

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 octobre 2013

**La sécurité du réseau ferroviaire
en Belgique**

AUDITION

**de représentants du centre de formation
pour les conducteurs de train de la SNCB
et des syndicats représentatifs au sein du
groupe SNCB sur la mise en œuvre de la
recommandation 1.20 de la commission
spéciale Sécurité du rail**

RAPPORT

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

**M. Ronny BALCAEN,
MMES Valérie DE BUE ET Linda MUSIN
ET M. Jef VAN DEN BERGH**

Documents précédents:

Doc 53 0444/ (2010/2011):

- 001: Texte adopté en séance plénière.
- 002: Rapport.
- 003: Rapport — annexes.
- 004: Propositions de motions.
- 005: Motion adoptée en séance plénière.
- 006 à 017: Auditions et échanges de vues.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 oktober 2013

**De veiligheid van het spoorwegennet
in België**

HOORZITTING

**met vertegenwoordigers van het
opleidingscentrum voor treinbestuurders
van de NMBS en van de representatieve
vakbonden bij de NMBS-Groep over de
uitvoering van aanbeveling 1.20 van de
bijzondere commissie Spoorwegveiligheid**

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST
MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID
VAN HET SPOORWEGENNEN IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH
TREINONGEVAL IN BUIZINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ronny BALCAEN,**
DE DAMES **Valérie DE BUE** EN **Linda MUSIN**
EN DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

Voorgaande documenten:

Doc 53 0444/ (2010/2011):

- 001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
- 002: Verslag.
- 003: Verslag — bijlagen.
- 004: Voorstellen van moties.
- 005: Motie aangenomen in plenaire vergadering.
- 006 tot 017: Hoorzittingen en gedachtewisselingen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS Véronique Bonni, Linda Musin, Eric Thiébaud
CD&V Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
MR Valérie De Bue, Katrin Jadin
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Ronny Balcaen
Open Vld Ine Somers
VB Tanguy Veys
cdH Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Karine Lalieux
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Daniel Bacquelaïne, Jacqueline Galant
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcome

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n ^o de base et du n ^o consécutif	DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA: Questions et Réponses écrites	QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN: Séance plénière	PLEN: Plenum
COM: Réunion de commission	COM: Commissievergadering
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE	Pages	INHOUD	Blz.
I. Exposé introductif des invités.....	4	I. Inleidende uiteenzettingen van de genodigden	4
A. M. Hugo Raddoux (centre de formation pour les conducteurs de train de la SNCB)	4	A. De heer Hugo Raddoux (opleidingscentrum voor treinbestuurders van de NMBS)	4
B. M. Serge Piteljon (CGSP-Cheminots).....	7	B. De heer Serge Piteljon (ACOD-Spoor).....	7
C. M. Jean-Pierre Goossens (CGSP-Cheminots) .	12	C. De heer Jean-Pierre Goossens (ACOD- Spoor)	12
D. M. Marc Heinen (CSC-Transcom)	14	D. De heer Marc Heinen (ACV-Transcom)	14
E. M. Daniel Saey (CSC-Transcom)	19	E. De heer Daniel Saey (ACV-Transcom)	19
II. Questions et observations des membres de la com- mission	21	II. Vragen en opmerkingen van de leden van de com- missie.....	21
III. Réponses des invités	25	III. Antwoorden van de genodigden	25

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé cette audition le 9 juillet 2013.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DES INVITÉS

A. M. Hugo Raddoux (centre de formation pour les conducteurs de train de la SNCB)

M. Hugo Raddoux est à la tête du centre de formation pour les conducteurs de train de la SNCB. Le centre fait partie de la division “traction” de la direction Technics, qui comporte une autre division qui assure l’entretien du matériel. La division “traction” (en abrégé, *B-TC.TR*) est responsable de la production (elle assure les prestations des conducteurs de train) et répond en outre du centre de formation et de certaines missions spécifiques propres à l’entreprise ferroviaire (B-TC 6). Compte tenu de la diversité de ses attributions, le centre de formation n’est pas une instance isolée; elle est au contraire bien intégrée dans les activités quotidiennes de l’entreprise ferroviaire.

L’orateur se penche ensuite plus en détail sur la répartition des tâches au sein de B-TC.6.

Le département “entreprise ferroviaire” de B-TC.6 élabore la réglementation pour l’étranger, assure la gestion opérationnelle de la conduite des trains et enquête sur les fautes graves mettant la sécurité en péril, tels que les franchissements de signaux:

— la réglementation pour l’étranger est établie sur la base des partenariats conclus avec l’ensemble de nos voisins (Pays-Bas, France, Allemagne et Luxembourg);

— la gestion opérationnelle de la conduite des trains est assurée par des formateurs du centre de formation de la SNCB. L’expérience pratique y occupe une place centrale. Un accompagnement spécifique est organisé en la matière. Les incidents, accidents et autres événements sont également analysés dans ce cadre.

Le département “centre de formation” élabore en premier lieu la réglementation nationale applicable aux conducteurs de trains, et ce, tant sur la base du RSEIF de la direction générale Accès au réseau d’Infrabel que sur la base de la réglementation interne de la SNCB. Deux types de guides sont établis en ce qui concerne le matériel roulant: des guides pour la conduite des trains et des guides de réparation. Le centre organise par ailleurs différentes formations: des formations de base

DAMES EN HEREN,

Uw commissie hield deze hoorzitting op 9 juli 2013.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

A. De heer Hugo Raddoux (opleidingscentrum voor treinbestuurders van de NMBS)

De heer Hugo Raddoux staat aan het hoofd van het opleidingscentrum voor treinbestuurders van de NMBS. Het centrum maakt deel uit van de afdeling tractie van de directie Technics, die verder ook een afdeling heeft die het onderhoud van het materieel verzekert. De afdeling tractie (afgekort *B-TC.TR*) is verantwoordelijk voor de productie (het verzekeren van de prestaties van de treinbestuurders) en staat daarnaast in voor het opleidingscentrum en bepaalde specifieke taken die eigen zijn aan de spoorwegonderneming (B-TC 6). Door zijn uiteenlopende opdrachten is het opleidingscentrum geen geïsoleerde instantie; hij is integendeel goed geïntegreerd in de dagelijkse werkzaamheden van de spoorwegonderneming.

De spreker gaat vervolgens op meer gedetailleerde wijze in op de taakverdeling binnen B-TC.6.

Het onderdeel “spoorwegonderneming” van B-TC.6 stelt de buitenlandse regelgeving op, verzorgt het operationeel beheer van de treinbesturing en voert onderzoek naar zware fouten tegen de veiligheid, zoals seinvoorbijrijdingen:

— de basis voor de opstelling van buitenlandse regelgeving vormen de partnerschapsovereenkomsten, die met alle buurlanden (Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg) worden afgesloten;

— het operationeel beheer van de treinbesturing wordt uitgevoerd door opleiders van het NMBS-opleidingscentrum. Praktijkervaring staat voorop en er vindt vakinhoudelijke begeleiding plaats. Incidenten, ongevallen en andere voorvallen worden er ook geanalyseerd.

Het onderdeel “opleidingscentrum” stelt in eerste instantie de binnenlandse regelgeving voor treinbestuurders op; dit gebeurt zowel op basis van de VVESI-regelgeving van het directoraat-generaal Toegang tot het Net van Infrabel als op basis van de interne NMBS-regelgeving. Voor het rollend materieel worden twee types van handleidingen opgesteld: besturingshandleidingen en herstellingsgidsen. Het centrum organiseert verder diverse opleidingen: basisopleidingen (voor

(destinées à acquérir des aptitudes professionnelles générales et spécifiques), des formations complémentaires, une formation permanente et des formations linguistiques. Quatre types d'examens sont organisés: certification initiale, certification complémentaire, certification triennale et certification à la suite d'une faute mettant la sécurité en péril. Autre mission spécifique du centre de formation: l'organisation de la logistique des simulateurs.

Le centre de formation de la SNCB a été agréé par voie d'arrêté royal¹ en tant qu'organisme belge de formation pour les conducteurs de train; cet agrément est valable jusqu'à la fin octobre 2018. En outre, le SSICF l'a reconnu comme centre de formation public européen en vertu d'un autre arrêté royal²; d'une validité de 5 ans, cette reconnaissance a pris cours le 5 janvier 2012. Cette reconnaissance européenne s'applique tant aux connaissances professionnelles générales, la réussite d'un parcours débouchant sur une licence européenne de conducteur de train, qu'aux connaissances professionnelles spécifiques (formations et examens portant sur les connaissances linguistiques, les connaissances en matière de matériel roulant et d'infrastructure), pouvant conduire à la délivrance d'une attestation complémentaire. Les formations et les examens organisés dans le cadre de la reconnaissance "européenne" se déroulent en français, en néerlandais ou en allemand.

Nonante pour cent des prestations du centre de formation de la SNCB sont fournies au profit du transport de voyageurs de la SNCB, même si le centre compte également différents clients externes: SNCB Logistics, Captrain, Infrabel, TUC rail, Strukton, ... Des conventions de partenariat ont par ailleurs été conclues avec des organisations de pays limitrophes, notamment DB Schenker Rail Nederland et HSA Beheer, aux Pays-Bas.

Le centre de formation occupe 250 collaborateurs, qui suivent au minimum un jour de formation permanente par an. Tous les trois ans, ces agents doivent obtenir une nouvelle certification afin de conserver leurs compétences professionnelles en tant que conducteurs de train (attestation complémentaire) et leur reconnaissance en tant que formateur ou examinateur doit être renouvelée. Le centre dispose de onze sites de formation répartis sur tout le territoire de la Belgique et pourvus de tous les équipements requis (PC, projecteurs, ...).

¹ Arrêté royal du 18 janvier 2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord.

² Arrêté royal du 12 septembre 2011 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et à la reconnaissance des centres de formation;

algemene en specifieke vakbekwaamheid), aanvullende opleidingen, permanente vorming en taalopleidingen. Vier types van examens worden ingericht: initiële certificering, aanvullende certificering, driejaarlijkse hercertificering en certificering na fouten tegen de veiligheid. Een andere specifieke opdracht van het opleidingscentrum is de organisatie van de logistiek van de simulatoren.

Het opleidingscentrum van de NMBS werd bij koninklijk besluit¹ erkend als een Belgische opleidingsinstelling voor treinbestuurders; deze erkenning loopt tot oktober 2018. Volgens een ander koninklijk besluit² werd het bovendien door de DVIS erkend als Europees publiek opleidingscentrum; deze erkenning is in werking getreden op 5 januari 2012 en geldt voor een periode van vijf jaar. De Europese erkenning geldt zowel voor algemene vakbekwaamheid, waarbij een geslaagd traject leidt naar een Europese vergunning van treinbestuurder, als voor specifieke vakbekwaamheid (opleidingen en examens met betrekking tot kennis van taal, rollend materieel en infrastructuur), die een aanvullend bevoegdheidsbewijs kan opleveren. De opleidingen en examens die worden georganiseerd in het kader van de "Europese" erkenning, verlopen in het Frans, Nederlands of Duits.

90 % van de prestaties van het NMBS-opleidingscentrum wordt geleverd voor het reizigersvervoer van de NMBS, maar er zijn daarnaast ook verschillende externe klanten: NMBS Logistics, Captrain, Infrabel, TUC rail, Strukton, ... Verder werden partnerschapsovereenkomsten afgesloten met organisaties in de buurlanden, onder meer DB Schenker Rail Nederland en HSA Beheer uit Nederland.

Het opleidingscentrum beschikt over 250 medewerkers, die jaarlijks minimaal 1 dag permanente opleiding volgen. Om de drie jaar worden ze gehercertificeerd, wat vereist is opdat ze hun vakbekwaamheid als treinbestuurder zouden behouden (aanvullend bevoegdheidsbewijs), en wordt hun erkenning als opleider of examinator hernieuwd. Het centrum heeft elf opleidingslocaties, die over heel België zijn verspreid en beschikken over alle noodzakelijke uitrustingen (PC's, projectors, ...).

¹ Koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel

² Koninklijk besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra

L'orateur passe en revue les moyens de formation utilisés:

- la réglementation de base de l'infrastructure ferroviaire belge (signalisation et règles de circulation);
- films d'itinéraire (y compris l'étude *on line*);
- des manuels et des présentations powerpoint;
- des simulateurs: 43 cabines statiques (*Simpact*) et 2 cabines dynamiques (*SIM T13*).

Cela fait des années qu'il existe des accords de partenariat avec des centres de formation étrangers et des entreprises ferroviaires belges et étrangères. Les conducteurs de train étrangers suivent en Belgique une formation condensée et, après avoir réussi l'examen qui clôture cette formation, ils sont habilités à conduire un train sur une ligne belge. Ces accords se fondent sur l'agrégation et sur le suivi des formateurs et des organisateurs des organisations partenaires.

La formation de base des conducteurs de train comporte en tout premier lieu une formation professionnelle pratique pour les différentes catégories de trains. Les cours théoriques sont donnés dans un centre de formation local, tandis que les cours pratiques se déroulent dans un dépôt de conducteurs de train. Des exercices sont en outre organisés au moyen de simulateurs. Le contenu de ces cours porte sur l'infrastructure, le matériel roulant et la langue (y compris la communication relative à la sécurité). La formation de base des catégories B1 (transport de personnes) et B2 (transport de marchandises) se compose d'une formation générale (phase 0 — licence européenne — 12 jours) et d'une formation spécifique (phase 1 — conditions normales — 8 semaines et phase 2 et 3 — conditions perturbantes — respectivement 13 et 18 semaines); la formation dure 188 jours (70 jours de théorie, 88 jours de conduite avec accompagnement d'un moniteur, 20 jours d'étude technique et 10 jours d'exercices sur un simulateur). Les examens qui sont présentés à la fin de la formation de base portent sur différentes matières, pour lesquelles les candidats doivent obtenir au moins 60 % pour réussir: évaluation théorique, entretien oral devant un jury, évaluation pratique sur l'infrastructure, test sur un simulateur, connaissance du matériel, évaluation des connaissances de la deuxième langue nationale.

Outre la formation de base, des formations et des examens complémentaires sont également organisés pour les conducteurs de train dans les catégories B1 et B2, sur des types supplémentaires de matériel roulant

De spreker overloopt de opleidingsmiddelen die worden aangewend:

- de basisregelgeving van de Belgische spoorweginfrastructuur (signalisatie en verkeersregels);
- lijnfilms (inclusief *online* studie);
- handboeken en powerpointpresentaties;
- simulatoren: 43 statische cabines (*Simpact*) en 2 dynamische cabines (*SIM T13*).

Er bestaan al jaren partnerschapsovereenkomsten met buitenlandse opleidingscentra en binnen- en buitenlandse spoorwegondernemingen. Buitenlandse treinbestuurders volgen in België een verkorte opleiding en worden — na een succesvol traject met op het einde een examen — bevoegd voor een traject op een Belgische lijn. Die overeenkomsten steunen op de erkenning en opvolging van opleiders en examinatoren van de partnerorganisaties.

De basisopleiding voor treinbestuurders behelst in eerste instantie *on-the-job*-training voor de verschillende categorieën van treinen. De theoretische lessen worden gegeven in een lokaal opleidingscentrum, terwijl praktische lessen in een treinbestuurdersdepot plaatsvinden. Daarnaast worden ook oefeningen met simulatoren georganiseerd. De inhoud van die lessen omvat infrastructuur, rollend materieel en taal (met inbegrip van veiligheidscommunicatie). De basisopleiding voor de categorieën B1 (personenvervoer) en B2 (goederenvervoer) bestaat uit een algemene opleiding (fase 0 — Europese vergunning — 12 dagen) en een specifieke opleiding (fase 1 — normale omstandigheden — 8 weken en fase 2 en 3 — verstoorde omstandigheden — resp. 13 en 18 weken); de opleidingsduur bedraagt 188 dagen (70 dagen theorie, 88 dagen rijden onder begeleiding van een monitor, 20 dagen technische studie en 10 dagen oefeningen op een simulator). De examens die aan het einde van de basisopleiding worden afgenomen, omvatten verschillende onderdelen, waarvoor de kandidaten ten minste 60 % moeten halen om te slagen: theoretische evaluatie, mondeling interview voor een jury, praktische evaluatie op de infrastructuur, test op een simulator, materieelkennis, evaluatie van de kennis van de tweede landstaal.

Naast de basisopleiding worden voor bestuurders van treinen in de categorieën B1 en B2 ook aanvullende opleidingen en examens ingericht over bijkomende types van rollend materieel en bijkomende infrastructuur- en

ainsi que sur des connaissances supplémentaires dans les domaines linguistique et des infrastructures; en cas de réussite, l'attestation complémentaire du conducteur est adaptée.

En vue de maintenir leurs compétences professionnelles à niveau, les conducteurs suivent également différents types de formation permanente:

- formation permanente “réglementation infrastructure”: 10 jours de formation répartis sur un cycle de trois ans;
- formation permanente supplémentaire: rafraîchissement des connaissances concernant le matériel roulant et l'infrastructure;
- recertification tous les trois ans: évaluation pratique et théorique de la compétence professionnelle;
- accompagnement axé sur le métier à la demande d'une entreprise ferroviaire.

En 2012, 4 750 (candidats) conducteurs de train de la SNCB ont suivi une formation, de même que 452 personnes qui travaillent (ou travailleront) pour d'autres opérateurs. 3 792 conducteurs ont suivi une formation permanente, pour un total de 22 190 jours/homme.

L'orateur aborde pour terminer la problématique des fautes graves mettant en péril la sécurité, dont font partie les franchissements de signaux. Sur le plan préventif, tous les conducteurs de train qui viennent d'obtenir leur certificat suivent un jour de formation “prévention des franchissements de signaux”. Lorsqu'un conducteur commet une faute grave, différentes mesures sont prises:

- il est préventivement “mis à pied” (en non-activité, pour une durée moyenne d'un mois);
- sa responsabilité est examinée;
- en fonction des résultats de l'examen, différentes actions ont lieu: tests psychotechniques, examen médical ou psychologique, programme de formation personnel, recertification théorique et pratique et accompagnement supplémentaire.

B. M. Serge Piteljon (CGSP-Cheminots)

M. Serge Piteljon commence son exposé par un aperçu des cinq phases de la libéralisation du transport de marchandises par rail.

Durant la première phase de la libéralisation, une scission complète a été opérée entre le transport de

taalkennis; na een geslaagd traject wordt het aanvullend bevoegdheidsbewijs van de bestuurder bijgewerkt.

Om hun vakbekwaamheid te behouden volgen bestuurders verder diverse types van permanente opleiding:

- permanente opleiding “regelgeving infrastructuur”: 10 dagen opleiding gespreid over een cyclus van drie jaar;
- bijkomende permanente opleiding: opfrissing van de kennis van het rollend materieel en de infrastructuur;
- hercertificering om de drie jaar: praktische en theoretische evaluatie van de vakbekwaamheid;
- vakinhoudelijke begeleiding op vraag van een spoorwegonderneming.

In 2012 hebben 4 750 (kandidaat-)treinbestuurders van de NMBS opleiding gevolgd, terwijl verder ook 452 personen die voor andere operatoren (zullen) werken in opleiding waren. 3 792 bestuurders hebben permanente opleiding gevolgd voor een totaal van 22 190 mandagen.

De spreker gaat ten slotte in op de problematiek van zware fouten tegen de veiligheid, waartoe seinvoorbijrijdingen behoren. Op preventief vlak volgen alle pas gecertificeerde treinbestuurders een dag opleiding “voorkoming van seinvoorbijrijdingen”. Voor een bestuurder die een zware fout maakt, worden diverse maatregelen genomen:

- hij wordt preventief “te voet” gesteld (op non-activiteit, gemiddeld voor de duur van een maand);
- zijn verantwoordelijkheid wordt onderzocht;
- In functie van de resultaten van het onderzoek vinden uiteenlopende acties plaats: psychotechnische tests, medisch of psychologisch onderzoek, persoonlijk opleidingsprogramma, theoretische en praktische hercertificering en extra begeleiding.

B. De heer Serge Piteljon (ACOD-Spoor)

De heer Serge Piteljon vangt zijn uiteenzetting aan met een overzicht van de vijf fasen van de liberalisering van het goederenvervoer per spoor.

In een eerste fase van de liberalisering kwam er een volledige scheiding tussen goederen- en

marchandises et le transport de voyageurs, si bien que certaines prestations ont pu être exclusivement imputées au transport de marchandises. Ce choix a eu plusieurs conséquences:

- la suppression des prestations mixtes par les conducteurs de train a entraîné une baisse de l'efficacité et, en corollaire, une augmentation des coûts;

- les formations ont été limitées et scindées en fonction du type de transport;

- de nouvelles missions, souvent polyvalentes, ont accru la pression mentale que subissent les conducteurs;

- la réglementation a été modifiée à plusieurs égards;

- les prestations de nuit ont augmenté;

- l'inquiétude quant à l'avenir du secteur ferroviaire était grande.

À l'horizon 2007, une deuxième phase a été annoncée: tout d'abord, une libéralisation partielle puis, plus tard, totale. En conséquence, le transport ferroviaire de marchandises a connu une forte diminution et le management des entreprises ferroviaires a mis l'accent sur les réformes afin de se préparer à la concurrence croissante.

Au cours d'une troisième phase, la crise économique générale de 2008, qui est indissociable de l'augmentation de la concurrence, a compliqué plus encore la situation. Les conséquences ont été catastrophiques:

- les formules de transport les moins rentables ont été supprimées;

- la pérennité du transport diffus et des wagons isolés a été mise en cause;

- des efforts supplémentaires ont été demandés au personnel;

- plusieurs réunions ont été organisées pour évaluer l'ampleur de l'impact de la crise et les réformes qui devaient être réalisées.

Une seule conclusion s'impose: la libéralisation a été un échec.

La quatrième phase a présenté les caractéristiques suivantes:

- des directives relatives aux aides d'État ont été instaurées;

- la Commission européenne a exigé la filialisation ou privatisation de B-Cargo. D'où la création de SNCB Logistics, une SA de droit privé;

- la charge de travail pesant sur le personnel n'a fait que s'alourdir;

reizigersvervoer, zodat bepaalde prestaties exclusief aan het goederenvervoer konden worden aangerekend. Deze optie had verschillende consequenties:

- de afschaffing van gemengde prestaties door treinbestuurders zorgde voor een vermindering van de efficiëntie en leidde daardoor tot een verhoging van de kosten;

- de opleidingen werden ingeperkt en opgesplitst volgens het type van vervoer;

- nieuwe, veelal polyvalente taken verhoogden de mentale druk op bestuurders;

- de reglementering werd op diverse vlakken gewijzigd;

- er was een toename van het aantal nachtprestaties;

- de ongerustheid over de toekomst van de spoorwegsector was groot.

Voor 2007 werd een tweede fase aangekondigd: in eerste instantie een partiële, later een volledige liberalisering. Consequenties waren een opvallende vermindering van het goederenvervoer per spoor en de klemtoon van het management van de spoorwegbedrijven op hervormingen, ter voorbereiding van de toenemende concurrentie.

In een derde fase heeft de algemene economische crisis van 2008, die niet los kan worden gezien van de toenemende concurrentie, de situatie verder gecompliceerd. De gevolgen waren catastrofaal:

- weinig rendabele vormen van vervoer werden afgeschaft;

- het voortbestaan van verspreid vervoer en geïsoleerde wagons werd in vraag gesteld;

- bijkomende inspanningen werden gevraagd aan het personeel;

- in diverse vergaderingen werd geëvalueerd hoe groot de impact van de crisis was en welke hervormingen moesten worden doorgevoerd.

Slechts één conclusie is mogelijk: de liberalisering was een mislukking.

De vierde fase had de volgende krachtlijnen:

- er werden richtlijnen met betrekking tot staatssteun ingevoerd;

- de Europese Commissie eiste de filialisering of privatisering van B-Cargo. Daarom werd NMBS Logistics, een NV van privaatrecht, opgericht;

- de werkdruk op het personeel werd steeds groter;

— l'emploi a été mis sous pression et le statut du personnel a été menacé;

- de plus en plus de contractuels ont été recrutés;
- la directive 2001/23/CE (maintien des droits en cas de transfert de l'entreprise) n'a pas été respectée;
- la dérégulation et le dumping social ont été à l'ordre du jour.

L'orateur évoque pour terminer la situation durant la cinquième, et provisoirement dernière, phase de la libéralisation:

- le statut du chemin de fer est attaqué frontalement;
- les conditions de travail régressent;
- la qualité du service laisse à désirer;
- l'entretien du matériel roulant est centralisé; des sites et des plate-formes ferroviaires sont fermés;
- il devient impossible de faire face à la hausse des coûts de production;
- partout en Europe, les opérateurs ferroviaires historiques enregistrent de lourdes pertes (selon une étude de l'opérateur français SNCF, 5 milliards d'euros sur une période de cinq ans).

Sans subsides de l'État, une part importante du service (transport diffus, wagons isolés) est condamnée à disparaître.

L'orateur aborde ensuite la question des accidents récents, dont le nombre augmente. Ce sont surtout les accidents de Godinne et de Wetteren qui sont préoccupants, dès lors qu'ils sont le signe de problèmes opérationnels:

- le recours accru à la sous-traitance et à l'*outsourcing* rend incontrôlable la réalité sur le terrain en matière de sécurité;
- la scission des missions et responsabilités a entraîné une perte de contrôle des flux de trafic. Au vu des événements qui se sont produits à Wetteren, on constate que le management ignorait le niveau de dangerosité des produits quand il s'est rendu sur les lieux de l'accident;
- il n'existe pas de système efficace permettant de contrôler les prestations et les temps de conduite des conducteurs de train des différents opérateurs ferroviaires.

La sécurité pourrait être renforcée par l'adoption des principes suivants:

- la qualité du service doit toujours être optimale;

- de werkgelegenheid kwam onder druk te staan en het personeelsstatuut werd bedreigd;
- steeds meer contractuelen werden aangeworven;
- richtlijn 2001/23/EG (behoud van de rechten bij overgang van onderneming) werd niet nageleefd;
- deregulering en sociale dumping waren aan de orde van de dag.

De spreker behandelt ten slotte de situatie in de vijfde en voorlopig laatste fase van de liberalisering:

- het spoorwegstatuut wordt rechtstreeks aangevallen;
- de arbeidsvoorwaarden gaan er op achteruit;
- de kwaliteit van de dienstverlening laat te wensen over;
- het onderhoud van rollend materieel wordt gecentraliseerd; spoorwegsites en –platformen worden gesloten;
- het wordt onmogelijk om het hoofd te bieden aan de toenemende productiekosten;
- overal in Europa leiden de historische spoorwegoperatoren grote verliezen (volgens een studie van de Franse operator SNCF 5 miljard euro in vijf jaar tijd).

Zonder subsidies van de Staat is een groot deel van de dienstverlening (verspreid vervoer, geïsoleerde wagons) gedoemd te verdwijnen.

De spreker gaat vervolgens in op de recente ongevallen, die in aantal toenemen. Vooral de ongevallen in Godinne en Wetteren hebben tot ongerustheid geleid omdat ze indicaties zijn van operationele problemen:

- de toenemende onderaanneming en *outsourcing* maken de realiteit op het terrein op het vlak van veiligheid oncontroleerbaar;
- door de opsplitsing van opdrachten en verantwoordelijkheden is er een verlies van controle op de verkeersstromen. In het licht van wat zich in Wetteren heeft voorgedaan, stelt men vast dat het management, toen het zich naar de plaats van het ongeval begaf, niet wist hoe gevaarlijk de producten waren;
- er bestaat geen efficiënt systeem dat het mogelijk maakt om de prestaties en de arbeidstijd van bestuurders van verschillende spoorwegoperatoren te controleren.

De volgende uitgangspunten kunnen de veiligheid bevorderen:

- de kwaliteit van de dienstverlening moet steeds optimaal zijn;

— les visites et triages doivent rester une compétence de la SNCB;

— les conditions de travail doivent être décentes et susceptibles d'être contrôlées;

— les entretiens de l'infrastructure et du matériel roulant doivent être réguliers et de haut niveau;

— les investissements doivent être suffisants;

— il faut une meilleure communication entre Infrabel et la SNCB;

— les systèmes de sécurité automatiques dont sont équipés l'infrastructure et le matériel roulant doivent uniquement être considérés comme une aide à la conduite;

— la stabilité de l'emploi est indispensable pour garantir le maintien des compétences acquises — surtout en ce qui concerne les métiers de sécurité —, ainsi que la qualité du service;

— les prestations doivent être humanisées, notamment par le biais d'une limitation du temps de travail;

— des efforts accrus doivent être fournis au niveau de la formation, tant dans le cadre de la formation de base que dans celui de la formation permanente;

— il faut accorder davantage d'attention à différents aspects du bien-être au travail: analyses de risques, charge psychosociale, accidents, ergonomie, ...;

— il est nécessaire d'instaurer un véritable dialogue social empreint de transparence et de respect mutuel.

L'orateur s'intéresse à la problématique cruciale de l'augmentation de la pression psychosociale. Après 30 ans de réformes et de restructurations, une pause s'impose; des changements trop nombreux augmentent les risques en termes de sécurité. Le personnel est sous pression constante et confronté à un mépris à l'égard de lui-même et de ses représentants syndicaux. Les nombreuses incertitudes, concernant notamment les suppressions d'emplois et les exigences de productivité accrue, font encore monter la pression.

Les objectifs poursuivis par les directions des entreprises ferroviaires sont en contradiction avec le bien-être des travailleurs:

— quant aux analyses de risques réclamées par les organisations reconnues, elles sont effectuées, sous contrôle et pression du management, dans le but de les soustraire de leur contexte et ce, afin d'accroître "sans cesse" la productivité. Cette situation devient récurrente et donc dangereuse;

— en matière de conditions de travail, la réglementation nationale et européenne relative au personnel est contournée;

— la direction prenant toutes les décisions importantes sans concertation (les syndicats sont en effet perçus comme étant un frein à la productivité), il est malaisé, voire impossible de vérifier si les règles édictées

— de visiter les lieux et de ranger les trains doivent toujours être une tâche pour la NMBS elle-même;

— les conditions de travail doivent être décentes et contrôlables;

— les entretiens de l'infrastructure et du matériel roulant doivent être réguliers et de haut niveau;

— il y a besoin de suffisamment d'investissements;

— Infrabel et la NMBS doivent mieux communiquer;

— les systèmes de sécurité automatiques de l'infrastructure et du matériel roulant doivent être uniquement considérés comme une aide à la conduite;

— la stabilité de l'emploi est essentielle pour garantir le maintien des compétences acquises, en particulier en ce qui concerne les métiers de sécurité, ainsi que la qualité de la prestation;

— les prestations doivent être humanisées, notamment par une limitation du temps de travail;

— des efforts accrus doivent être fournis au niveau de la formation, tant dans le cadre de la formation de base que dans celui de la formation permanente;

— il faut accorder davantage d'attention à différents aspects du bien-être au travail: analyses de risques, charge psychosociale, accidents, ergonomie, ...;

— il est nécessaire d'instaurer un véritable dialogue social empreint de transparence et de respect mutuel.

De spreker gaat verder in op de cruciale problematiek van de verhoging van de psychosociale druk. Na 30 jaar van hervormingen en herstructureringen is er nood aan een pauze; te veel veranderingen zorgen voor meer veiligheidsrisico's. Het personeel staat onder permanente druk en wordt geconfronteerd met minachting voor henzelf en hun syndicale vertegenwoordigers. De vele onzekerheden, onder meer over de afschaffing van jobs en de eis van toenemende productiviteit, voeren de spanning verder op.

De doelstellingen van de directies van de spoorwegondernemingen zijn in tegenspraak met het welzijn van de werknemers:

— de door de erkende organisaties geëiste risicoanalyses zullen worden verricht onder controle en onder druk van het management, teneinde ze uit hun context te rukken, *in casu* om de productiviteit "onophoudelijk" te verhogen. Die toestand wordt recurrent en dus gevaarlijk;

— wat de arbeidsomstandigheden betreft, wordt de nationale en Europese regelgeving met betrekking tot het personeel omzeild;

— doordat de directie alle belangrijke beslissingen zonder overleg neemt (vakbonden worden immers gepercipieerd als een rem op de productiviteit), wordt het moeilijk of zelfs onmogelijk na te gaan of de door

par la commission paritaire nationale sont toujours bien appliquées voire respectées. De telles attitudes sont condamnables car elles ne sont pas de nature à maintenir un dialogue social de qualité indispensable dans le contexte actuel;

— la sécurité n'est plus le critère principal pour SNCB Logistics.

L'orateur conclut comme suit:

— dans la vision de la direction et de l'autorité, la sécurité est réduite de façon excessive aux aspects techniques et réglementaires. Les critères humains et sociaux sont négligés au nom du dogme de la libéralisation;

— la précarité et la contractualisation des emplois dans le secteur ferroviaire sont contreproductives, en particulier dans les fonctions dans lesquelles l'expérience est importante en matière de sécurité;

— les conditions de travail régressent et le dumping social devient légitime;

— la charge psychosociale liée aux changements technologiques et structurels n'est pas suffisamment prise en considération, dès lors qu'elle est perçue par le management comme étant un frein à la productivité;

— l'emploi a considérablement diminué, alors que le nombre de voyageurs a augmenté de 50 % en dix ans;

— SNCB Logistics a augmenté la mobilité de ses conducteurs en s'inspirant de procédés qui sont utilisés par ses concurrents, mais qui augmentent les risques d'accidents;

— depuis le début de la libéralisation, le nombre d'accidents a considérablement augmenté, jusqu'à atteindre un maximum de quatre accidents par an depuis l'accident de Buizingen.

Comment se présente l'avenir des chemins de fer? Après la libéralisation du transport de marchandises et du transport international de voyageurs, celle du transport national de voyageurs est également annoncée pour 2019. Après Eurostar, serons-nous témoins de la filialisation de Thalys et puis de pans entiers du trafic voyageurs national par le biais d'appels d'offre? La SNCB survivra-t-elle aux nouvelles dispositions européennes et, plus particulièrement, aux directives et règlements qui composent le quatrième paquet ferroviaire? L'étape suivante ne risquerait-elle pas d'être la vente de notre entreprise publique? Comment évoluera le transport de marchandises, à la lumière de la constatation que DB Schenker occupe une position

het nationaal paritair comité uitgevaardigde regels wel worden toegepast cq. in acht genomen. Een dergelijke instelling is verwerpelijk want ze is niet bevorderlijk voor de instandhouding van een kwaliteitsvolle sociale dialoog die noodzakelijk is in de huidige context;

— veiligheid is voor NMBS Logistics niet langer het belangrijkste criterium.

De spreker trekt de volgende besluiten:

— veiligheid wordt in de visie van directie en overheid te veel verengd tot technische en reglementaire aspecten. Menselijke en sociale criteria komen in de verdrukking in naam van het dogma van de liberalisering;

— de precariteit en de contractualisering van de arbeidsplaatsen in de spoorwegsector is contraproductief, zeker in het geval van functies waarvoor ervaring op het vlak van veiligheid belangrijk is;

— de arbeidsvoorwaarden gaan achteruit en sociale dumping wordt schering en inslag;

— de psychosociale belasting die samenhangt met technologische en structurele veranderingen wordt onvoldoende in rekening gebracht omdat ze door het management beschouwd wordt als een rem op de productiviteit;

— het aantal spoorwegjobs is aanzienlijk verminderd terwijl het aantal reizigers in tien jaar tijd met 50 % is toegenomen;

— NMBS Logistics heeft de mobiliteit van zijn werknemers verhoogd op basis van procedures die door zijn concurrenten worden gebruikt, maar die tegelijkertijd het veiligheidsrisico verhogen;

— het aantal ongevallen is sinds het begin van de liberalisering aanzienlijk gestegen, tot een hoogtepunt van vier ongevallen per jaar sinds het ongeval in Buizingen.

Hoe ziet de toekomst van de spoorwegen er uit? Na de liberalisering van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer wordt ook de vrijmaking van het binnenlands reizigersvervoer in 2019 vooropgesteld. Worden we, na Eurostar, getuige van de filialisering van Thalys via een aanbesteding, en vervolgens van volledige onderdelen van het nationale reizigersverkeer? Zal de NMBS de nieuwe EU-bepalingen overleven, meer bepaald de richtlijnen en verordeningen waaruit het vierde spoorwegpakket bestaat? Dreigt de volgende fase geen verkoop van het overheidsbedrijf te worden? Hoe zal het goederenvervoer evolueren, gelet op het feit dat DB Schenker een dominante positie inneemt op de Europese markt? Gezien de huidige conjunctuur

dominante sur le marché européen? Vu la conjoncture actuelle, la Belgique se retrouve dans une situation très délicate car l'opérateur allemand est omniprésent sur les trafics concernés.

C. M. Jean-Pierre Goossens (CGSP-Cheminots)

M. Jean-Pierre Goossens considère qu'en ce qui concerne l'accident de Wetteren, ce n'est pas la responsabilité du conducteur — d'ailleurs très expérimenté — qui doit retenir en premier lieu notre attention, mais bien l'analyse des problèmes structurels: comme il va le montrer, c'est la négligence à différents niveaux qui est la véritable cause de l'accident. L'expérience du personnel du Groupe SNCB nous apprend que sécurité et approche commerciale ne vont souvent pas de pair.

L'orateur passe en revue les faits de l'accident:

- le train roulait avec deux locomotives de type 65, les locomotives 6506 et 6519. Ce type obsolète n'a pas de système de sécurité automatique;
- le train, qui était géré par l'entreprise de transport DB Schenker et roulait avec une licence de SNCB Logistics, venait de la gare de triage Kijfhoek aux Pays-Bas et se dirigeait vers Gent-Zeehaven;
- les cinq wagons de tête contenaient de l'acrylonitrile stabilisé, une substance très légèrement inflammable. Cette matière est extrêmement toxique et peut former du cyanure après ingestion dans l'organisme humain. De l'acide cyanhydrique, des oxydes d'azote et de l'éthyne peuvent être générés en cas de vidage à la suite d'un incendie. L'acrylonitrile est classifié comme une substance cancérigène et est très nocif pour l'homme et la nature;
- les sixième et septième wagons contenaient une petite quantité de butadiènes stabilisés (les wagons avaient bien été vidés mais n'avaient pas encore été nettoyés), des gaz particulièrement difficiles à manier;
- le treizième wagon contenait des matières organométalliques pyrophoriques qui, à température ambiante, s'enflamment spontanément au contact de l'air. La superficie de contact relativement importante de la poudre est à l'origine de la grande rapidité de la réaction;
- les wagons 8 à 12 ne contenaient pas de produits chimiques;
- les six wagons de tête ont déraillé, tandis que les sept de queue sont restés sur les rails;
- le train circulait à contre-voie et s'est vu notifier qu'il reprendrait sa circulation normale au prochain signal. Afin de réaliser le changement de voie en toute sécurité, une limitation de vitesse de 40 kilomètres à l'heure a été imposée au train;

bevindt België zich in een zeer kiese situatie, want de Duitse operator is alomtegenwoordig op de desbetreffende vervoersstromen.

C. De heer Jean-Pierre Goossens (ACOD-Spoor)

De heer Jean-Pierre Goossens stelt dat, wat het ongeval in Wetteren betreft, de aandacht niet in de eerste plaats moet gaan naar de verantwoordelijkheid van de bestuurder, die overigens veel ervaring had, maar naar een analyse van de structurele problemen: zoals hij zal aantonen, is de verwaarlozing op verschillende vlakken de werkelijke oorzaak van het ongeval. De ervaring van het personeel van de NMBS-Groep leert dat veiligheid en een commerciële benadering vaak niet samengaan.

De spreker overloopt de feiten van het ongeval:

- de trein reed met twee locomotieven van het type 65, de locomotieven 6506 en 6519. Dit verouderde type heeft geen automatisch beveiligingssysteem;
- de trein, die beheerd werd door vervoersonderneming DB Schenker en met een licentie van NMBS Logistics reed, kwam van rangeerterrein Kijfhoek in Nederland en was onderweg naar Gent-Zeehaven;
- de vijf wagons vooraan bevatten gestabiliseerd acrylonitril, een zeer licht ontvlambare stof. De stof is uiterst giftig en kan na opname in het menselijk lichaam cyanide vormen. Bij lediging ten gevolge van brand kunnen waterstofcyanide, stikstofdioxide en ethyn ontstaan. Acrylonitril is geclassificeerd als mogelijk kankerverwekkende stof en is zeer schadelijk voor mens en natuur;
- de zesde en zevende wagon bevatten een kleine hoeveelheid gestabiliseerde butadiënen (de wagons waren wel geledigd, maar nog niet gereinigd), zeer onhandelbare gassen;
- de dertiende wagon bevatte pyrofore metaalorganische stoffen, die bij kamertemperatuur in contact met lucht spontaan ontbranden. Het relatief grote contactoppervlak van het poeder is de oorzaak van de hoge snelheid van de reactie;
- wagons 8 tot 12 bevatten geen chemische stoffen;
- de voorste zes wagons ontspoorde, terwijl de laatste zeven in de sporen bleven;
- de trein reed in tegenspoor en kreeg de melding dat de trein naar gewoon spoor zou terugkeren bij het volgende sein. Om de spoorwissel op een veilige manier te doen verlopen, werd aan de trein een snelheidsbeperking van 40 kilometer per uur opgelegd;

- le déraillement a eu lieu en raison de la vitesse excessive du train;
- le deuxième wagon a pris feu. C'était également le wagon le plus mal en point.

Le conducteur de train qui, on le comprend, était paniqué, voulait éteindre l'incendie, ce qui indique qu'il n'était pas informé de la nature des produits. Il n'avait certainement pas pris conscience de la vitesse excessive du train et de ses conséquences; il s'était sans doute embrouillé à propos de (la situation de) l'endroit où il se trouvait, de la locomotive qu'il conduisait et du chargement qu'il transportait. Le train et le conducteur étaient-ils suffisamment préparés pour ce périlleux voyage?

Dans le passé, la formation mettait beaucoup l'accent sur les techniques ferroviaires, la sécurité, l'expérience, *le feedback*, la connaissance des produits dangereux et les informations relatives aux travaux le long des voies. C'est bien moins le cas dans le contexte actuel. Sans vouloir préjuger des enquêtes officielles, l'orateur tente de trouver une explication à la vitesse excessive:

- la cause principale est peut-être la réglementation relative à la signalisation aux Pays-Bas: la limitation de vitesse à contre-voie ne s'y applique pas à partir du premier signal suivant, mais à partir du deuxième; en Belgique, en revanche, la limitation est applicable à partir du premier signal qui suit. Le conducteur a probablement pensé qu'il avait encore le temps de rattraper le retard accumulé jusqu'au signal suivant;
- les inspecteurs qui ont examiné le train accidenté ont constaté que les alternateurs des wagons se trouvaient encore en régime "voyageurs", ce qui témoigne d'un freinage important. En cas de transport de marchandises dangereuses, en particulier de liquides, un coup de frein trop brutal peut être dangereux;
- l'examen des bandes magnétiques a révélé que les freins n'avaient pas été contrôlés, ce qui est pourtant important pour plusieurs raisons (tester la continuité des freins, vérifier les alternateurs et, au besoin, resserrer les étriers d'attelage).

Le conducteur a peut-être pris possession du train en étant convaincu qu'il avait été correctement préparé. Le train circulait sous la licence de SNCB Logistics, celle-ci n'étant jusqu'à présent pas disposée à participer à une réunion du Comité pour la prévention et la protection au travail du Groupe SNCB. Des conducteurs ont souvent signalé aux organisations syndicales que des informations erronées étaient communiquées ou qu'un train n'avait pas été contrôlé avant le départ. Les causes de ce non-respect des procédures sont dans de nombreux cas de nature commerciale: alors qu'auparavant, les

- de ontsporing vond plaats doordat de snelheid van de trein te hoog was;
- de tweede wagon vloog in brand en was ook het ergst gehavend.

De treinbestuurder, die begrijpelijkerwijs in paniek was, wou de brand blussen, wat erop wijst dat hij niet op de hoogte was van de aard van de producten. Hij was zich zeker niet bewust van de te hoge snelheid van de trein en de gevolgen ervan; wellicht was hij verward over de (situatie van de) plaats waar hij zich bevond, de locomotief waarmee hij reed en de lading die hij vervoerde. Waren de trein en de bestuurder voldoende voorbereid op de gevaarlijke rit?

In het verleden werd in de opleiding veel nadruk gelegd op spoortechnieken, veiligheid, ervaring, feedback, grondige lijnkennis, kennis van gevaarlijke goederen en informatie over werkzaamheden langs het spoor. Dat is in de huidige context veel minder het geval. Zonder op de officiële onderzoeken te willen vooruitlopen, probeert de spreker een verklaring te vinden voor de te hoge snelheid:

- wellicht is de belangrijkste oorzaak de reglementering inzake signalisatie in Nederland: een snelheidsbeperking op tegenspoor geldt daar niet vanaf het volgende sein, maar vanaf het sein daarna; in België geldt de beperking wel vanaf het eerstvolgende sein. Wellicht dacht de bestuurder dat hij nog tijd had om de opgelopen vertraging in te lopen tot voorbij het volgende sein;
- bij schouwing van de verongelukte trein bleek dat de alternatoren van de wagons nog op het regime "reizigers" stonden, wat betekent dat er een sterkere remming is. Een te sterke remming kan bij vervoer van gevaarlijke goederen, in het bijzonder vloeistoffen, gevaarlijk zijn;
- nazicht van de banden wees uit dat er geen remproef was gebeurd, wat nochtans om verschillende redenen belangrijk is (testen van de continuïteit van de remmen, nakijken van de alternatoren, aandraaien van de koppelingsbeugels indien nodig).

Misschien nam de bestuurder de trein in gebruik in de overtuiging dat de voorbereiding van de trein degelijk was gebeurd. De trein reed onder licentie van NMBS Logistics, dat tot nu toe niet bereid is om deel te nemen aan een vergadering van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk van de NMBS-Groep. Bestuurders melden vaak aan de syndicale organisaties dat verkeerde informatie wordt meegegeven of dat een trein voor vertrek niet gecontroleerd werd. De oorzaken van deze niet-naleving van procedures zijn in veel gevallen van commerciële aard: terwijl vroeger de

inspecteurs des trains suivaient une formation technique préalable et ne pouvaient travailler seuls qu'au bout d'un an, SNCB Logistics est désormais beaucoup plus souple à leur égard afin de réduire les coûts: six semaines de stage environ sont considérées comme suffisantes.

Les constatations effectuées lors de l'accident de Wetteren ne constituent malheureusement pas un fait isolé: temps de conduite excessifs et non-récupération des heures supplémentaires, essais de freins et d'autres contrôles du matériel roulant insuffisants ou incorrects, connaissance insuffisante de la ligne par les conducteurs étrangers, manque de visibilité des signaux, systèmes ATP non obligatoires pour le transport de marchandises, absence de contrôles effectifs du SSICF, croisements incessants de trains de marchandises et de trains de voyageurs, etc.

L'orateur conclut que la scission de l'opérateur historique SNCB n'a pas amélioré l'efficacité et la sécurité du mode ferroviaire. C'est ainsi que le sous-chef de gare de Wetteren n'a pas pu vérifier, dans le système informatique, quelles étaient les marchandises transportées par le train, si bien qu'on ignorait quelles actions pouvaient être prises immédiatement après l'accident. La situation fait également apparaître des éléments expliquant que la CGSP Cheminots ne s'est pas ralliée aux propos de SNCB Logistics. L'action engagée à la suite de l'accident ne peut certainement pas être réduite à une évaluation du plan catastrophe; au contraire, il convient de veiller à ce que celui-ci ne doive pas être appliqué.

D. M. Marc Heinen (CSC-Transcom)

M. Marc Heinen indique que l'accident de Wetteren du 4 mai 2013 est dû à une manœuvre brusque du conducteur à 100 m de l'aiguillage provoquant un mouvement vers l'avant du liquide transporté; lors du passage de l'aiguillage, le liquide a en outre été brusquement déplacé latéralement. C'est la combinaison des deux mouvements qui a provoqué le déraillement du train.

Des mesures visant à mieux sécuriser le transport peuvent être prises au niveau national sans qu'elles doivent nécessairement être approuvées par l'Europe; par ailleurs, une politique de sécurité générale européenne doit éviter l'apparition d'une mosaïque de règles nationales. En ce qui concerne le transport transfrontalier, il convient d'améliorer le niveau de sécurité à l'échelon européen. Dans son exposé, l'orateur traitera des différents éléments ayant un impact sur le risque en matière de sécurité et la gestion de la sécurité.

schouwers van treinen vooraf een technische opleiding volgden en pas na één jaar alleen aan de slag mochten gaan, is NMBS Logistics daar veel soepeler in om kosten te besparen: een zestal weken opleiding wordt voldoende geacht.

De vaststellingen bij het ongeval in Wetteren zijn helaas geen alleenstaand feit: te lange rijtijden en een gebrek aan recuperatie van overuren, onvoldoende of verkeerde remproeven en andere controles van het rollend materieel, te hoge snelheden in het goederenvervoer, onvoldoende lijnkennis bij buitenlandse bestuurders, onvoldoende zichtbaarheid van seinen, geen verplichte ATP-systemen in het goederenvervoer, geen effectieve controles door de DVIS, talloze kruisingen van goederen- en reizigerstreinen, ...

De spreker besluit dat de splitsing van de historische operator NMBS de efficiëntie en de veiligheid van de spoorwegmodus niet heeft bevorderd. Zo kon de onderstationschef van Wetteren in het informaticasysteem niet nagaan welke goederen in de trein aanwezig waren, waardoor het onmiddellijk na het ongeval niet duidelijk was welke acties konden worden ondernomen. De situatie brengt ook elementen aan die verantwoord dat ACOD-Spoor niet in het verhaal van NMBS Logistics wilde stappen. De actie die als gevolg van het ongeval wordt ondernomen, mag zeker niet worden verengd tot een evaluatie van het rampenplan; er dient integendeel voor te worden gezorgd dat het rampenplan niet moet worden toegepast.

D. De heer Marc Heinen (ACV-Transcom)

De heer Marc Heinen stelt dat het ongeval van 4 mei 2013 in Wetteren het gevolg is van een bruske handeling van de bestuurder op een afstand van honderd meter van de wissel, waardoor de vloeistof in de wagons naar voor bewoog; bij de voorbijrijding van de wissel werd de vloeistof bovendien plotseling naar de zijkant verplaatst. Door de combinatie van beide bewegingen is de trein ontspoord.

Op nationaal niveau kunnen meer maatregelen worden genomen om een veiliger vervoer te waarborgen, zonder dat daarvoor Europese goedkeuring nodig is; daarnaast moet een algemeen Europees veiligheidsbeleid ervoor zorgen dat er geen lappendeken van nationaal bepaalde voorschriften ontstaat. Wat het grensoverschrijdend vervoer betreft, dienen verbeteringen van het veiligheidsniveau op Europees niveau te worden doorgevoerd. De spreker behandelt in zijn tussenkomst de verschillende componenten die een impact hebben op het veiligheidsrisico en de veiligheidsbeheersing.

Le système de sécurité

L'ETCS, qui est le système ATP le plus performant, aurait permis d'éviter l'accident de Wetteren. Il a néanmoins été décidé — pour des motifs budgétaires et logistiques compréhensibles — de déployer ce système sur une période plus longue. L'accident n'aurait par contre pas pu être évité par le TBL1+, qui n'est pas équipé d'un dispositif de contrôle de vitesse permanent ni d'un dispositif de freinage forcé (le conducteur peut décider de renoncer à ce freinage automatique). La Belgique n'est pas un bon élève dans le domaine des systèmes ATP: l'Allemagne et les Pays-Bas font mieux. En revanche, au Royaume-Uni, terre de libéralisation et de privatisation, 4 % seulement des lignes ont été équipées d'un système ATP.

Les conducteurs doivent actuellement connaître leur ligne par cœur. Ils disposent par ailleurs d'équipements d'assistance électronique. Il n'en reste pas moins qu'ils doivent également pouvoir accéder à des informations électroniques en temps réel. Les conducteurs utilisent déjà des tablettes dans certains cas, mais il faudrait veiller à ce que les limitations de vitesse prévues et temporaires soient intégrées de manière numérique, plus systématique et obligatoire dans le plan schématique de signalisation. La situation actuelle est trop hétérogène. Certains conducteurs reçoivent une version papier du plan de signalisation (qu'il ne peuvent pas toujours emporter dans le poste de conduite). D'autres disposent d'une tablette, qui ne leur permet pas toujours de consulter les informations dont ils ont besoin. Il s'impose d'uniformiser la situation par le biais d'une recommandation générale.

Lors de l'implantation de signaux, il faut davantage veiller à ce que ceux-ci soient visibles depuis le poste de conduite. Il convient de suivre plus systématiquement les remarques qui peuvent être formulées par le personnel de conduite au sujet de la mauvaise visibilité des signaux. La décision, prise à la suite de l'accident de Godinne, de créer un point de contact central en la matière doit être applaudie, même si elle a été prise bien trop tard.

Le conducteur de train

La connaissance de la ligne est essentielle. Le conducteur du train impliqué dans l'accident de Wetteren disposait d'une licence valable pour la ligne et avait encore été soumis récemment aux tests médicaux et psychiques requis. À la suite de la libéralisation, les conducteurs doivent parfois connaître la signalisation de plusieurs réseaux, ce qui entraîne un risque d'erreur plus important.

Het veiligheidssysteem

ETCS, het meest doeltreffende ATP-systeem, had het ongeval in Wetteren kunnen voorkomen, maar wordt om begrijpelijke budgettaire en logistieke redenen maar over een langere periode uitgerold; TBL1+ daarentegen had het ongeval niet kunnen vermijden door het ontbreken van een permanente snelheidscontrole in dat systeem en doordat er in dat systeem geen remdwang is (de bestuurder kan beslissen om tegen de automatische remming in te gaan). Op het vlak van ATP-systemen is België geen voorbeeldland: Duitsland en Nederland doen het beter. In het Verenigd Koninkrijk daarentegen, waar liberalisering en privatisering voorop staan, werd slechts 4 % van de lijnen met een ATP-systeem uigrust.

Bestuurders moeten nu hun lijn uit het hoofd kennen en worden verder bijgestaan door elektronische hulpmiddelen, maar er is ook nood aan elektronische informatie *in real time*. Bestuurders maken in sommige gevallen nu reeds gebruik van tablets, maar er moet werk worden gemaakt van een meer systematische en verplichte digitale inlading van geplande en tijdelijke snelheidsbeperkingen op het schematisch seinrichtingsplan. Momenteel is de situatie te versnipperd: sommigen krijgen het seinrichtingsplan op papier (maar mogen het niet altijd in de stuurpost meenemen); anderen beschikken over een tablet, maar kunnen daarop niet altijd de relevante informatie raadplegen. Een uniformisering door middel van een algemene aanbeveling dringt zich op.

Bij de inplanting van de seinen moet meer aandacht gaan naar de zichtbaarheid vanuit de bestuurderspost. Opmerkingen van bestuurders over de slechte zichtbaarheid van seinen moeten op meer systematische wijze worden opgevolgd. Na het ongeval van Godinne werd terecht beslist om daarvoor een centraal meldpunt op te richten, al kwam deze beslissing veel te laat.

De treinbestuurder

Lijnkennis is essentieel. De bestuurder van de trein die betrokken was bij het ongeval in Wetteren beschikte over een geldige vergunning voor de lijn en had nog onlangs de vereiste medische en psychische tests afgelegd. Door de liberalisering moeten bestuurders soms de seingeving van meerdere netten kennen, wat een groter risico op fouten met zich meebrengt.

Afin d'éviter la fatigue, les tableaux de service doivent être établis de telle sorte qu'aucun problème important ne se pose dans le biorhythme du personnel; il convient également de tenir compte des longs déplacements entre domicile et lieu de travail. Un examen approfondi des temps de conduite et de repos, notamment dans le cadre des réunions du Comité pour la prévention et la protection au travail du Groupe SNCB, peut être utile pour définir une nouvelle approche sur ce plan. Un organisme neutre et extérieur devrait également contrôler les prestations de travail de tous les conducteurs, quel que soit l'opérateur pour lequel ils travaillent.

Les conducteurs de train se plaignent souvent du fait qu'ils n'ont pas assez de temps, au début de leur service, pour passer en revue la liste des marchandises dangereuses, et qu'ils ne sont dès lors pas en mesure d'évaluer de manière assez précise l'impact éventuel en cas d'accident.

Au cours de leur formation, les conducteurs de train reçoivent des directives concernant les accidents et les marchandises dangereuses; il existe également un livre des risques (RID), où figurent les directives. Une réaction de panique explique probablement pourquoi le conducteur a utilisé un extincteur. Il est nécessaire d'élaborer une réglementation claire en matière de sécurité, qui change le moins possible; un commentaire structuré des règles de sécurité est sans doute aussi plus utile que la diffusion sous format papier de la réglementation même. Au cours de leur formation de base, tous les conducteurs de train devraient bénéficier d'une formation supplémentaire concernant la prévention des franchissements de signaux. Les cours de "qualité et attitudes" doivent être revus en fonction de la prévention de fautes graves.

Des efforts plus importants doivent être consentis afin de promouvoir une "culture de sécurité" et une "discipline de sécurité" opérationnellement applicable au sein du Groupe SNCB; chaque membre du personnel, doit être constamment conscient du fait que la sécurité constitue la priorité absolue. Le développement de la discipline en matière de sécurité peut s'appuyer sur des techniques de formation modernes.

Une analyse quantitative et qualitative des éléments du paquet de tâches des conducteurs de train qui ont un impact sur la charge de travail de ce personnel est nécessaire. Plusieurs facteurs doivent être évalués à cet égard: la monotonie des prestations, la différence dans la charge psychosociale des conducteurs de train (en fonction des différents dépôts, de l'âge, du type de service, etc.), les prestations matinales successives, l'attribution des jours libres, ... Ces analyses et les

Om vermoeidheid te vermijden, moet het verloop van de dienstreeksen zo worden opgesteld dat zich geen ernstige problemen stellen in het bioritme van het personeel; ook met verre verplaatsingen tussen woon- en werkplaats dient rekening te worden gehouden. Een grondig onderzoek naar de rij- en rusttijden, onder meer in het kader van de vergaderingen van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk van de NMBS-Groep, kan nuttig zijn bij het uittekenen van een nieuwe aanpak op dit vlak. Een neutraal en extern organisme zou ook regelmatig controle moeten uitoefenen op de arbeidsprestaties van alle bestuurders, ongeacht voor welke operator ze werken.

Treinbestuurders uiten vaak de klacht dat ze bij aanvang van hun dienst niet genoeg tijd hebben om de lijst met gevaarlijke goederen door te nemen, waardoor ze de mogelijke impact bij een ongeval onvoldoende kunnen inschatten.

Treinbestuurders krijgen in hun opleiding richtlijnen met betrekking tot ongevallen en gevaarlijke goederen; ook bestaat er een gevarenboek RID, waarin de richtlijnen zijn opgenomen. Een paniecreactie verklaart waarschijnlijk waarom de bestuurder is beginnen blussen. Er is nood aan duidelijke veiligheidsreglementering, die zo weinig mogelijk verandert; een gestructureerde commentaar op de veiligheidsregels is wellicht ook nuttiger dan de verspreiding op papier van de reglementering zelf. Alle treinbestuurders zouden in hun basisopleiding een bijkomende vorming met betrekking tot de voorkoming van seinvoorbijrijdingen moeten krijgen. De lessen "kwaliteit en attitudes" dienen te worden bijgestuurd in functie van de voorkoming van zware fouten.

Er moeten meer inspanningen worden geleverd om een operationeel toepasbare veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline binnen de NMBS-Groep te bevorderen; elk personeelslid dient er zich voortdurend van bewust te zijn dat veiligheid de absolute prioriteit is. De ontwikkeling van discipline op het vlak van veiligheid kan worden versterkt door middel van moderne opleidingsmiddelen.

Er is nood aan een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van die elementen van het takenpakket van treinbestuurders die een impact hebben op de werkdruk. Verschillende factoren dienen ter zake te worden geëvalueerd: de monotonie van de prestaties, het verschil in psychosociale belasting tussen treinbestuurders (in functie van de verschillende depots, de leeftijd, het type dienst, ...), opeenvolgende vroege shifts, het opnemen van vrije dagen, ... Deze analyses en de resultaten van

résultats de l'étude du Comité pour la prévention et la protection au travail relative à l'expérience de terrain des conducteurs de train pourraient déboucher sur des recommandations concrètes.

L'orateur souligne deux points importants en ce qui concerne la problématique des conducteurs de train:

— le timing prévu pour la discussion avec les conducteurs de train autour de la limitation éventuelle du nombre de modifications aux horaires de service au cours de l'année doit être respecté. Lors de l'élaboration des séries, il sera absolument tenu compte des remarques structurelles; les séries doivent avant tout être réalistes;

— tous les trois mois, au moins, les comités qui évaluent le dépassement des prestations normales doivent se réunir pour rechercher activement des solutions. Ces comités doivent également pouvoir évoquer d'autres sujets connexes.

Le train

Il est logique que l'Union européenne souhaite élaborer une réglementation uniforme en matière de sécurité. En cas de transport diffus, des séries de wagons affrétés par différentes entreprises sont combinées; modifier ces séries pour des motifs liés à la composition du train est une entreprise laborieuse. Le changement de composition du train opéré à la frontière en raison de différences de législation en la matière entraîne certains risques pour la sécurité.

Dans les postes de conduite, on retrouve actuellement les vêtements de protection suivants: des gants de protection, des lampes torches, des vêtements réfléchissants et parfois un casque. Ces moyens peuvent s'avérer insuffisants dans certains cas, en particulier lorsqu'un incendie se déclare autour de la locomotive. Il faudrait dès lors examiner la pertinence de la mise à disposition d'autres vêtements de protection.

La présence de substances dangereuses est mentionnée sur les documents papier. Une application permettant d'introduire le code danger et de consulter les spécifications de la substance est installée sur la tablette de la SNCB Logistics (*RITA*), mais non sur la tablette de la SNCB (*IDA*). Une uniformisation s'impose en la matière.

de studie van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk over de werkbeleving van treinbestuurders zouden concrete aanbevelingen moeten opleveren.

De spreker stipt twee belangrijke aandachtspunten met betrekking tot de problematiek van treinbestuurders aan:

— de voorziene timing voor de besprekingen tussen directie en treinbestuurders over een mogelijke beperking van het aantal wijzigingen van de dienstroosters in de loop van het jaar dient te worden nageleefd. Bij de opmaak van de series moet ten volle rekening worden gehouden met structurele opmerkingen; de series moeten bovenal realistisch zijn;

— ten minste om de drie maanden moeten de comités die de overschrijding van de normale prestaties evalueren, vergaderen om actief naar oplossingen te zoeken. Andere verwante onderwerpen moeten eveneens in deze comités aan bod kunnen komen.

De trein

Het is logisch dat de Europese Unie een uniforme veiligheidsreglementering wil uitwerken. Bij verspreid vervoer worden reeksen van wagons van verschillende bedrijven gecombineerd; het wijzigen van de reeksen om een andere samenstelling door te voeren, vergt veel tijd en inspanningen. Indien een wedsamenstelling aan een landsgrens moet gebeuren wegens andere nationale regels met betrekking tot de samenstelling van treinen, houdt dit bijkomende veiligheidsrisico's in.

De volgende beschermende kledij is momenteel in de stuurpost aanwezig: beschermhandschoenen, een draagbaar verlichtingsapparaat en kleding met een hoge zichtbaarheid; soms is er ook een helm aanwezig. In sommige gevallen kunnen deze middelen onvoldoende zijn, met name wanneer er vuurontwikkeling rond de locomotief is. De terbeschikkingstelling van bijkomende beschermende kledij moet daarom worden onderzocht.

De aanwezigheid van gevaarlijke stoffen wordt meegedeeld op de documenten die op papier worden afgeleverd. Op de tablet van NMBS Logistics (*RITA*) is een applicatie geïnstalleerd waarmee de gevaarcode kan worden ingegeven, waarna de specificaties van de stof op de tablet verschijnen. Op de tablet van de NMBS (*IDA*) is dat echter niet het geval. Uniformisering is ter zake noodzakelijk.

L'aménagement du territoire

Les Pays-Bas sont plus avancés que nous dans la réflexion relative aux rapports existant entre l'aménagement du territoire et le transport ferroviaire: la proposition de loi concernant le réseau de base ferroviaire fixe les corridors essentiels, ainsi que les voies par lesquelles transitent les produits chimiques, l'objectif étant d'isoler le transport autant que possible des zones habitées. La proposition de loi a imposé un plafond maximum de risque pour les produits dangereux pour chaque trajet et a été concertée avec tous les acteurs concernés. Cette démarche tient compte de l'intensification attendue des transports de marchandises dangereuses jusqu'en 2020. L'analyse prend également en considération les plans de construction autour des voies. La Belgique ferait bien d'adopter une initiative légale comparable.

Le service pour la Sécurité et l'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF)

En 2010, la Cour des comptes est arrivée à la conclusion que le SSICF ne disposait pas de suffisamment de personnel pour organiser un programme d'inspection et d'audit permettant de vérifier le bon fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité; des rapports plus récents montrent qu'il y a toujours pénurie de personnel. Dès lors que les prescriptions en matière de sécurité doivent être respectées de la même façon par tous les opérateurs ferroviaires et qu'un contrôle systématique est nécessaire, il faut davantage de personnel. Le SSICF peut également jouer un rôle dans le contrôle de l'organisation des formations.

L'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires (OEAIF)

L'orateur cite une déclaration faite par Mme Leslie Mathues, enquêtrice en chef à l'OEAIF, lors d'une audition de la commission Sécurité du rail, le 14 mai 2013 (DOC 53 0444/015, p. 14): "L'OEAIF est libre de sélectionner les accidents et les incidents qui font l'objet d'une enquête. Alors que les enquêtes relatives à quatre accidents ont été déléguées à la SNCB Holding, qui n'a pas encore pu les finaliser, l'organisme examine lui-même les accidents graves, comme ceux de Godinne et de Wetteren. En cas de déraillement de trains de marchandises, c'est en outre l'OEAIF lui-même qui mène systématiquement l'enquête, notamment sur la recommandation de l'ERA." La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire a donné à la SNCB-Holding le droit de réaliser des analyses d'accidents et d'incidents si l'OEAIF n'a pas mené lui-même une enquête. Ce droit a toutefois été abrogé par la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure

De ruimtelijke ordening

Nederland staat verder in de reflectie over de verhouding tussen ruimtelijke ordening en spoorvervoer: in het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel met betrekking tot het basisnet spoor worden de essentiële corridors en de chemische clusters vastgelegd, waarbij het uitgangspunt is dat vervoer en bebouwing zo ver mogelijk van elkaar verwijderd moeten zijn. Overeenkomstig het wetsvoorstel zal, na overleg met alle relevante actoren, voor elk spoortraject een risicoplaafond voor gevaarlijke stoffen worden vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met de prognoses over de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot 2020. Ook de bouwplannen van de spoorwegen worden in de analyse verwerkt. België zou er goed aan doen om een gelijkaardig wettelijk initiatief te nemen.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS)

Het Rekenhof is in 2010 tot het besluit gekomen dat de DVIS over onvoldoende personeelsleden beschikt om een inspectie- en auditprogramma te organiseren waarmee het goede functioneren van de veiligheidsbeheerssystemen kan worden nagegaan; uit recentere verslagen blijkt dat er nog steeds een personeelstekort is. Aangezien de veiligheidsvoorschriften door alle spoorwegoperatoren op gelijke wijze moeten worden nageleefd en systematische controle noodzakelijk is, is er meer personeel nodig. De DVIS kan ook een rol spelen met betrekking tot de controle op de inrichting van opleidingen.

Het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS)

De spreker haalt een verklaring aan van mevrouw Leslie Mathues, hoofdonderzoeker bij het OOIS, tijdens de hoorzitting van de commissie Spoorwegveiligheid van 14 mei 2013 (DOC 53 0444/015, p. 14): "Het OOIS kan een keuze maken met betrekking tot de ongevallen en incidenten waarnaar een onderzoek wordt geopend. Terwijl het onderzoek van vier ongevallen werd gedelegeerd aan de NMBS-Holding, die de betreffende onderzoeken nog niet heeft kunnen afronden, onderzoekt het orgaan zelf de zware ongevallen, zoals die in Godinne en Wetteren. Ook voert het OOIS, onder meer op aanbeveling van ERA, systematisch zelf het onderzoek naar ontsporingen van goederentreinen." De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen gaf de NMBS-Holding het recht om analyses van ongevallen en incidenten uit te voeren indien het OOIS zelf geen onderzoek voerde. Dit recht werd echter opgeheven in de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende

ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité.

Il semble donc y avoir une contradiction entre la loi et les propos de Mme Mathues. On ne voit pas non plus clairement quels sont les quatre accidents qu'elle évoque.

E. M. Daniel Saey (CSC-Transcom)

M. Daniel Saey développe la problématique du transport de marchandises.

L'orateur estime qu'il ya trois aspects à traiter: le transport en lui-même (composition, ordonnancement etc.), le conducteur et le réseau.

Premier axe: le transport

Il est évident que de nombreux efforts doivent être faits en ce qui concerne l'ordonnancement des wagons contenant des produits dangereux. On ne met, par exemple, pas un wagon transportant des poutres métalliques derrière une citerne, ce qui était le cas dans l'accident de Godinne; néanmoins, le même train circule actuellement toujours dans les mêmes conditions. SNCB Logistics a des impératifs de réduction de coûts et la maintenance supplémentaire pour former un train correctement est onéreux.

Il est temps de légiférer sur le sujet en Belgique; les États ont le droit de le faire. Pour éviter tous les problèmes majeurs, on pourrait imaginer des couloirs fret contournant les zones importantes d'habitats. On peut déjà limiter les risques en espaçant dans le cadencement des trains les transports contenant des marchandises dangereuses.

Deuxième axe: le conducteur

La conduite du conducteur de train est l'axe le plus important. Le conducteur ne reçoit aucune formation du type ADR (transport de produits dangereux) dans le cadre de son travail. On peut remédier à cette lacune rapidement en introduisant une formation ADR pour les conducteurs de trains de marchandises.

Actuellement, le conducteur prend connaissance du contenu de ses wagons via le bulletin HKM/SUD; il est seulement formé sur la base de recommandations du livre de sécurité. On lui demande de ne pas intervenir et de s'éloigner dans le sens contraire du vent si possible. En cas de souci avec les freins (roues surchauffées,

het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft.

Er lijkt dus tegenspraak te bestaan tussen de wet en de uitspraken van mevrouw Mathues. Het is ook niet duidelijk over welke vier ongevallen zij het heeft.

E. De heer Daniel Saey (ACV-Transcom)

De heer Daniel Saey licht de problematiek van het goederenvervoer toe.

Volgens de spreker moeten drie aspecten naar voren worden gebracht: het vervoer als dusdanig (samenstelling, ordening enzovoort), de bestuurder en het netwerk.

Eerste aspect: het vervoer

Het ligt voor de hand dat tal van inspanningen moeten worden gedaan inzake de ordening van de wagons die gevaarlijke producten bevatten. Een wagon met metalen balken zou bijvoorbeeld niet achter een tankwagon mogen worden geplaatst - dat was zo bij het ongeval in Godinne, maar niettemin rijdt dezelfde trein nog steeds in dezelfde samenstelling. NMBS Logistics moet de kosten beperken en bijkomende werkuren om een trein correct samen te stellen, zijn duur.

Het is hoog tijd dat ter zake wetgevend wordt opgetreden in België. De Staten hebben het recht dat te doen. Om grote problemen te voorkomen, zou kunnen worden gedacht aan spoorlijnen voor vrachtvervoer die rond de belangrijke woonzones heen rijden. De risico's kunnen al worden beperkt door meer tijd te laten tussen treinen met gevaarlijke goederen.

Tweede aspect: de bestuurder

Het gedrag van de treinbestuurder is het belangrijkste aspect. De bestuurders volgen geen enkele opleiding van het ADR-type (vervoer van gevaarlijke producten) in het kader van hun werk. Die leemte kan snel worden weggewerkt door te zorgen voor een ADR-opleiding voor de bestuurders van goederentreinen.

Thans wordt de bestuurder via het HKM/SUD-bulletin in kennis gesteld van de inhoud van zijn wagons. Zijn opleiding blijft beperkt tot aanbevelingen in het veiligheidsboek. Er wordt hem gevraagd bij een probleem niet op te treden en indien mogelijk tegen de windrichting in weg te gaan. In geval van remproblemen (oververhitte

frein calé, boîte chaude *etc.*), il faudrait faire venir un contrôleur, tandis qu'à présent tout repose sur les épaules du conducteur.

Selon la pyramide de Maslow, le premier besoin humain est physiologique; ce n'est donc pas la sécurité qui est la priorité principale. En analysant les conditions de travail des conducteurs, surtout celles du transport de marchandises, ce principe est ignoré: tout est basé sur la productivité d'abord. Selon le règlement de travail de SNCB Logistics, le conducteur doit pouvoir visiter son train seul et tester les freins sans formation spécifique, ce qui est d'une incohérence totale. Lorsque un incident survient, le conducteur est le premier à être attaqué, alors que souvent les responsabilités sont ailleurs.

Faute d'instructeurs, les conducteurs ne sont pratiquement pas suivis; ce sont des conducteurs qui accompagnent d'autres conducteurs sur les réseaux étrangers. De plus ceux-ci sont soumis à la pression de rendement et de flexibilité.

La durée des prestations est aussi un problème majeur. En interopérabilité, la prestation maximale officielle est de 11 ou 9 heures de temps de conduite. Dans un arrêté royal de 2008 il est stipulé clairement que, si les conditions sont plus favorables en Belgique par rapport à la directive CE 36/2010, on applique les règles nationales. Chez SNCB Logistics on propose 13 heures avec une coupure; non seulement c'est une régression de la protection, mais ça va clairement à l'encontre de la réglementation.

Dans la société SNCB Logistics la situation est grave: la notion de sécurité n'est plus appréciée avec tout le professionnalisme requis.

Troisième axe: le réseau

Il y a beaucoup à dire sur la manière de fonctionner d'Infrabel, qui n'assume pas ses responsabilités. Le réseau d'infrastructure belge est équipé de nombreux systèmes (le crocodile, TBL1, TBL1+ et ETCS), mais aucun n'est défini comme "système de sécurité". Tous ces systèmes ne sont que des aides à la conduite: le conducteur continue à avoir toute la responsabilité concernant la sécurité de son train. Des opérateurs étrangers disent que la sécurité ferroviaire en Belgique dégrade et qu'ils réduisent la vitesse de leur convoi pour cette raison quand ils roulent en Belgique. Infrabel a le pouvoir de prendre des décisions, tandis que les

wielen, vastgeraakte rem, verhitte bak enzovoort) zou een controleur moeten worden opgeroepen, terwijl momenteel alle verantwoordelijkheid bij de bestuurder ligt.

Volgens de behoeftenpiramide van Maslow is de eerste behoefte van de mens een fysiologische behoefte. De veiligheid is dus niet de hoogste prioriteit. Als men de arbeidsomstandigheden van de bestuurders analyseert, en dan vooral bij het goederenvervoer, stelt men vast dat van dat principe geen sprake is: alles berust op het principe "productiviteit eerst". Volgens het arbeidsreglement van NMBS Logistics moet de bestuurder zijn trein alleen kunnen nazien en moet hij zijn remmen kunnen testen zonder specifieke opleiding te hebben gevolgd. Dat is compleet onzinnig. Als zich een incident voordoet, wordt de bestuurder als eerste met de vinger gewezen, terwijl de verantwoordelijkheden vaak elders liggen.

Bij gebrek aan instructeurs worden de bestuurders haast niet opgevolgd; op de buitenlandse spoornetten worden gewoon andere bestuurders met de bestuurders meegestuurd. Bovendien staan de treinbestuurders zwaar onder druk wat rendement en flexibiliteit betreft.

Ook de duur van de arbeidsprestaties is een groot knelpunt. Op het vlak van de interoperabiliteit mag de treinbestuurder officieel maximaal 11 of 9 uur aan het stuur zitten. In een koninklijk besluit van 2008 staat duidelijk bepaald dat de in België vigerende voorwaarden van toepassing zijn ingeval blijkt dat die nationale regels gunstiger uitvallen dan die van richtlijn EG 36/2010. Bij NMBS Logistics wordt een maximale rijtijd van 13 uur voorgesteld, met een onderbreking; niet alleen is dat een achteruitgang op het vlak van de bescherming, ook druist dit ontegensprekelijk tegen de regelgeving in.

Bij NMBS Logistics is de situatie ernstig: het concept veiligheid wordt niet langer met het vereiste professionnalisme benaderd.

Derde aspect: het spoorweginet

Er valt veel te zeggen over de manier van werken van Infrabel, dat zijn verantwoordelijkheid niet opneemt. Het Belgische spoorweginet is uitgerust met talrijke systemen ("krokodil", TBL1, TBL1+ en ETCS), waarvan er evenwel geen enkel als een "veiligheidssysteem" wordt aangemerkt. Al die systemen zijn louter ritondersteunende ingrepen: de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de trein ligt altijd volledig bij de treinbestuurder. Buitenlandse operatoren verklaren dat het met de spoorwegveiligheid in België bergaf gaat en dat zij om die reden in België een lagere snelheid aanhouden. Infrabel heeft de beslissingsbevoegdheid,

conducteurs de train connaissent mieux le terrain. L'orateur cite deux cas d'anomalies constatées (et renseignées) sur le réseau, qui, même après plusieurs mois, n'ont pas été résolues:

— les implantations de chantier sont souvent problématiques, tandis qu'ils existent des solutions simples et peu coûteuses;

— il y a beaucoup de signaux mal placés ou masqués par la végétation.

L'orateur estime que l'accident de Godinne aurait été prévenu si Infrabel avait écouté les conducteurs de train; l'accident de Wetteren aussi est la conséquence de défauts structurels évitables. Infrabel a déclaré fin 2012 que le nombre de franchissements de signaux était en diminution grâce à l'installation de TBL1+, mais la situation s'est dégradée les derniers quatre mois; néanmoins, des solutions existent, sans coûts. Toutes ces informations ont été communiquées à la direction du groupe SNCB et aux responsables politiques, mais malheureusement le rail n'est visiblement pas une priorité, tandis qu'il est un maillon essentiel dans la mobilité et dans l'économie.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Mme Valérie De Bue (MR) estime que, dans son exposé, le représentant du centre de formation n'a pas accordé une attention suffisante au développement d'une culture de sécurité. Y travaille-t-on suffisamment?

Le discours des organisations syndicales semble en contradiction avec la thèse de la Commission européenne et de la *European Railways Agency (ERA)*, selon laquelle la sécurité ferroviaire évolue de manière positive en Belgique. Les représentants des organisations syndicales peuvent-ils expliquer cette discordance?

M. Steven Vandeput (N-VA) s'intéresse à la position des organisations syndicales selon laquelle l'augmentation du nombre de membres de personnel contractuels et du nombre de conducteurs de train étrangers accroît le risque en matière de sécurité. M. Raddoux peut-il confirmer que des différences sont constatées au centre de formation selon l'origine des conducteurs de train et leur situation au regard du droit du travail? Les organisations syndicales ne représentent-elles pas à la fois les agents statutaires et les agents contractuels du Groupe SNCB?

Les organisations syndicales peuvent-elles démontrer que l'accident de Wetteren résulte d'un défaut

terwijl de veldkennis vooral bij de bestuurders ligt. De spreker noemt twee gevallen van anomalieën op het spoornet die zijn vastgesteld (en gerapporteerd), maar die maanden later nog altijd niet zijn opgelost:

— spoorwerven zorgen vaak voor moeilijkheden, terwijl er eenvoudige en goedkope oplossingen bestaan;

— veel seinen staan niet goed geplaatst, of worden door plantengroei aan het zicht onttrokken.

De spreker is van mening dat het ongeval in Godinne niet gebeurd zou zijn als Infrabel naar de treinbestuurders had geluisterd; evenzo is het treinongeval van Wetteren het gevolg van vermijdbare structurele gebreken. Infrabel heeft eind 2012 verklaard dat het aantal seinvoorbijrijdingen was afgenomen dankzij de installatie van TBL1+, maar de jongste vier maanden is de situatie verergerd; er zijn evenwel oplossingen, zonder extra kosten. Al deze informatie werd ter kennis gebracht van de directie van de NMBS-Groep en de beleidsverantwoordelijken, maar het spoorverkeer blijft jammer genoeg geen prioriteit te zijn, terwijl het een belangrijke schakel van de mobiliteit en de economie is.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

Mevrouw Valérie De Bue (MR) is van oordeel dat de vertegenwoordiger van het opleidingscentrum in zijn uiteenzetting te weinig aandacht besteedde aan de ontwikkeling van een veiligheidscultuur. Wordt daar voldoende werk van gemaakt?

Het discours van de syndicale organisaties lijkt in tegenspraak te zijn met de stelling van de Europese Commissie en de *European Railways Agency (ERA)* dat de spoorwegveiligheid in België in positieve zin evolueert. Kunnen de vertegenwoordigers van de vakbonden dat verschil verklaren?

De heer Steven Vandeput (N-VA) gaat nader in op de stelling van de syndicale organisaties dat de toename van het aantal contractuele personeelsleden en van het aantal buitenlandse treinbestuurders het veiligheidsrisico verhoogt. Kan de heer Raddoux bevestigen dat in het opleidingscentrum verschillen worden vastgesteld naargelang de arbeidsrechtelijke situatie en de herkomst van de treinbestuurders? Vertegenwoordigen de vakbonden niet zowel de statutaire als de contractuele personeelsleden van de NMBS-Groep?

Kunnen de vakbonden aantonen dat het ongeval in Wetteren het gevolg is van een gebrek aan schouwing

d'inspection et de contrôles? Le lien supposé, selon elles, entre la libéralisation et l'insécurité n'est pas établi: les pays européens ayant connu en premier une libéralisation du marché n'ont pas observé d'augmentation du risque en termes de sécurité. Possèdent-elles des éléments prouvant que la sous-traitance entraîne davantage d'accidents et qu'il y a des cas de dumping social dans le secteur ferroviaire?

Mme Linda Musin (PS) s'enquiert des différences existant entre la formation écourtée des conducteurs de train dispensée dans les pays voisins et la formation de base ordinaire. Quelles connaissances linguistiques sont exigées des conducteurs étrangers?

Des accidents sont-ils simulés au cours de la formation afin d'apprendre aux conducteurs à mieux faire face aux situations d'urgence?

M. Saey peut-il commenter la différence de qualité qu'il a évoquée entre les formations de la SNCB et de SNCB Logistics?

M. Goossens peut-il donner des exemples de messages imprécis adressés aux conducteurs de train?

Qui est responsable des tests des trains et aurait donc failli à sa tâche en ce qui concerne le train impliqué dans l'accident de Godinne? Comment peut-on éviter à l'avenir les erreurs dans les listes des contrôles effectués? Un conducteur peut-il partir avec un train dont il n'a pas été prouvé que l'entretien requis a été effectué?

L'intervenante cite une déclaration de M. Chris Carr d'ERA au cours de l'audition du 18 juin 2013 (DOC 53 0444/016, p. 9): "Les chiffres montrent que les pays dans lesquels la libéralisation des chemins de fer est la plus poussée sont en général les meilleurs élèves en termes de sécurité. Cela ne signifie pas que la libéralisation permet de renforcer la sécurité, mais on peut à tout le moins en conclure qu'elle n'aggrave pas l'insécurité." Ce point de vue d'ERA est en contradiction flagrante avec celui des organisations syndicales. Les invités peuvent-ils expliquer cette différence frappante d'opinion?

La durée de travail maximale de 9 heures concerne uniquement le temps de conduite, et non l'ensemble des prestations de travail, qui sont plus importantes que la durée de conduite d'un train. Est-il fréquent que les prestations totales de travail s'élèvent à 13 heures? Quelle instance doit contrôler le respect des règles relatives au temps de travail? S'agit-il du SSICF? Les contrôles s'opèrent-ils par coups de sonde ou de manière généralisée?

en controles? Het door hen veronderstelde verband tussen liberalisering en onveiligheid staat niet vast: in Europese landen waar de vrijmaking van de markt het eerst heeft plaatsgevonden, is er geen toename van het veiligheidsrisico. Hebben zij bewezen dat onderaanneming tot meer ongevallen leidt en dat er gevallen van sociale dumping binnen de spoorwegsector zijn?

Mevrouw Linda Musin (PS) vraagt waarin de verkorte opleiding voor treinbestuurders uit de buurlanden verschilt van de gewone basisopleiding. Welke taalvereisten gelden voor buitenlandse bestuurders?

Worden tijdens de opleiding ongevallen gesimuleerd om bestuurders te leren beter het hoofd te bieden aan noodsituaties?

Kan de heer Saey toelichting geven bij het door hem aangehaalde kwaliteitsverschil in de opleidingen van de NMBS en NMBS Logistics?

Kan de heer Goossens voorbeelden geven van onduidelijke berichten voor treinbestuurders?

Wie is verantwoordelijk voor het testen van treinen en zou dus in gebreke zijn gebleven voor de trein die bij het ongeval in Godinne betrokken was? Hoe kunnen fouten in de lijsten van uitgevoerde controles in de toekomst worden vermeden? Mag een bestuurder vertrekken met een trein waarvan niet aangetoond is dat het vereiste onderhoud werd uitgevoerd?

De spreekster haalt een verklaring van de heer Chris Carr van ERA tijdens de hoorzitting van 18 juni 2013 aan (DOC 53 0444/016, p. 9): "Uit de cijfers blijkt dat de landen waarin het spoor het meest geliberaliseerd is, over het algemeen ook het best scoren op het vlak van veiligheid. Dat betekent niet dat liberalisering voor meer veiligheid zorgt, maar het toont wel aan dat de vrijmaking van de markt niet leidt tot een verhoogde onveiligheid." Dit standpunt van ERA staat haaks op de stelling van de syndicale organisaties. Hebben de genodigden een verklaring voor dit opvallende meningsverschil?

De maximale arbeidsduur van 9 uur slaat enkel op de rijtijd, niet op het geheel van de arbeidsprestaties, die ruimer zijn dan de tijd van de besturing van een trein. Gebeurt het vaak dat de totale arbeidsprestaties 13 uur bedragen? Welke instantie moet de naleving van de regels met betrekking tot de arbeidstijd controleren? Gaat het om de DVIS? Zijn de controles steekproefgewijs of veralgemeend?

M. Piteljon peut-il donner des exemples concrets de la pression croissante qu'il a évoquée au sein du secteur ferroviaire, tant sur l'emploi que sur la qualité du travail? Cette évolution résulte-t-elle essentiellement de la libéralisation ou également d'autres facteurs, comme les évolutions technologiques? Le nombre de conducteurs de train a-t-il à ce point diminué que les intéressés éprouvent des difficultés à prendre leurs vacances ou à récupérer leurs heures supplémentaires?

La personne qui, après l'accident de Wetteren, a commis une faute en essayant d'éteindre le feu était-elle le conducteur du train impliqué dans l'accident ou le conducteur d'un autre train? Quels furent les problèmes de communication entre les acteurs de cet accident?

Mme Ine Somers (Open Vld) demande si des projets existent visant à étendre à d'autres pays les accords de partenariat existant avec les pays voisins en vue d'organiser des formations. Diverses lignes ferroviaires vont au-delà des pays limitrophes de la Belgique, ce qui rendrait logique un renforcement de la coopération. Comment cela se passe-t-il avec le Centre de formation européen? Les conducteurs étrangers acquièrent-ils des connaissances sur l'infrastructure grâce à des exercices pratiques?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) regrette que les premières mesures prises en cas de franchissement d'un signal demeurent la "mise à pied" du conducteur, la détermination des responsabilités et la prise de sanctions. Cette approche semble contradictoire avec le développement, préconisé par la commission parlementaire, d'une culture de la sécurité efficace qui tend vers une organisation pratiquant la culture de l'apprentissage plutôt que la culture de la sanction³.

De quelle manière enseigne-t-on aux conducteurs étrangers les caractéristiques d'une ligne belge?

La thèse principale des représentants syndicaux consiste à soutenir que la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises a renforcé la concurrence et entraîné l'apparition de pratiques qui aggravent les risques pour la sécurité. Cette position contraste fortement avec celle adoptée par la direction de la SNCB Logistics et par Crossrail. La situation sur le terrain

³ Recommandation 2.25 de la commission spéciale Sécurité du rail (DOC 53 0444/002, p. 312-313): "Pour les "fautes" affectant la sécurité (exemple: dépassements de signaux), il faut adapter la réglementation actuellement en vigueur. À terme, il faut faire évoluer la culture organisationnelle du Groupe SNCB vers une organisation apprenante (qui analysera également les fautes commises et en tirera des leçons pour développer plus avant sa politique de sécurité). La réglementation doit intensifier le volet préventif et celui de la formation continue."

Kan de heer Piteljon concrete voorbeelden geven van de door hem aangehaalde toenemende druk binnen de spoorwegsector op zowel de werkgelegenheid als de kwaliteit van de arbeid? Is de evolutie voornamelijk het gevolg van de liberalisering of evenzeer van andere factoren, zoals technologische evoluties? Is het aantal treinbestuurders dermate verminderd dat er moeilijkheden ontstaan voor de opname van vakantie of de recuperatie van overuren?

Was de persoon die na het ongeval in Wetteren in de fout ging door te proberen om de brand te blussen de bestuurder van de trein die bij het ongeval betrokken was of de bestuurder van een andere trein? Wat waren de problemen in de communicatie tussen de bij dit ongeval betrokken actoren?

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) vraagt of er plannen bestaan om de bestaande partnerschapsovereenkomsten met de buurlanden voor de inrichting van opleidingen uit te breiden tot andere landen? Verschillende spoortrajecten strekken zich verder uit dan de buurlanden van België, zodat meer samenwerking logisch zou zijn. Hoe is de verhouding tot het Europees opleidingscentrum? Gebeurt de verwerving van kennis over de infrastructuur door buitenlandse bestuurders door middel van praktijkoefeningen?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) betreurt dat de eerste maatregelen bij een seinvoorbijrijding nog steeds bestaan in het "te voet" stellen van de bestuurder, de vaststelling van verantwoordelijkheden en de oplegging van sancties. Deze aanpak lijkt in tegenspraak te zijn met de door de parlementaire commissie bepleite ontwikkeling van een doeltreffende veiligheidscultuur, waarbij gestreefd wordt naar een lerende in plaats van een straffende organisatie³.

Op welke manier wordt de kennis van een Belgische lijn aangeleerd aan buitenlandse bestuurders?

De belangrijkste stelling van de syndicale vertegenwoordigers is dat de liberalisering van het goederenvervoer per spoor de concurrentie heeft aangewakkerd en dat daardoor praktijken zijn ontstaan die het veiligheidsrisico verhogen. De tegenspraak met het standpunt van de directie van NMBS Logistics en Crossrail is op dit punt groot. Het standpunt van de vakbonden lijkt

³ Aanbeveling 2.25 van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid (DOC 53 0444/002, p. 312-313): "Voor "fouten" waarbij de veiligheid in het gedrang komt (bijvoorbeeld seinvoorbijrijdingen) moet de momenteel geldende reglementering worden aangepast. Op termijn moet men de organisatorische cultuur van de NMBS-Groep doen evolueren naar een lerende organisatie (die ook de begane fouten zal analyseren en daaruit lessen zal trekken om haar veiligheidsbeleid verder uit te werken). De reglementering moet het preventieve luik en dat van de permanente vorming intensiveren."

semble confirmer l'analyse des syndicats. Les constats réguliers de non-respect des limitations de vitesse et l'absence de contrôles, en particulier, compromettent gravement la sécurité.

Contrairement à ce que suggèrent les statistiques de l'ERA, les accidents ferroviaires semblent être en augmentation en Belgique. Les orateurs peuvent-ils expliquer à quoi est due cette différence manifeste entre les chiffres officiels et la situation telle qu'elle se présente sur le terrain?

La création d'un groupe de travail chargé de localiser les signaux est une bonne chose, mais cette décision arrive bien tard.

Les syndicats suivent la thèse des experts européens, selon laquelle l'instauration de règles nationales en matière de composition des trains aurait un impact négatif sur la sécurité. Ils vont ainsi à l'encontre de la proposition du secrétaire d'État à la Mobilité.

Les quatre enquêtes confiées par l'OEAIF à la SNCB Holding l'ont été conformément aux règles; ce n'est que par la suite que cette possibilité a été supprimée.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que les déclarations du groupe SNCB relatives au respect des temps de conduite et de repos contrastent avec l'expérience sur le terrain mise en avant par les syndicats. Les prestations effectives fournies au sein de la SNCB Logistics sont-elles davantage conformes aux règles officielles depuis l'accident de Buizingen?

Mme Ann Billiau, directeur général Accès au réseau chez Infrabel, a déclaré lors de l'audition du 25 juin 2013 (DOC 53 0444/017) que son entreprise investit énormément dans la transition d'une organisation répressive à une organisation apprenante. Le centre de formation de la SNCB a-t-il également évolué à cet égard?

La signalisation est différente aux Pays-Bas et en Belgique, notamment en ce qui concerne la circulation à contre-voie. Travaille-t-on à davantage l'uniformisation?

Les conducteurs de train ne semblent pas toujours bien informés des travaux sur une ligne. Pourquoi ne peuvent-ils emmener à bord les informations en question qui sont mises à leur disposition sur papier? Tous les conducteurs qui disposent d'une tablette pour les besoins de leur travail devraient pouvoir y consulter ces informations.

M. David Geerts (sp.a) s'interroge au sujet de la "mise à pied" des conducteurs ayant franchi un feu

door de situatie op het terrein te worden bevestigd: in het bijzonder de regelmatig vastgestelde niet-naleving van de maximumsnelheid en het gebrek aan controles vormen een belangrijke ondermijning van de veiligheid.

Anders dan uit de statistieken van ERA naar voor komt, lijkt het aantal spoorwegongevallen in België toe te nemen. Hebben de genodigden een verklaring voor het klaarblijkelijke verschil tussen de situatie op het terrein en de officiële cijfers?

De oprichting van een werkgroep voor de lokalisatie van seinen is een terechte beslissing, maar ze heeft wel te lang op zich laten wachten.

De vakbonden volgen de stelling van Europese experts dat de invoering van nationale regels voor de samenstelling van treinen een negatieve impact op de veiligheid zou hebben. Daarmee gaan ze in tegen het voorstel van de staatssecretaris voor Mobiliteit.

Toen het OOIS vier onderzoeken aan de NMBS-Holding toevertrouwde, was dit conform de regels; de afschaffing van die mogelijkheid gebeurde pas achteraf.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt een verschil vast tussen de verklaringen van de NMBS-Groep over de naleving van de rij- en rusttijden en de ervaring op het terrein van de vakbonden. Blijven de effectieve arbeidsprestaties bij NMBS Logistics sinds het ongeval in Buizingen beter binnen de krijtlijnen van de officiële regels?

Mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal toegang tot het Net bij Infrabel, heeft tijdens de hoorzitting van 25 juni 2013 (DOC 53 0444/017) verklaard dat haar bedrijf zeer veel investeert in de overgang van een straffende naar een lerende organisatie. Is het opleidingscentrum van de NMBS ter zake ook geëvolueerd?

De signalisatie in Nederland en België is verschillend, onder meer wat het rijden op tegenspoor betreft. Wordt er werk gemaakt van meer uniformisering?

Treinbestuurders lijken niet altijd goed op de hoogte te zijn van werkzaamheden op een lijn. Waarom mogen zij de betreffende informatie die hun op papier ter beschikking wordt gesteld niet mee aan boord nemen? Alle bestuurders die uit hoofde van hun job over een tablet beschikken, zouden informatie over werken daarop moeten kunnen raadplegen.

De heer David Geerts (sp.a) plaatst vraagtekens bij het "te voet" stellen van bestuurders die door een rood

rouge; cela témoigne d'une approche dépassée. Combien de cas de "mise à pied" de conducteurs a-t-on recensé en 2012?

Le secrétaire d'État à la Mobilité a proposé qu'à l'avenir, le dernier wagon d'un train ne soit plus chargé de substances dangereuses afin de limiter les conséquences d'une éventuelle collision en chaîne, alors que M. Goossens a indiqué que le dernier wagon du train accidenté à Wetteren contenait les substances les plus dangereuses. La proposition du secrétaire d'État sera-t-elle suivie d'effet?

À quels égards la signalisation est-elle différente entre les Pays-Bas et la Belgique? Cela concerne-t-il essentiellement les travaux et les limitations de vitesse?

Comment le contenu du chargement d'un train est-il contrôlé?

M. Piteljon peut-il donner des exemples concrets de dumping social?

Quelle forme pourrait éventuellement adopter une réglementation légale pour l'intégration de données relatives aux substances transportées?

Est-il possible de vérifier si les conducteurs ont formulé des remarques au sujet de la signalisation défaillante à Godinne? L'OEAlF a-t-il accès à ces informations, afin de pouvoir en tenir compte lorsqu'il examine les causes d'un accident?

Une analyse des risques adéquate commence par la consultation du conducteur. Est-il tenu compte de son avis sur la qualité du matériel roulant?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Serge Piteljon (CGSP-Cheminots) constate, comme les membres de la commission, que les organisations syndicales dressent de l'évolution de la sécurité du rail en Belgique un bilan qui s'écarte nettement de l'évaluation de la Commission européenne et de l'ERA. Une des explications de cette différence peut être que, dans certains pays, comme la Pologne, la situation est encore pire que chez nous; une autre explication est que les instances internationales ne tiennent pas toujours compte des petits accidents dans leur appréciation du niveau de sécurité général d'un pays. L'orateur admet qu'à certains égards, il y a une amélioration limitée du niveau de sécurité, tout en insistant sur le fait que le risque reste beaucoup trop élevé, en particulier à la lumière de certaines évolutions technologiques, comme l'intégration graduelle de l'ERTMS, qui devrait réduire

sein hebben gereden; dit wijst op een voorbijgestreefde benadering. In hoeveel gevallen werden bestuurders in 2012 "te voet" gesteld?

De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft voorgesteld dat in de toekomst de laatste wagon van een trein niet meer zou worden geladen met gevaarlijke stoffen om zo de gevolgen van een eventuele kop-staartaanrijding te beperken, terwijl de heer Goossens aangaf dat de laatste wagon van de trein van het ongeval in Wetteren de gevaarlijkste stoffen bevatte. Zal er gevolg worden gegeven aan het voorstel van de staatssecretaris?

Op welke punten verschilt de seininrichting in Nederland van die in België? Gaat het voornamelijk om werkzaamheden en snelheidsbeperkingen?

Hoe wordt de inhoud van de lading van een trein gecontroleerd?

Kan de heer Piteljon concrete voorbeelden van sociale dumping geven?

Welke vorm kan een eventuele wettelijke regeling voor de inlading van gegevens over vervoerde stoffen aannemen?

Bestaat de mogelijkheid om te verifiëren dat bestuurders opmerkingen hebben gemaakt over de gebrekkige seininrichting in Godinne? Heeft het OOIS toegang tot die informatie, zodat het hiermee kan rekening houden bij de beoordeling van de oorzaken van een ongeval?

Een adequate risicoanalyse begint bij de raadpleging van de bestuurder. Wordt er rekening gehouden met zijn beoordeling van de kwaliteit van het rollend materieel?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Serge Piteljon (ACOD-Spoor) stelt met de leden van de commissie vast dat de syndicale organisaties een beoordeling van de evolutie van de spoorwegveiligheid in België maken die sterk afwijkt van de evaluatie van de Europese Commissie en ERA. Eén verklaring van het verschil kan zijn dat sommige landen, zoals Polen, het nog slechter doen dan ons land; een andere verklaring kan zijn dat kleinere ongevallen door de internationale instanties niet steeds in rekening worden gebracht bij de beoordeling van het algemene veiligheidsniveau in een land. De spreker is bereid te erkennen dat er op sommige vlakken een beperkte verbetering van het veiligheidsniveau is, maar benadrukt dat het risico veel te hoog blijft, in het bijzonder in het licht van bepaalde technologische evoluties, zoals de geleidelijke implementatie van ERTMS, die een belangrijke

considérablement les risques. Il insiste sur le fait que le management se préoccupe bien plus de l'augmentation de la productivité que du bien-être et des conditions de travail des travailleurs. Or, ces facteurs sociaux sont extrêmement importants car ils contribuent également à l'amélioration de la sécurité.

Les syndicats ont désapprouvé l'autonomisation de SNCB Logistics car l'opération porte atteinte à l'emploi statutaire. Pour le statut des membres du personnel, la différence est de taille: un collaborateur contractuel coûterait, selon le management, 30 % de moins qu'un membre du personnel statutaire, ce qui peut être assimilé à une situation de dumping social. C'est d'ailleurs dans ce contexte que la filialisation de B-Cargo a été traitée. Il en va de même aujourd'hui pour d'autres activités. C'est humainement intolérable dans la mesure où les travailleurs ont découvert les excès du management en matière de frais de consultance. Cette évolution entraîne une banalisation des professions du rail, qui restent pourtant dans de nombreux cas des emplois très qualifiés et requièrent par conséquent une formation poussée. Les entreprises contournent systématiquement la réglementation européenne existante, notamment la directive 2005/47/CE, pour limiter les coûts, ce qui détériore les conditions de travail et accroît les risques en matière de sécurité. La scission radicale des entreprises et, en particulier, les privatisations ont aussi indirectement porté atteinte aux compétences des cheminots.

Les déclarations contradictoires concernant le respect des temps de conduite et de repos prouvent que des contrôles systématiques sont nécessaires. En ce qui concerne les membres du personnel statutaire, les syndicats peuvent eux-mêmes effectuer des contrôles, mais ce n'est pas le cas pour les contractuels: ces derniers ne relèvent plus de la même commission paritaire et ne peuvent donc être contrôlés par les organisations syndicales de celle-ci. Ils relèvent maintenant de la commission paritaire compétente pour le transport par route, ce qui implique une diminution des contrôles et de la protection juridique. Les collaborateurs contractuels essaient également de faire leur travail le mieux possible, mais les membres du personnel statutaire travaillent dans un cadre plus stable, qui offre plus de garanties en termes d'acquisition d'expérience et de développement des compétences; c'est pourquoi les syndicats optent clairement pour un emploi statutaire.

La direction de SNCB Logistics avait l'intention de réduire les formations du personnel, invoquant que les collaborateurs de l'entreprise s'occupent uniquement du transport de marchandises et qu'ils ne doivent donc plus suivre de formation relative au transport de

reductie van de risico's zouden moeten teweegbrengen. Hij benadrukt dat het management veel meer bezig is met de productiviteitsverhoging dan met het welzijn en de arbeidsomstandigheden van de werknemers. Die sociale factoren zijn echter uiterst belangrijk, omdat zij ook bijdragen tot de verbetering van de veiligheid.

De vakbonden hebben geweigerd in te stemmen met de verzelfstandiging van NMBS Logistics omdat de statutaire tewerkstelling erdoor in het gedrang wordt gebracht. Voor de rechtspositie van de personeelsleden maakt dat een groot verschil: een contractuele medewerker zou, volgens het management 30 % minder kosten dan een statutair personeelslid, wat met een situatie van sociale dumping kan worden gelijkgesteld. In die context werd trouwens de filialisering van B-Cargo behandeld. Hetzelfde geschiedt nu met andere activiteiten. Het is menselijk gezien onduelbaar, aangezien de werknemers de excessen van het management inzake consultancykosten hebben ontdekt. Deze evolutie leidt tot een banalisering van de spoorwegberoepen, die in veel gevallen nochtans hooggekwalificeerde jobs zijn en dus een uitgebreide opleiding vergen. De bestaande Europese regelgeving, onder meer richtlijn 2005/47/EG, wordt door de spoorwegbedrijven systematisch omzeild om de kosten te beperken, wat de arbeidsomstandigheden ondermijnt en het veiligheidsrisico doet toenemen. De verregaande opsplitsing van bedrijven en in het bijzonder de privatiseringen leiden onrechtstreeks eveneens tot een aantasting van de competenties van spoorwegmedewerkers.

De tegengestelde verklaringen op het vlak van de naleving van de rij- en rusttijden bewijst dat systematische controles nodig zijn. Wat de statutaire personeelsleden betreft, kunnen de vakbonden zelf controles uitvoeren, maar voor de contractuelen is dat niet het geval: die ressorteren niet langer onder hetzelfde paritair comité en vallen dus buiten het blikveld van de syndicale organisaties van dat paritair comité. Zij vallen nu onder het paritair comité dat bevoegd is voor het wegvervoer, wat minder controle en rechtsbescherming impliceert. Ook contractuele medewerkers proberen hun werk zo goed mogelijk te doen, maar statutaire personeelsleden werken binnen een stabiel kader, dat meer waarborgen biedt voor de opbouw van ervaring en de ontwikkeling van competenties; daarom kiezen de vakbonden voluit voor statutaire tewerkstelling.

De directie van NMBS Logistics was van plan de opleidingen van het personeel in te perken, met als verantwoording dat de medewerkers van het bedrijf enkel voor goederenvervoer instaan en dus geen opleiding voor reizigersvervoer meer moeten volgen. Dit

voyageurs. Ce raisonnement est incorrect et dangereux: s'il se produit un accident impliquant tant un train de marchandises qu'un train de voyageurs, il se peut que les connaissances du conducteur du train de marchandises soient insuffisantes pour lui permettre de réagir de manière adéquate. En raison de l'opposition des syndicats, le nombre de jours de formation obligatoire a été maintenu à un niveau de 188; il faut lutter, maintenant et à l'avenir, contre le raisonnement selon lequel il convient de réduire la formation pour limiter les coûts et améliorer ainsi la compétitivité.

La directive 2005/47/CE contient une clause 4, sur la base de laquelle les partenaires sociaux devraient renégocier au niveau européen en ce qui concerne l'élargissement de la contrainte, pour les conducteurs de train, de découper entre les périodes de travail successives. Les syndicats affiliés à ETF (Fédération européenne des travailleurs du Transport) n'ont pas accepté cet élargissement en raison, notamment, de la pression psychosociale importante qu'occasionnerait cette réforme et parce qu'il impliquerait indirectement que le conducteur de train doit rouler dans un très grand nombre de pays, ce qui augmente inévitablement les risques en matière de sécurité.

La communication entre Infrabel et la SNCB devait être améliorée alors qu'aucun progrès perceptible par les travailleurs n'a été enregistré depuis l'accident de Buizingen. Il aurait dès lors été préférable de créer à nouveau une seule entreprise intégrée, mais, lors de la dernière réforme structurelle, les responsables politiques n'en ont malheureusement pas voulu.

M. Raddoux (centre de formation des conducteurs de train de la SNCB) précise qu'une procédure fixe est suivie lorsque des conducteurs de train sont impliqués dans un incident majeur, même s'il n'est pas prouvé qu'ils ont personnellement commis une faute grave: Infrabel se rend sur place et prend des décisions, par exemple la suspension préventive du conducteur de train. Ainsi, la "mise à pied" ne doit pas être comprise comme une sanction, mais comme une mesure préalable à l'enquête relative à l'accident ou à l'incident. Portant sur l'ensemble du contexte de l'incident ou de l'accident, cette enquête ne se limite certainement pas à la responsabilité individuelle du conducteur de train. S'il s'avère que le conducteur a bel et bien commis des erreurs, il est logique qu'il ne puisse reconduire un train qu'après avoir réussi certains tests. D'autre part, des incidents majeurs, tels que les franchissements de signaux, qui sont principalement dus à Infrabel, ne conduiront certainement pas systématiquement à la sanction individuelle du conducteur.

is een onjuiste en gevaarlijke redenering: als een ongeval gebeurt waarbij zowel een goederentrein als een reizigerstrein betrokken zijn, is het dan mogelijk dat de bestuurder van de goederentrein onvoldoende kennis heeft om adequaat te reageren. Door het verzet van de vakbonden werd het aantal verplichte opleidingsdagen op een niveau van 188 gehandhaafd; de redenering dat de vorming moet worden gereduceerd om de kosten te beperken en zo het concurrentievermogen te verbeteren moet nu en in de toekomst worden bestreden.

Richtlijn 2005/47/EG bevat een clausule 4, op grond waarvan de sociale partners op Europees niveau opnieuw zouden moeten onderhandelen over de uitbreiding van de verplichting voor treinbestuurders om tussen opeenvolgende shifts elders dan thuis te overnachten. De bij ETF (Europese Transportarbeiders Federatie) aangesloten vakbonden hebben die uitbreiding niet aanvaard, onder meer wegens de belangrijke psychosociale druk die deze hervorming zou veroorzaken en omdat dit onrechtstreeks zou impliceren dat de treinbestuurder in zeer veel landen moet rijden, wat het veiligheidsrisico onvermijdelijk vergroot.

De communicatie tussen Infrabel en de NMBS moest worden verbeterd, hoewel geen enkele voor de werknemers waarneembare verbetering kon worden genoteerd sinds het ongeval in Buizingen. Daarom zou het verkieslijk zijn geweest om opnieuw één geïntegreerd bedrijf te creëren, wat de beleidsmakers bij de recente structuurhervorming helaas niet hebben gewild.

De heer Hugo Raddoux (opleidingscentrum voor treinbestuurders van de NMBS) stelt dat een vaste procedure wordt gevolgd wanneer bestuurders betrokken zijn bij een belangrijk incident, zelfs als niet bewezen is dat zij persoonlijk een zware fout hebben begaan: Infrabel gaat ter plaatse en neemt beslissingen, bijvoorbeeld de preventieve schorsing van de treinbestuurder. Als hij aldus "te voet" wordt gesteld, moet dat niet worden begrepen als een straf, maar als een maatregel die voorafgaat aan het onderzoek van het ongeval of incident. Dat onderzoek heeft betrekking op de hele context van het incident of ongeval en beperkt zich dus zeker niet tot de individuele verantwoordelijkheid van de treinbestuurder. Als blijkt dat de bestuurder wel degelijk fouten heeft gemaakt, is het logisch dat hij pas opnieuw een trein mag besturen nadat hij voor bepaalde tests opnieuw is geslaagd. Anderzijds zullen belangrijke incidenten, zoals seinvoorbijrijdingen, die vooral te wijten zijn aan Infrabel, zeker niet in alle gevallen aanleiding geven tot individuele bestraffing van de bestuurder.

Les formations de conducteurs de train prêtent une large attention à la sécurité, même s'il n'est pas toujours explicitement question de "culture de la sécurité". Que seuls 72 % des candidats conducteurs réussissent les examens témoigne du caractère déterminant de la sécurité. Lorsque les candidats échouent, cela tient souvent à des erreurs entraînant des risques en termes de sécurité; une seule faute grave suffit pour recalser le candidat. Les conducteurs de train expérimentés sont également encore suivis de près: s'il ressort des journaux de bord que leur vitesse est excessive, il y sera donné suite par le biais de mesures de prévention et d'une formation supplémentaire.

Le centre de formation de la SNCB participe au fonctionnement de la division culture de la sécurité, qui a été créée au sein de la direction générale Accès au réseau chez Infrabel. La volonté de faire progresser la culture de la sécurité par des actions concrètes est grande au sein du Groupe SNCB. L'implantation des signaux en est un bon exemple: des procédures claires ont été mises au point afin de permettre que l'on signale rapidement les situations problématiques et que l'on y apporte une réponse tout aussi rapide.

Il existe une procédure par laquelle les conducteurs de trains peuvent, par le biais d'un télégramme, signaler en temps réel à *Traffic Control* (Infrabel) des incidents liés à la sécurité. Le groupe de travail auquel il fait allusion est sans doute le RIOC, un centre d'appel technique d'Infrabel, qui envoie des techniciens pour des réparations urgentes et qui donne un feedback aux opérateurs.

Le nombre de lignes en Belgique qui peuvent être desservies par des conducteurs étrangers n'est pas fixé de façon absolue, mais est fonction de la situation, en particulier du type de transport. Des trajets de formation spécifiques, qui sont appliqués sur une base de réciprocité, sont élaborés pour chaque situation: un conducteur belge appelé à desservir une ligne aux Pays-Bas, suivra un trajet similaire à celui d'un conducteur néerlandais qui fait l'apprentissage d'une ligne similaire en Belgique. Chaque trajet de formation est sanctionné par des examens.

On ne fait pas de distinction entre les formations destinées aux conducteurs de train de SNCB Technics et celles destinées à d'autres conducteurs (qui travaillent par exemple pour SNCB Logistics ou d'autres entreprises ferroviaires externes). Les examinateurs du centre de formation jugent tous les conducteurs selon les mêmes critères objectifs. L'exercice effectué sur les simulateurs, qui donne accès à la certification, et la partie orale de l'épreuve présentent un degré de difficulté équivalent.

In de opleidingen voor treinbestuurders gaat zeer veel aandacht naar veiligheid, ook al wordt het begrip "veiligheidscultuur" niet altijd expliciet in de mond genomen. Het doorslaggevend karakter van veiligheid blijkt uit de vaststelling dat gemiddeld slechts 72 % van de kandidaat-bestuurders voor de examens slaagt. Als kandidaten niet slagen, heeft dat vaak te maken met fouten die veiligheidsrisico's impliceren; slechts één zware fout is al genoeg om een examinandus niet te laten slagen. Ook ervaren treinbestuurders worden nog van nabij opgevolgd: als uit de logboeken bijvoorbeeld blijkt dat zij te snel rijden, wordt daarop ingespeeld door preventiemaatregelen en extra opleiding.

Het NMBS-opleidingscentrum participeert aan de werking van de afdeling veiligheidscultuur, die in het directoraat-generaal Toegang tot het Net van Infrabel werd opgericht. De bereidheid om van veiligheidscultuur verder werk te maken door concrete actie is binnen de NMBS-Groep zeer groot. Een goed voorbeeld is de inplanting van seinen: er werden duidelijke procedures afgesproken voor een snelle melding van en respons op problematische situaties.

Er bestaat een procedure waarbij treinbestuurders in real time aan *Traffic Control* (Infrabel) veiligheidsgerelateerde zaken kunnen melden door middel van een telegram. De werkgroep waarnaar verwezen wordt, is wellicht het RIOC, een technisch callcenter bij Infrabel dat technici oproept voor dringende herstellingen en aan de operatoren feedback geeft.

Het aantal lijnen dat buitenlandse bestuurders in België kunnen bedienen, is niet op absolute wijze bepaald, maar hangt van de situatie af, in het bijzonder het type van vervoer. Voor elke situatie worden specifieke opleidingstrajecten uitgewerkt, die op basis van wederkerigheid worden toegepast: een Belgische bestuurder die een lijn in Nederland zal bedienen, volgt een gelijkwaardig traject als een Nederlandse bestuurder die een gelijkaardige lijn in België aanleert. Elk opleidingstraject wordt afgerond met examens.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen opleidingen voor treinbestuurders van NMBS Technics en opleidingen voor andere treinbestuurders (die bijvoorbeeld bij NMBS Logistics of andere externe spoorwegondernemingen actief zijn). De examinatoren van het opleidingscentrum beoordelen alle bestuurders op dezelfde objectieve manier. De oefening op de simulatoren die tot certificatie aanleiding geeft en ook het mondelinge gedeelte zijn van een gelijke moeilijkheidsgraad.

Une formation de base destinée aux conducteurs de train de SNCB Technics et axée sur l'apprentissage des infrastructures ferroviaires étrangères est organisée au nom de l'entreprise ferroviaire avec laquelle un accord de partenariat a été conclu et selon les règles qui y sont d'application. Cette formation de base est en principe donnée par des formateurs du centre de formation de la SNCB ayant obtenu de l'entreprise ferroviaire partenaire un agrément leur permettant d'assurer de telles formations. Dans ce cadre, ces formateurs font l'objet d'une évaluation tant pratique que théorique ; ils doivent également suivre chaque année une formation permanente auprès de l'entreprise ferroviaire partenaire. Chez certains partenaires, les formateurs doivent prouver périodiquement leurs compétences de formateur au moyen d'un examen. Dans certains cas, le partenaire étranger fait appel au centre de formation de la SNCB, tant pour la formation théorique et pratique que pour l'évaluation des conducteurs de train de l'entreprise ferroviaire partenaire (p. ex. DB Schenker Rail Nederland).

Inversement, le centre de formation de la SNCB applique des procédures similaires pour l'agrément de formateurs étrangers travaillant en partenariat (évaluation théorique et pratique, formation permanente annuelle, examen périodique, etc.). Chaque conducteur de train fait l'objet d'un programme de formation adapté en fonction de ses connaissances préalables. L'évaluation des objectifs finaux est identique pour tous les examens de certification. En ce qui concerne les connaissances linguistiques, les conducteurs de train étrangers doivent satisfaire aux mêmes critères que les conducteurs belges; des exercices sur simulateur sont organisés afin de simuler des perturbations de l'exploitation (obstacles sur les voies, passages à niveau ouverts, signalisation défectueuse, etc.).

À l'heure actuelle, il n'y a pas encore de trajets transeuropéens qui peuvent être exécutés par un seul conducteur. Le nombre de systèmes d'exploitation qu'un conducteur de train peut connaître est théoriquement illimité (mais qu'en est-il sur le plan légal ?). Dans la pratique, l'instauration en la matière d'une réglementation ETCS comparable offrira des possibilités supplémentaires. Mais tant que tous les gestionnaires de l'infrastructure exigeront que les procédures de sécurité se déroulent dans la langue du pays, l'aspect linguistique demeurera un facteur restrictif.

Les opérateurs n'ont pas jusqu'à présent demandé la mise en place de trajets transeuropéens. Dans le domaine du transport de marchandises par rail, on constate que certains conducteurs maîtrisent/maîtrisent quatre réglementations nationales différentes (la belge, la luxembourgeoise, la française et la suisse). L'acquisition de connaissances par les conducteurs

Een basisopleiding om treinbestuurders van NMBS Technics buitenlandse spoorweginfrastructuur aan te leren, gebeurt in naam van en volgens de regels die van toepassing zijn bij de spoorwegonderneming waarmee een partnerschapsovereenkomst werd afgesloten. Die basisopleiding wordt in principe gegeven door opleiders van het NMBS-opleidingscentrum gegeven, die van de partnerspoorwegonderneming een erkenning hebben gekregen voor het geven van dergelijke opleidingen. Daartoe worden zij zowel theoretisch als praktisch geëvalueerd; ook moeten zij jaarlijks bij de partnerspoorwegonderneming een permanente opleiding volgen. Bij sommige partners moeten de opleiders periodiek hun competentie als opleider opnieuw aantonen door middel van een examen. In sommige gevallen doet de buitenlandse partner beroep op het NMBS-opleidingscentrum voor zowel de theoretische en praktische opleiding als de examinering van de treinbestuurders van de partnerspoorwegonderneming (bv. DB Schenker Rail Nederland).

Omgekeerd past het NMBS-opleidingscentrum gelijkaardige procedures toe voor de erkenning van buitenlandse opleiders die in partnerschap werken (theoretische en praktische evaluatie, jaarlijkse permanente opleiding, periodiek examen, ...). Afhankelijk van de voorkennis van de betrokken treinbestuurder wordt een aangepast opleidingsprogramma uitgetekend. De beoordeling van de eindtermen is voor alle certificatie-examens gelijk. Wat de taalkennis betreft, moeten buitenlandse treinbestuurders voldoen aan dezelfde criteria als Belgische treinbestuurders; via oefeningen op de simulatoren worden verstoorte exploitatiegevallen gesimuleerd (hinder in het bereden spoor, open overwegen, gestoorde signalisatie, ...).

Momenteel zijn er nog geen trans-Europese trajecten die door één bestuurder kunnen worden uitgevoerd. Theoretisch (ook wettelijk?) is er geen limiet met betrekking tot het aantal exploitatiesystemen dat een treinbestuurder mag kennen. In de praktijk zal een gelijkaardige ETCS-regelgeving ter zake bijkomende mogelijkheden aanreiken. De taal zal evenwel steeds een beperkende factor blijven zolang alle infrastructuurbeheerders de veiligheidsprocedures willen laten verlopen in de taal van het land.

Momenteel bestaat er bij de operatoren geen vraag naar trans-Europese trajecten. Bij het goederenvervoer waren/zijn er treinbestuurders die vier nationale regelgevingen beheersen (België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland). Kennisverwerving door buitenlandse treinbestuurders gebeurt deels klassikaal en deels praktisch, enerzijds om ze vertrouwd te maken met de signalisatie,

de train étrangers comporte un volet théorique (cours collectifs) et un volet pratique, l'objectif étant de permettre aux intéressés de se familiariser à la fois avec la signalisation et avec les itinéraires. Le volet pratique de l'examen comprend toujours une épreuve de conduite (conduite d'un train sur la ligne étudiée).

M. Jean-Pierre Goossens (CGSP-Cheminots) souligne que les contractuels doivent pouvoir travailler dans d'aussi bonnes conditions que les statutaires, ce qui n'est souvent pas le cas. Les délégués syndicaux de la commission paritaire à laquelle les contractuels appartiennent font état de nombreux problèmes relatifs au contrôle des règles ainsi qu'à la protection juridique des membres du personnel concernés. Le constat que le trajet domicile-lieu de travail n'entre pas en considération pour les temps de conduite et de repos, si bien qu'aucun compte n'est tenu de l'éventuelle fatigue d'une personne qui met des heures pour rejoindre son point de départ avant de travailler neuf heures d'affilée.

L'orateur peut citer de nombreux incidents révélant un défaut d'entretien du train. Il songe par exemple à l'absence d'essais de frein. La remise de listings incorrects aux conducteurs est également fréquente. Les problèmes sont toujours signalés aux organisations syndicales — mais seulement *a posteriori*.

Le dernier wagon du train impliqué dans l'accident de Wetteren contenait des substances pyrophores, qui peuvent déjà s'enflammer spontanément à température ambiante. Cela prouve que l'on n'accorde pas aujourd'hui suffisamment d'attention à la composition des trains. La SNCB se préoccupait davantage de cette problématique du temps où elle était encore une structure unitaire ayant sa propre culture de la sécurité.

M. Marc Heinen (ACV-Transcom) souhaite que les deux éléments suivants puissent être consultés à bord sur la tablette du conducteur: les limitations de vitesse temporaires et la présence de produits dangereux dans le train. Deux types de tablettes sont utilisés. Or, force est de constater que les informations proposées ne sont pas exactement les mêmes sur les deux tablettes, qui présentent en outre régulièrement des problèmes techniques.

M. Daniël Saey (ACV-Transcom) estime qu'en ce qui concerne l'exécution de missions par les conducteurs de train, la SNCB applique des règles plus strictes que la SNCB Logistics, qui impose régulièrement à ses conducteurs d'effectuer eux-mêmes des contrôles techniques alors qu'ils n'ont pas reçu de formation adéquate à cet effet. Une autre différence se situe au niveau des temps de conduite et de repos: un temps

anderzijds om ze lijnkennis te laten opdoen. Bij het examen bestaat het praktische luik steeds uit een baanproef (besturen van een trein op de aangeleerde lijn).

De heer Jean-Pierre Goossens (ACOD-Spoor) benadrukt dat contractuelen in even goede omstandigheden moeten kunnen werken als statutairen, wat vaak niet het geval is. De vakbondsafgevaardigden van het paritair comité waartoe de contractuelen behoren, maken melding van veel problemen met de controle op regels en met de rechtsbescherming van de betrokken personeelsleden. Een goed voorbeeld is de vaststelling dat het woon-werkverkeer in het geheel niet meetelt voor de rij- en rusttijden, waardoor geen rekening wordt gehouden met de mogelijke vermoeidheid van een persoon die uren naar zijn vertrekpunt moet pendelen alvorens een shift van negen uur aan te vatten.

De spreker kan veel voorbeelden geven van incidenten die wijzen op een gebrek aan onderhoud van een trein, bijvoorbeeld door de niet-uitvoering van remproeven; de overhandiging van verkeerde listings aan bestuurders is een ander, vaak voorkomend euvel. Problemen worden altijd aan de syndicale organisaties gemeld, maar wel pas achteraf.

De laatste wagon van de trein van het ongeval in Wetteren bevatte pyrofore stoffen, die al bij kamertemperatuur spontaan kunnen ontbranden. Dit toont het huidige gebrek aan aandacht voor de samenstelling van treinen aan, een punt waarover binnen de unitaire NMBS met een eigen veiligheidscultuur beter werd gewaakt.

De heer Marc Heinen (ACV-Transcom) wenst dat de volgende twee elementen via de tablet van de bestuurder aan boord kunnen worden geraadpleegd: de tijdelijke snelheidsbeperkingen en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de trein. Twee types van tablets worden gebruikt, die echter niet volledig dezelfde informatie bevatten; ook worden bij beide types regelmatig technische problemen vastgesteld.

De heer Daniël Saey (ACV-Transcom) stelt dat de NMBS strengere regels voor de uitvoering van opdrachten door treinbestuurders hanteert dan NMBS Logistics, dat haar bestuurders regelmatig oplegt om zelf technische controles uit te voeren, terwijl zij daar geen adequate opleiding voor hebben gekregen. Een ander verschil zijn de rij- en rusttijden: tussen twee shifts moet veertien uur rust worden opgenomen, maar

de repos de quatorze heures doit être respecté entre deux postes. Or, ce temps de repos peut être réduit à neuf heures tous les sept jours en ce qui concerne la SNCB Logistics. L'évolution du nombre de conducteurs de trains de marchandises est également significative de l'augmentation de la charge de travail au sein de la SNCB Logistics: en 2008, 740 conducteurs travaillaient encore dans le transport de marchandises. Ils ne sont plus que 370 à l'heure actuelle. Cette réduction de moitié ne s'explique certainement pas uniquement par la diminution du chiffre d'affaires consécutive à la crise économique.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

bij NMBS Logistics kan de rusttijd eenmaal per zeven dagen tot negen uur worden beperkt. De evolutie van het aantal bestuurders van goederentreinen vormt ook een indicatie van de toenemende werkdruk bij NMBS Logistics: terwijl er in 2008 nog 740 bestuurders in het goederenvervoer actief waren, gaat het nu nog om 370 personen. Deze halvering kan zeker niet alleen worden verklaard door de verminderde omzet ten gevolge van de economische crisis.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS