité de l'emploi est garantie, les CEO se disent qu'on peut avoir des exigences supérieures à ce qu'il faudrait normalement, pour finalement, en caricaturant un peu, recruter des techniciens électromécaniciens pour leur mettre une salopette et leur faire récuser une fosse d'atelier. Vous comprendrez que le jeune de 18 ans qui sort de l'enseignement technique secondaire préférera aller chez Phone House où il peut se présenter en cravate et où il recevra un gsm et une voiture de société plutôt que de porter une salopette à la SNCB où il devra aller tripatouiller sous les machines. On constate que certains jeunes techniciens recrutés à la SNCB ne sont pas utilisés pour leurs qualifications et partent bien vite voir si l'herbe n'est pas plus verte sous d'autres cieux.

En revanche, ce Groupe SNCB compte toujours sur un paquet de travailleurs issus du milieu ferroviaire et qui n'ont pas eu notre chance d'aller se promener quelques années sur les bancs de l'université et qui partant, sont utilisés comme électriciens adjoints, par exemple. Seulement, comme je le disais tout à l'heure, aucun enseignement, privé ou public, ne porte sur les matières ferroviaires, sauf celui qui est prodigué au sein même de la SNCB.

Pourquoi, dès lors, ne pas former des gens moins qualifiés mais dont on aurait détecté les aptitudes suffisantes à acquérir rapidement la connaissance. On pourrait leur enseigner les matières nécessaires afin qu'ils puissent, même sans diplôme reconnu émanant d'un enseignement officiel, effectuer certaines tâches.

Dans le fameux document "tripartite", il était prévu de mettre en œuvre des programmes de

formations et de les faire dispenser par des organismes tels que le VDAB, le FOREM ou l'ORBEM. Ces organismes auraient été responsables des matières générales. Le Groupe SNCB aurait, quant à lui, été chargé de dispenser des matières tout à fait particulières. Tout cela partait d'un bon sentiment. Aujourd'hui, je constate qu'aucun pas n'est fait dans ce sens, probablement pour des raisons d'économies, point sur lequel je reviendrai souvent.

Quand on ne veut pas former, il est facile de dire que l'on ne sait pas implémenter sous prétexte que l'on ne trouve pas les travailleurs nécessaires.

Le **président**: Serait-il possible que vous nous communiquiez les propositions qui ont été faites?

Gérard Gelmini: Monsieur le président, elles figurent *in extenso* dans le document "tripartite". Mais s'il n'est pas en votre possession, c'est avec plaisir que je le remettrai au secrétariat de la commission.

On m'a également demandé si j'avais été entendu depuis que les recommandations sur les séries ont été faites. Ma réponse est simple: non! Ce pour plusieurs raisons. D'abord, au niveau du changement de séries, c'est un leurre de penser qu'il y a un changement annuel. Il y a parfois un changement officiel annuel et, à côté de cela, dans certains dépôts, il y a six, sept, voire huit adaptations de séries par an.

Ce n'est effectivement pas fait pour pouvoir planifier une vie familiale digne de ce nom. Depuis des lustres, nous demandons que ce changement annuel soit organisé en janvier soit après les fêtes de fin d'année, chacun aime pouvoir planifier avec ses proches, sa famille et ses copains, les prochaines fêtes de fin d'année. Les conducteurs de train ne savent rien planifier à moyen terme, dès lors qu'ils ne savent pas si leur série ne sera pas modifiée juste avant car c'est maintenant qu'a lieu le processus final de consultation pour le changement de séries. Là non plus, on ne nous a pas entendus! Je peux comprendre l'excuse qui nous est donnée; il s'agit d'un accord pris au sein de l'Union internationale des chemins de fer, et, par conséquent, cet accord doit être pris par tous les pays. Néanmoins, je crois savoir qu'à peu près tout le monde fête la fin de l'année en même temps, sauf peut-être les Chinois. Postposer le changement annuel des séries au mois de janvier devrait dès lors également intéresser nos collègues allemands, français, néerlandais et luxembourgeois. Un petit peu de volonté politique – voici quelque temps, quelqu'un disait

cinq minutes de courage politique! – peut effectivement changer beaucoup de choses.

Toujours pour ces changements de séries, j'ai dit précédemment qu'on ne tenait pas compte de l'évolution et des études qui sont faites en termes de charge psychosociale. Les études faites ne tiennent pas compte de l'aspect psychosocial. Comme M. Mercier l'a encore montré tout à l'heure, on continue à nous proposer, en première consultation, des séries totalement irréalistes. Il faut repartir après avoir fait un tête-à-queue avant d'être arrivé en termes de timing. Je vous concède que je caricature mais avoir trois minutes pour changer de front lorsque l'on a douze voitures, c'est totalement infaisable! Heureusement, les organisations syndicales sont là pour apporter un certain nombre d'amendements au premier projet! Chaque année, les délégués sont confrontés aux mêmes modèles qu'on leur présente. Ceux-ci ne sont pas faits par des humains mais par des logiciels informatiques qui, s'ils ne sont pas programmés différemment, feront systématiquement les mêmes calculs et reproposeront à chaque fois la même série.

Si on n'introduit pas dans ces logiciels une faculté pour un *end user* d'introduire des paramètres correctifs, le logiciel refera systématiquement la même erreur et, de guerre lasse, les délégués diront que cela ne sert à rien de faire des remarques puisque systématiquement, on revient avec les mêmes choses. C'est donc énervant pour tout le monde et pas très bon pour la sécurité car des énervements et des tracasseries génèrent du stress!

Le **président**: Il faut respecter le timing car c'est important d'avancer dans nos travaux.

Arthur Mercier: M. Gelmini a bien dressé la situation. Il a répondu à toutes les questions qui étaient encore en attente. Je n'ai qu'une toute petite chose à ajouter.

Comme M. Gelmini l'a dit tout à l'heure concernant l'analyse qui a été faite lors des visites médicales des conducteurs, vous comprenez bien que c'est de la rigolade. Vous allez demander à quelqu'un qui joue sa carrière tous les ans de remplir un questionnaire en lui demandant s'il dort bien ou s'il n'a pas de problèmes familiaux, alors qu'il sait que s'il dit la vérité, il se fait suspendre immédiatement. Ce n'est certainement pas de cette façon qu'il faut analyser correctement la situation.

Gérard Gelmini: Monsieur le président, si vous

me laissez encore deux petites minutes, je pourrai répondre à deux questions auxquelles je n'ai pas encore répondu mais qui me paraissent importantes.

Premièrement, M. Thiébaut demandait tout à l'heure s'il était vrai qu'on avait donné des formations pour que des conducteurs vérifient la conformité d'une rame avant de partir. De quoi s'agit-il? J'ose espérer qu'il s'agit d'opérateurs de conduite cargo, c'est-à-dire ceux qui étaient avant les conducteurs de manœuvres dans les gares de formation et à qui on demande, dans le cadre de la polyvalence – au-delà de demander sans cesse davantage de productivité, on demande de plus en plus de polyvalence au personnel du groupe SNCB, spécifiquement dans le secteur des marchandises –, d'effectuer en sus la visite sommaire du train, de vérifier en "se promenant" le long de la rame des wagons si chacun des véhicules peut circuler en toute sécurité. Auparavant, cette tâche était confiée à des agents spécialisés qu'on appelait d'ailleurs les visiteurs de matériel qui, eux aussi, sont devenus polyvalents et ont été intégrés dans les opérateurs cargo. Ils doivent maintenant attacher, changer les dispositifs vides/chargés, vérifier si les tendeurs sont bien serrés, faire l'essai de frein, mettre le dispositif de queue, etc.

Pour l'instant, ils ne doivent pas encore balayer le faisceau mais je ne doute pas que cela se trouve dans les cartons M. Descheemaeker.

Mme Musin parlait de la procédure de départ des trains de voyageurs. Nous sommes toujours en attente de nouvelles procédures, nous sommes en discussion à ce sujet. Pour l'heure, les propositions qui ont été faites nous laissent supposer qu'on va se servir de cette nouvelle procédure de départ qui pourrait être implémentée sur les trains de voyageurs pour retirer certaines prérogatives à l'accompagnateur chef de train. Partant de là, nous nous demandons s'il n'y a pas, à nouveau, une volonté d'essayer de rationaliser. Si on met cela en parallèle avec un document émanant de B-Mobility qui prévoyait que les accompagnateurs de trains n'aient plus à percevoir les titres de transport en cours de voyage et si on retire le fait qu'ils n'aient plus à vérifier la fermeture des portes, on se demande jusqu'où on n'est pas en train d'aller vers un document qui figurait dans les deux contrats de gestion précédents. Ce document, vers lequel certains essayent encore de s'engouffrer, concerne le *one man car*, donc le fait que les trains circulent sans accompagnateur. Ceci serait également tout à fait contre-productif pour la

sécurité.

Monsieur le président, je n'ai pas été complet mais j'ai essayé de respecter le timing.

Le **président**: La ponctualité est également importante au sein de notre commission.

Collega's, wenst iemand nog een laatste bedenking toe te voegen?

Ronny Balcaen: Monsieur le président, j'avais posé une question relative à la mise en application du système de gestion de la sécurité, afin de déterminer comment vous, organisation syndicale, étiez associée à la mise en œuvre de ce système.

Gérard Gelmini: Monsieur Balcaen, je crois comprendre, lorsque vous évoquez le système de gestion de la sécurité, que vous parlez de la gestion du trafic. Les organisations reconnues ne sont en rien liées à la sécurité du trafic ferroviaire. Cette matière est totalement retirée de nos compétences. C'est ce que j'essayais d'expliquer tout à l'heure en disant que, jadis, l'autorité de contrôle et l'autorité d'enquête étaient encore sises au sein de la seule SNCB. L'inspecteur des accidents venait faire rapport dans les comités PPT accompagné de l'inspecteur sécurité et hygiène. C'est ainsi que l'on essayait de déterminer les raisons d'un accident, les systèmes techniques et améliorations technologiques à apporter pour éviter qu'il ne se reproduise. Il était malgré tout, grâce à la connaissance des délégués de terrain, possible d'interagir sur ces systèmes de gestion.

Aujourd'hui, les décisions d'implémenter des systèmes de sécurité du trafic sont prises au sein du SSCIF, sans même nous consulter. Nous ne sommes donc en rien liés au système de gestion de la sécurité.

Le seul endroit où nous pouvons encore agir en la matière, c'est au sein des organes PPT, qui ne sont que la transcription dans le Groupe SNCB du code du bien-être que vous connaissez tous et qui vise exclusivement les sept domaines dans lesquels le code du bien-être et de la protection et de la prévention au travail est compétent. C'est la compétence que nous ayons encore en termes de sécurité.

Steven Vandeput: Mijnheer Gelmini, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Het kan zijn dat het mij in uw uiteenzetting is ontgaan, maar ik zoek nog altijd het antwoord op

mijn vraag wie volgens u binnen de groep verantwoordelijk is voor het bijkomend opleiden en op de hoogte brengen van de mensen die op de hoogte moeten zijn en over hoeveel mensen het gaat.

Een ander deel van mijn vraag ging over het volgende. U insinueerde dat de holding op een of andere manier de bevoegdheid zou moeten krijgen over de andere delen van de NMBS met betrekking tot de veiligheid. Hoe ziet u dat precies?

Gérard Gelmini: Monsieur Vandeput, veuillez m'excuser si je n'ai pas répondu précisément à votre question. Telle était pourtant ma volonté.

Aujourd'hui, il n'y a pas de personnes qui doivent être mises à niveau. Je constate que j'ai des cadres fonctionnels.

Pour être clair, qu'est-ce qu'un cadre fonctionnel à la SNCB? C'est déterminer le nombre de personnes d'une telle qualification qui doivent être employées sur tel siège de travail pour remplir telle mission en respectant la réglementation et les règles de sécurité.

Je prends un exemple très simple: on convient que pour entretenir une cabine de signalisation du type tout relais, il faut trois techniciens électromécaniciens et un chef technicien électromécanicien. Aujourd'hui, je suis dans une situation où j'ai un cadre fonctionnel de 1 000 techniciens électromécaniciens pour l'intégralité du groupe SNCB – ne prenez pas mon chiffre à la lettre, c'est un exemple – mais où je n'ai que 800 postes comblés et donc 200 vacants. Il devrait donc y avoir une recherche pour recruter à l'externe 200 techniciens électromécaniciens. Aujourd'hui, H&R, le gestionnaire des ressources humaines de la Holding – je rappelle que la Holding est compétente et l'employeur légal pour tout le groupe SNCB; c'est elle qui recrute pour tout le monde et qui met à disposition de la SNCB ou d'Infrabel le personnel nécessaire – nous répond qu'on organise des épreuves de recrutement mais qu'il n'a pas suffisamment de candidats pour combler les postes car le marché ne le permet pas!

Une solution serait de dire que plutôt que de recruter en externe des techniciens électromécaniciens, il faudrait recruter des gens d'un niveau inférieur et les former *intra muros*. On fidéliserait ainsi le personnel. Puisque ce personnel n'a pas de diplôme, il ne partira pas ailleurs. De toute façon, on doit lui donner la formation aux

techniques ferroviaires puisque cet enseignement n'est dispensé nulle part. On ferait alors une économie. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas là.

Cela se passe, d'une part, du côté de la SNCB où il manque des techniciens dans les ateliers, pour implémenter les matériels embarqués dont on a besoin pour détecter les signaux envoyés par une balise ETCS et, d'autre part, à l'infrastructure où des techniciens sont nécessaires pour implémenter et câbler les balises ETCS. Des deux côtés, on pleure actuellement pour engager des techniciens, mais le marché du travail ne les forme pas. Dans ces deux entreprises, on constate donc une carence en techniciens.

Ai-je maintenant répondu précisément à votre question?

Steven Vandeput: Ik begrijp uit uw woorden wat ik destijds ook aan de heer Haek heb gevraagd, toen hij hier destijds in de commissie is verschenen. Dat is met name dat de NMBS Holding achterblijft en in gebreke blijft bij het aantrekken of het vormen van de juiste werknemers.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Gelmini nogmaals voor zijn uitvoerige antwoord.

In zijn poging om zo volledig mogelijk te zijn, zou het misschien kunnen dat hij niet volledig is geweest in zijn antwoord op de vraag die ik over de periode 1990-2005 heb gesteld.

Mijnheer Gelmini, uw organisatie heeft de ambitie om, zeker tegenover het personeel, binnen de NMBS de rol van Test-Aankoop van de veiligheid te spelen. Kan u dieper ingaan op de initiatieven en standpunten die toen werden ingenomen?

Het kan zijn dat u erop wijst dat alles van vóór uw tijd dateert. Ik vermoed niettemin dat er ook een overdracht van kennis ter zake is geweest, vooral omdat u zelf te kennen hebt gegeven dat veiligheid een prioriteit is en bovenaan de agenda staat. Veiligheid is immers de vermoedelijke bestaansreden van uw organisatie.

Daarom zou u mij toch een aantal voorbeelden moeten kunnen geven van standpunten en initiatieven die u toen inzake het gebrek aan veiligheid hebt ingenomen.

Er werd al gealludeerd op de tekortkomingen. U hebt opgemerkt dat wij de tekortkomingen maar aan de toenmalige verantwoordelijken moeten

vragen. De commissie vraagt zulks ook. De betrokkenen zijn al in de commissie geweest. Een aantal zal de revue nog passeren.

De heer Dalne heeft verwezen naar de beheersovereenkomst. Het volstaat evenwel niet dat in een document op papier staat dat rond bepaalde veiligheidsinitiatieven acties zullen worden ondernomen en dat daartoe de nodige middelen zullen worden uitgetrokken. Uw vakorganisatie zal vanuit de bezorgdheid ter zake wel degelijk initiatieven hebben genomen om op de onvolkomenheden te wijzen. Het volstaat evenwel niet dat een en ander op papier staat. De woorden moeten ook effectief in beleidsinitiatieven worden omgezet.

Derhalve blijf ik op mijn honger.

De **voorzitter**: Mijnheer Gelmini, wenst u kort te reageren?

Gérard Gelmini: Monsieur Veys, je trouve que vous faites beaucoup d'honneur à Test-Achats en les comparant à nous. Tant mieux pour eux, c'est une manière de leur faire de la publicité!

Nous sommes des défenseurs de la sécurité et les collègues qui nous ont précédés et qui ont siégé dans les différents organes de gestion ont probablement insisté, chaque fois que possible, pour plus de sécurité, pour que la grande majorité des investissements réalisés sur le réseau ferroviaire le soient avec le souci de minimiser au maximum les risques.

Je crois avoir expliqué tout à l'heure que les plans d'investissement étaient le reflet de dosages parcimonieux entre les différents ministères et qu'ils avaient été approuvés par les différentes entités fédérées pour fonder des plans pluriannuels.

Mais, il arrive un moment où on abandonne ses réactions au sein des conseils d'administration lorsque vous vous trouvez face à des moulins à vent qui vous disent qu'il n'y a plus de moyens pour la sécurité, surtout à une époque où le transport ferroviaire était considéré comme accessoire, le tout étant basé sur le transport routier. Je pense qu'il serait intéressant de se pencher sur les procès-verbaux de ces conseils d'administration afin de voir qui s'est effectivement inquiété des investissements en matière de sécurité. Ce serait probablement une bonne démarche mais cela ne nous permettra pas, demain, d'avoir plus de sécurité pour le transport ferroviaire.

Enfin, à propos de la question de M. Vandeput, j'ai dit qu'il y avait trois entités, avec trois contrats de gestion, qui doivent œuvrer dans le même environnement en termes de sécurité. Il serait quand même utile qu'un des deux coordonne l'ensemble des trois activités.

Si on lie les attributions données par les amendements de la loi du 21 mars 1991 à chacune des entreprises publiques autonomes et les missions que lui confère le législateur, on constate que la SNCB Holding a cette volonté d'être la coordonnatrice de ses deux filiales opératrices. Mais elle n'en a pas le pouvoir puisqu'elles sont toutes trois des entreprises publiques autonomes! Il y a probablement un biais dans cette législation qui veut que l'une soit coordonnatrice alors qu'elle ne confère aucune priorité hiérarchique. Il y a probablement là une correction à apporter, si pas à la loi du 21 mars 1991, soit aux contrats de gestion, soit aux arrêtés royaux qui définissent les attributions de chacune des trois sociétés.

De **voorzitter**: Dat was een zeer duidelijk antwoord.

Ine Somers: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, ik hoor hier net, dat was van voor uw periode uiteraard, dat de vakbonden in de raad van bestuur zaten en dat de vakbonden daar wellicht toch wel een belangrijke rol gespeeld hebben inzake veiligheid. Ik vind het spijtig dat wij hier, net als in de verslagen van de experts, een aantal specifieke dingen zien staan, dat er op de raden van bestuur toch wel besprekingen zijn geweest, waardoor tot uiting komt dat iedereen op de hoogte was van het feit dat wij enorme vertragingen hadden, ik verwijs hier naar een melding op pagina 19. Ik had graag van u hier vandaag iets specifiek gehoord waardoor wij duidelijk kunnen zeggen dat de vakbonden echt wel als prioriteit nummer 1 die veiligheid naar voren hebben gebracht.

Ik heb nog een bijkomende vraag gesteld waarover ik iets te weinig heb gehoord. Nu hebben wij het sturingscomité. Wat gebeurt er daarmee in de praktijk? Komt veiligheid daar aan bod? Wordt dat daar besproken? In welke mate kunt u die agenda van dat sturingscomité bepalen?

Ik kan dan nog een bemerking maken. Men hoort hier vaak dat de visie van de ceo's en de vakbonden soms tegenover elkaar staan en dat ze soms wel hard zijn voor elkaar. In het raam van de

veiligheid moet iedereen toch in dezelfde richting kijken. Dit kan mogelijk wel een veiligheidsrisico inhouden.

Ik heb dan nog een klein zaakje over de hiërarchische structuur en in welke mate u ideeën hebt om bepaalde problematische vaststelling te versnellen. Hebt u hieromtrent voorstellen? Daarop heb ik ook geen antwoord gekregen.

Arthur Mercier: Monsieur le président, avant que M. Gelmini ne réponde, je voudrais vous informer de mon départ.

Le **président:** Je vous remercie pour votre coopération.

Monsieur Gelmini, pouvez-vous répondre à la dernière question?

Gérard Gelmini: Madame Somers, il me semble inutile de revenir sur tous les procès-verbaux des conseils d'administration d'avant 1990. Oui, la transmission historique aurait sans doute dû être faite plus complètement. Je n'ai pas de doute que mes prédécesseurs ont essayé d'œuvrer, mais je suis incapable aujourd'hui de vous donner toutes les explications de ce qui a été fait ou pas, dans quel contexte, la raison de leur postposition, si des problèmes techniques se sont posés.

D'ailleurs, je crois qu'en lisant le rapport le plus explicite à ce sujet, celui de la Cour des comptes, nous n'arrivons pas bien à nous forger une "religion".

Pour en revenir au comité de pilotage, M. Van Campenhout, qui était avec vous il y a quelque temps encore, aimait beaucoup me questionner à ce sujet; j'essayais de lui répondre que le comité de pilotage avait pour mission – c'est écrit comme tel dans l'arrêté royal – d'accompagner les nouvelles structures du Groupe SNCB.

Si je ne lis que ce qui se trouve dans les compétences légales du comité de pilotage, il n'y a rien qui se rapporte à la sécurité. En revanche, comme ce comité de pilotage a également pour vocation d'être l'organe suprême de négociation au sein du Groupe SNCB, après avoir été élargi pour le faire fonctionner, chaque fois que des sujets ont trait aux grands principes de sécurité, étant entendu que ce qui se passe dans les groupes de travail ressortit aux compétences des comités et des sous-comités locaux, nous essayons de l'aborder au sein du comité de pilotage. C'est d'ailleurs dans ce contexte que nous nous sommes retrouvés avec les trois CEO

et la ministre pour ces réunions tripartites qui ont conduit à ce document.

Le comité de pilotage, pour mémoire, est composé officiellement de six personnes, même si on siège souvent à plus que six: les trois CEO et les représentants des organisations reconnues. Chaque fois qu'il y a une opportunité ou que nous en avons la volonté, nous mettons des points à l'ordre du jour de ce comité de pilotage qui se réunit très souvent. Or, je suis désolé de vous le dire mais depuis près de deux ans, un dossier nous pourrait la vie au sein de ce comité de pilotage: c'est celui de B-Cargo, dans lequel on est parti pour de très longues négociations, qui sont d'ailleurs en train d'achopper. Cela nous a pris tant de temps que nous avons été moins disponibles pour traiter d'autres sujets tout aussi importants. Hélas, comme une enveloppe fermée, le temps n'est pas extensible!

De **voorzitter:** Ik denk dat iedereen de mogelijkheid heeft gekregen om aan het woord te komen. Ik dank de heer Gelmini, die het hier als laatste heeft uitgehouden, voor zijn omstandige antwoorden.

Nog een mededeling. Ik heb in de loop van deze vergadering een brief van minister Reynders gekregen waarin hij zegt dat hij niet op de zitting van 1 december aanwezig kan zijn. Mijn voorstel is om de heer Paelinck te agenderen zoals eerder werd afgesproken. Wij proberen om de heer Reynders op 15 december te laten komen, maar daarover is nog geen duidelijkheid.

Tanguy Veys: Mijnheer de voorzitter, kan er nog overwogen om iemand van het OVS uit te nodigen?

De **voorzitter:** Zoals in het begin is gezegd, blijven wij nu bij de mensen die wij hebben aangeduid. De suggestie is daarstraks gedaan om in de loop van januari bijkomende uitnodigingen te doen.

De secretaris deelt me mee dat de OVS uitgenodigd was om deze zitting bij te wonen, maar dat zij dat niet wenselijk achtten.

*De vergadering wordt gesloten om 17.32 uur.
La séance est levée à 17.32 heures.*