

“La nouvelle commission, un jeu politique”

► Pour François Bellot, la SNCB doit se doter d'un groupe avec un pouvoir d'injonction en matière de sécurité.

Ancien président de la première commission “sécurité du rail” mise en place à la Chambre suite à l'accident de Buizingen, François Bellot, aujourd'hui sénateur (MR) estime que la nouvelle commission prévue est le résultat d'un marchandage politique. D'après lui, elle risque d'imposer un retard dans l'élaboration des recommandations.

Que pensez-vous de la relance d'une nouvelle commission ?

C'est le résultat d'un marchandage politique; La N-VA avait l'intention de demander une commission mixte comme je le suggérais. Celle-ci aurait l'avantage de rassembler les anciens membres de la défunte commission et permettrait d'aller plus vite. Par ailleurs, la sécurité ferroviaire concerne tout le monde et tous les parlementaires doivent apporter leurs contributions. Malheureusement, il y a eu un accord entre les 7 partis en négociation au fédéral pour relancer une nouvelle commission unique-

ment à la Chambre. Selon les calculs, la nouvelle commission doit comporter au moins 13 membres pour permettre au CDH d'en faire partie. Mais dehors ou dedans, si les conclusions ne sont pas à la hauteur, j'ai déjà prévenu que je jouerai un rôle de belle-mère et je pourrai faire un contre-rapport.

Qu'avez-vous appris avec les éléments dont vous disposez aujourd'hui ?

Déjà la mise en place de la première commission n'était pas du goût de certains acteurs politiques comme le PS parce que plusieurs de ces représentants avaient la tutelle sur la SNCB durant la période de faiblesse. Les syndicats aussi n'en veulent pas, car ils estiment qu'une telle commission n'était pas utile. Mais je crois surtout qu'ils en avaient peur, car elle permettra de découvrir qu'il y a une couche invisible syndicale au sein de l'entreprise ou du groupe ferroviaire qui paralyse la structure de décision à la SNCB. D'ailleurs, environ 50 % des conducteurs de trains ne sont pas membres des syndicats traditionnels, alors que ce métier est la base même du travail de cheminot. Ils ont aussi peur que les recommandations de la commission ne viennent bousculer le

modèle établi et en sonner le glas.

Avec les éléments dont vous disposez, est-il possible aujourd'hui de faire un rapport sur la sécurité du rail avec des recommandations à la clé ?

A l'exception des auditions politiques qui n'ont pas eu lieu avant la dissolution des chambres, tout est aujourd'hui connu. Grâce à l'agence européenne ferroviaire (Era), on sait aujourd'hui que le groupe SNCB est en retard quand on le compare aux autres



BELGA

sociétés ferroviaires en matière de sécurité. On fait partie des pays où le franchissement des feux rouges est des plus élevés. Par ailleurs, le récent rapport de la Cour des comptes permet de dire aujourd'hui que la SNCB n'a pas mis la priorité sur la sécurité. La Cour révèle que ce n'est pas pour des questions de moyens. Quant aux recommandations, je crois que la SNCB doit se doter d'un groupe de haut niveau ayant un pouvoir d'injonction et de suivi des investissements en matière de sécurité. Il faut aussi donner des moyens aux deux services indépendants (NSA, NSI) qui s'occupent des enquêtes en matière d'accidents ferroviaires. La SNCB doit aussi faire, une bonne fois pour toute, le choix de la technologie européenne de sécurité (ETCS).