

Commission de l'Infrastructure et des Entreprises publique
22 mai 12

Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "certaines lacunes internes rapportées au niveau de la sécurité ferroviaire" (n° 10868)

André Frédéric (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, différents témoignages recueillis convergent sur certains problèmes rencontrés en interne au niveau du Groupe SNCB. Certains problèmes sont liés directement ou indirectement à la politique de sécurité au sein de l'entreprise publique. Ainsi, certains règlements généraux de l'exploitation (RGE) seraient ou, du moins, ont été distribués en retard au personnel alors qu'ils étaient déjà censés être d'application. On me parle, par exemple, des RGE 812 et 611.

Pour d'autres règlements, le problème ne résiderait pas dans le retard pris au niveau de la distribution mais bien au niveau de la traduction. Des agents francophones font ainsi état de règlements toujours non traduits ou mal traduits malgré le signalement de ce problème aux responsables compétents. Évidemment, on pourrait se dire que toutes ces imperfections ne sont pas bien importantes sauf qu'il s'agit de documents qui se trouvent être à la base de la bonne application de mesures de sécurité pour le personnel, notamment celui des cabines de signalisation.

Alors que la commission Buizingen insistait sur l'importance d'une culture de sécurité au sein du Groupe SNCB, il me semble que ces imperfections se doivent d'être rapidement corrigées.

Monsieur le ministre, le Groupe SNCB confirme-t-il des problèmes existants ou passés quant à la bonne distribution ou la bonne traduction des règlements? Le cas échéant, comment le Groupe SNCB compte-t-il améliorer les choses à ce niveau? Ceci ne témoigne-t-il pas d'une problématique plus large, à savoir la multiplication des modifications au sein des règlements? Ces modifications multiples n'entraînent-elles pas également une plus grande complexité de procédure pour le personnel concerné qui doit de plus en plus jongler avec les différents règlements et leurs modifications? Enfin, comme le demandait la commission Buizingen à travers sa recommandation 2.3.5, quand les travailleurs du Groupe SNCB pourront-ils réellement bénéficier d'une réglementation simplifiée et constituant, pour reprendre les mots de cette recommandation, "un ensemble transparent, clair, univoque et indiscutable"?

13.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Frédéric, les règlements sont publiés formellement par des avis qui portent deux dates: d'une part, la date de publication de l'avis même et, d'autre part, la date d'application des dispositions de cet avis.

Toutefois, pour des raisons pratiques, d'imprimerie par exemple, les règlements sont portés à la connaissance du personnel par la voie d'une circulaire interne, une info mensuelle par exemple, avant que le règlement de base ne paraisse officiellement.

La date d'entrée en vigueur du règlement est naturellement postérieure à la date de publication de l'avis puisqu'il faut un certain temps entre la diffusion et l'application, pour les besoins de la formation du personnel notamment.

Pour le cas qui nous concerne, il y a quelque temps, le règlement général de l'exploitation 616 est effectivement paru après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Néanmoins, comme je viens de vous le dire, le personnel concerné avait reçu en temps utile les textes corrigés, en ce compris les traductions correctes, afin de pouvoir travailler en toute sécurité.

Pour ce qui concerne les autres règlements généraux de l'exploitation, dont les 812 et 611 que vous avez cités, aucune lacune n'a été constatée, ni au niveau du moment de la transmission, ni au niveau des traductions des textes concernés.

13.03 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.