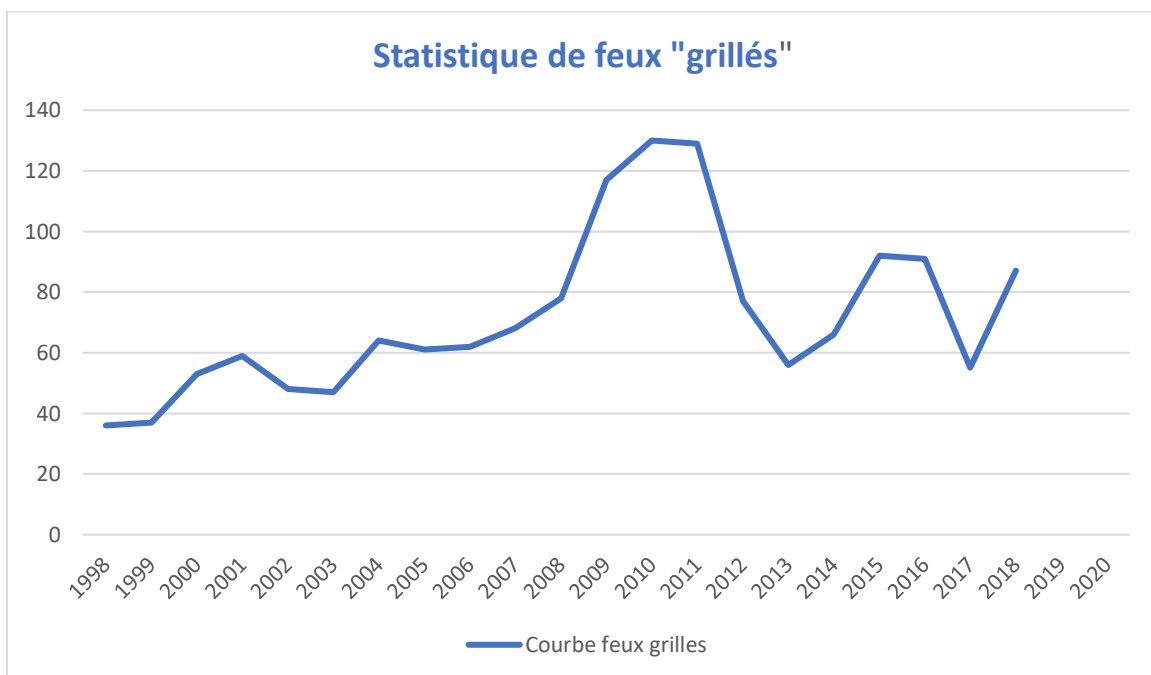




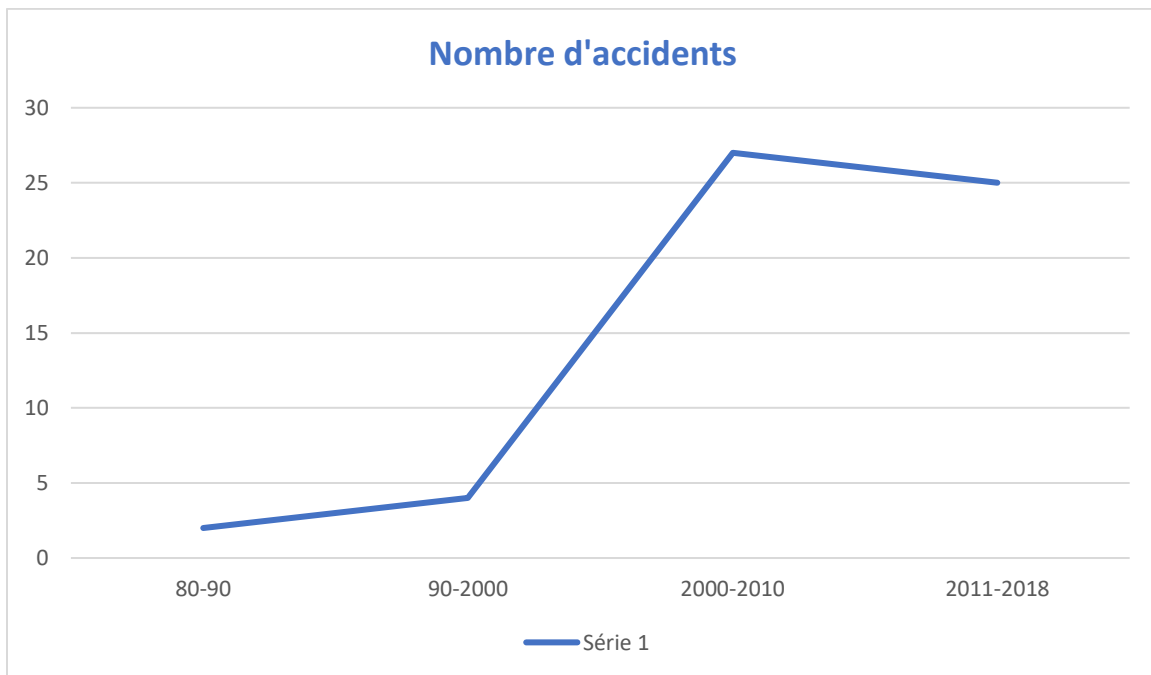
Feux rouge “brûlés” on fait quoi ?

Le dernier chiffre vient de sortir pour 2018, et il n'est pas bon. Infrabel peut donner toutes les explications possibles afin de « minimiser » la chose, cela augmente et c'est un fait. En reprenant les statistiques des années 90, on peut constater une stabilité pendant 8 ans, avec une moyenne de trente signaux. A partir de 1999 jusqu'en 2004, la moyenne passe à 50, continuons de 2004 à 2008, et là, nous passons à plus de 60 de moyenne ! Si nous poursuivons, un pic énorme au-delà de 100 pendant les années 2009 à 2011. Ensuite 2012 à 2014, nous repassons à 65 de moyenne, sommes-nous sur le bon chemin ? Et bien non, la moyenne de 2015 à 2018 remonte à 80.



Un constat, on fait des efforts, le système d'aide à la conduite s'améliore, l'ETCS s'installe petit à petit, on commence à parler de culture de la sécurité, on fait des campagnes de sensibilisations, on renforce la formation, on multiplie les passages sur simulateur et pourtant...

Depuis l'ère des licences européennes 2011, les critères devaient augmenter la qualité, un constat, on n'y arrive pas, obtenir une baisse constante du nombre de franchissement n'est toujours pas dans le résultat. D'après Infrabel, sa technologie installée limite « la casse », oui les franchissements augmentent, mais ils sont moins dangereux, c'est à peu près le discours.



On remarque que la période 80 à 2000 donne peu d'accidents, avec une moyenne de feux « brûlés » qui elle aussi est basse, coïncidence ? A la fin de cette période, les dépassements augmentent de 22 sur 2 ans, c'est 60% en plus, et c'est Pecrot. Exactement le même constat en 2009 et c'est Mons, en 2010 c'est Buizingen. St Georges en 2016, encore le même constat, tout cela malgré les efforts annoncés par la SNCB et Infrabel.

Nous pensons donc que le facteur humain n'est pas pris en compte, ni la sécurité globale qui stagne. Depuis 2010 (peu de chiffres fiables avant cette période), on passe de 3800 à 3000 conducteurs, et le nombre de KM/Train augmente lui de 7%.

Dans les années 1980 jusqu'à 2005, il y'avait plus de conducteurs pour faire moins de trains, constat, moins de feux « brûlés » et moins d'accidents. Plus de personnel à l'entretien du réseau, plus de cabines, en bref plus de beaucoup de choses.

Dans le cas présent, cela pourrait fonctionner si on avait investi dès Pecrot dans le système de sécurité ETCS.

Maintenant pour être objectif, la SNCF a un suivi des conducteurs qui est continu, sans examens après chaque période de 3 ans. Depuis quelques temps, eux aussi constate une hausse des incidents malgré un autre système. La solution toute faite n'existe pas pour 0 accident ou 0 incident, c'est tout un ensemble de paramètres qu'il faut pouvoir maîtriser et imposer. Il y'a

quand même des exemples à prendre, la Suisse, le Danemark, le Japon ont d'excellents résultats.

Pour conclure, investir va s'avérer une nécessité, et il faudra sans doute aller voir ailleurs ce qui se fait de mieux. Terminer le RER n'est pas investir, c'est achever quelque chose qui devrait l'être depuis longtemps, pérenniser les petites lignes jusqu'en 2031, ce n'est pas investir, c'est juste garantir quelque chose qui existe. Investir, c'est mettre son énergie dans une action, un projet, voilà la signification de ce mot.

Investir dans la sécurité avec un vrai responsable, quelqu'un qui pourra mettre en place un système intégré à l'entreprise, ou chacun saura ce qu'il doit faire à son niveau, du haut vers le bas. Il faut apprendre, un accident c'est la responsabilité de toute l'entreprise, nous en sommes encore loin en Belgique.

Le train est, et sera de plus en plus un acteur important de la mobilité, il serait temps d'y penser. L'idée du ministre Bellot d'une agence fédérale de mobilité est pertinente et nous allons demander d'y inclure une agence fédérale de sécurité ferroviaire. Il est temps de regrouper tous les acteurs dans une même structure afin de traiter les problèmes communs.

La Belgique qui est pionnier en matière ferroviaire sait faire les choses, le problème est d'avoir les bonnes personnes aux bons leviers !

Communication sécurité ferroviaire efficace.