



Suite aux entrevues chez le ministre Borsus, et de nombreux échanges d'analyses et documents, nous pouvons être optimiste quant aux avancées obtenues.

Nous sommes conscients qu'il faut prendre en considération la globalité de la sécurité, néanmoins nous avons beaucoup travaillé sur le bilinguisme chez les conducteurs.

A force d'études des différentes législations et de nombreux échanges avec la commission européenne, il semblerait que nous tenions le bon bout.

Les avancées :

- Après plusieurs réunions, le SFP mobilité est convaincu que la bonne décision est que le GI soit bilingue. C'est aussi l'avis de l'Europe (annexe jointe), la Belgique ayant une grande sensibilité en la matière, le ministre ne souhaite pas brusquer les choses. Après discussion avec Infrabel, il semble opportun d'aller dans ce sens lors de la réduction du nombre de cabines (horizon 2020-2022).
- Un groupe de réflexion est aussi en place, et ce sous l'égide du ministre Bellot. Ayant pris connaissance de ce groupe, et faisant suite à une réunion entre le SSICF et le cabinet Borsus, il leur a été demandé d'intégrer ce groupe de travail. Il faut entre autres limiter les effets néfastes de transition entre les différents systèmes (TBL1+ et ETCS) Quelques pistes : revoir la réglementation en profondeur, nommer un responsable réglementation qui serait le référent du cadre unificateur. Nous proposons de prendre la SNCF en exemple, le ministre est réceptif à l'idée, à nous de prendre les contacts nécessaires afin d'avoir un bon éclairage sur leurs méthodes de travail dans ce domaine.
- Les mesures prises après un incident ou un accident doivent aussi être changées, on ne peut pas se limiter à la technique, il faut absolument inclure le fonctionnement de l'humain dans la réflexion. Il faut partir du sommet hiérarchique et descendre vers le bas de la chaîne à savoir le conducteur. Celui-ci n'a pas la capacité, ni la formation pour maîtriser toute la mécanique ferroviaire. Il est plus que temps que les dirigeants assument les erreurs, pas en cherchant un coupable, mais une solution pour améliorer les choses. Nous demandons donc qu'un responsable sécurité soit désigné, un groupe de réflexion va aussi y travailler.

Nous ne sommes pas là pour faire bien, en peu de temps nos analyses et nos critiques sont prises en compte. Notre ASBL est donc devenue un outil qui commence à faire référence, nous en sommes fiers, notre but n'est pas de critiquer pour critiquer, mais de changer la façon de faire afin de tendre vers une sécurité ferroviaire efficace.

Nous continuons à être très présents dans ces différents dossiers, tout en rappelant que nous sommes impliqués dans la défense du conducteur de l'accident de Mons en 2009. Grâce à notre expert (L.Scaillet) Infrabel semble admettre qu'elle n'a aucune expertise dans l'humain.

En cette période de triste anniversaire (1 an) nous sommes également actifs au niveau du dossier de l'accident de St Georges/Meuse. Sans entrer dans les détails, nos investigations nous conduisent à de nombreux manquements du GI.

Nous profitons de cette communication, pour rappeler que nous pouvons assurer la défense de n'importe quelle personne impliquée dans un accident ou un incident. Conducteur, chef de bord, agent Infrabel, peu importe, nous pouvons agir dans le domaine très pointu qu'est la sécurité.

Communication ASBL SFE



Annexes :



sécurité ferroviaire efficace

info@asbl-sfe.be www.asbl-sfe.be

Monsieur,

Nous vous remercions pour les explications complémentaires que vous nous avez données.

Suite à votre demande, tout d'abord nous tenons à préciser que le secteur ferroviaire a considéré que le niveau B1 pour les compétences linguistiques était une charge inutilement élevée dans le cas des conducteurs de train qui ne dépassent pas la première gare après la frontière. Par conséquent, ils ont nous invité à agir pour réduire cette charge. Le résultat a été la directive (UE) 2016/882 donnant la possibilité d'exempter ces conducteurs de train du niveau B1, pourvu que certaines conditions soient remplies. En outre, la directive (UE) 2016/882 n'a pas modifié l'annexe VI de la directive 2007/59/CE en ce qui concerne les tests de langue.

La législation de l'UE laisse aux États membres le choix des langues pour la communication avec le gestionnaire de l'infrastructure. Toutefois, pour les conducteurs de trains, le niveau B1 est requis, sauf si ils sont exemptés au titre de la directive (UE) 2016/882. Le secteur dispose d'une certaine marge de manœuvre dans l'organisation mais toutefois dans le cadre défini par la législation de l'UE.

Cordialement,

Mihaela Williams

Dr Mihaela WILLIAMS
Policy Officer



European Commission

DG Mobility and Transport
Unit C.4 – Rail Safety and Interoperability
Rue Jean-André de Mot 28, Office 04/113
B-1049 Brussels