

# “Le rapport de la Commission Buizingen est entaché de faiblesses qu’il faudra corriger”

► Il fallait fixer des délais pour réaliser les mesures de sécurité, dit M. Bellot.

Entretien **Philippe Lawson**

Président de la première commission Buizingen spéciale de la Chambre, consacrée à la sécurité ferroviaire en Belgique, François Bellot (MR) est aujourd’hui sénateur. Mais il continue à suivre avec assiduité le dossier. Il nous livre ses premiers commentaires sur le rapport provisoire de ses anciens collègues.

**Que pensez-vous des recommandations de la Commission Buizingen ?**

Je suis globalement satisfait du rapport de la commission spéciale dans la mesure où elle met en évidence notamment des priorités en matière de sécurité. Je partage les conclusions et les recommandations. Mais je constate que le travail de la commission est entaché de faiblesses liées aux délais étiés dans lesquels elle a fonctionné.

**Quelles sont les faiblesses du rapport ?**

Le document comporte des notions trop générales et il y a un manque de planification dans la mise en place des mesures de sécurité. Elle

aurait dû fixer une échelle de temps réaliste et faire une évaluation précise des coûts des différentes mesures de sécurité. Je ne vois pas non plus comment la SNCB va assurer le financement des travaux d’implémentation du système de sécurité européen (ETCS2) et l’achat des nouveaux matériels. Il faut, à tout le moins, faire en sorte que dans le plan d’investissement 2013-2025, on puisse imposer à la SNCB de réserver des enveloppes bien précises pour chaque poste lié à la sécurité des trains. Par ailleurs, il y a une mesure technique qui a été évoquée par les conducteurs et dont je ne retrouve pas la trace dans

le rapport: c’est la standardisation des cabines de conduite, comme c’est le cas dans d’autres pays.

**On ne pointe pas tellement de responsabilités dans le rapport...**

Après les travaux de la “commission Sabena”, je ne suis pas surpris que la commission spéciale ne pointe pas de responsabilités sur les couacs en matière de sécurité ferroviaire. Ce n’est pas dans la culture en Belgique de pointer des responsabilités quand une faute est commise. C’est regrettable, mais il faut dire aussi qu’en pointant les responsabilités, il faut les motiver et là on risque de découvrir l’impossibilité pour

le gouvernement de maîtriser les dirigeants de la SNCB.

**Que faut-il faire maintenant ?**

Je pense que la commission Buizingen doit se transformer en commission de suivi pour aller plus loin dans l’implémentation des mesures qu’elle a mises en avant. Elle se doit aussi de fixer l’ordre des priorités.

**Quid de l’organisation du groupe SNCB ?**

Ce n’est pas la structuration en trois sociétés du groupe SNCB qui est à la base des problèmes de sécurité ferroviaire en Belgique. La structure à trois répond à une demande de la Commission européenne. Mais

l’absence de coordination entre les trois structures a été une source de complication dans la gestion des problèmes de sécurité. L’idée de désigner un responsable sécurité pour chaque ligne a été, d’une manière ou d’une autre, retenue par la commission. Mais je pense qu’on peut loger ce dernier au sein du Service de sécurité et d’interopérabilité des chemins de fer (SSICF), lequel doit vraiment disposer d’une indépendance pour conduire les audits de sécurité. La Commission dit dans son rapport qu’il faut le rendre effectif et lui donner les moyens.