

BUIZINGEN



LES CHEMINOTS SAVENT POURQUOI

Suite à la catastrophe ferroviaire de Buizingen, nous soutenons tout d'abord les familles et les amis des 18 disparus, ainsi que les 171 blessés qui vivent des moments difficiles. Par ailleurs, nous sommes convaincus que cet accident aurait pu être évité ; et brutalement cela nous ramène une fois de plus à la dure réalité du chemin de fer actuel.

Quoiqu'en dira l'enquête judiciaire, nous ne rejeterons pas la responsabilité finale de l'accident sur le conducteur ou sur le technicien d'entretien de la signalisation. Ceux-ci ne sont que les derniers maillons de la chaîne d'une grande machine qui se détraque. Les vrais responsables sont beaucoup plus haut, mais pour mettre cela en évidence, il faut analyser les problèmes de notre chemin de fer dans son ensemble.

En 2009, les dépassements de signaux se sont élevés entre 70 et 80, soit environ 1 tous les 5 jours. A chaque fois c'est un risque potentiel d'accident comme celui de Buizingen. Après le drame de Pécrot en 2001, et face à la recrudescence de ces dépassements abusifs en 2008, on avait une fois de plus tiré la sonnette d'alarme. La SNCB rechignait malgré tout à investir dans la formation des conducteurs, tandis qu'elle augmentait progressivement les cadences de travail. C'était le choix de la direction pour faire des économies.

Il est clair qu'une erreur humaine est toujours possible mais la technique doit être là pour en

minimiser les conséquences. Qu'en est-il de ce fameux système TBL (« Transmission Balise-Locomotive ») qui permet le freinage automatique d'un train ayant franchi un signal rouge ? Presque trente ans après le début des discussions, relancées suite à l'accident de Pécrot qui aurait pu être évité de la même manière, nous n'avons toujours aucun système fonctionnel et efficace de ce type en Belgique, contrairement aux pays limitrophes. Tandis qu'au mieux 15% des signaux sont équipés de ce système, moins de 2% des trains le sont. La probabilité qu'un train équipé franchisse un signal équipé est de 0,3% ! Arrêter un train relève dès lors du miracle. Techniquement, des solutions existent, mais il faut dénoncer la dispersion et l'incohérence criminelles des choix de la direction.

Equiper la cabine de conduite d'un train du système TBL coûte maximum 20.000 euros. Pour les quelques 1.000 trains circulant sur le réseau, cela représente un total de l'ordre de 20 millions d'euros. A titre de comparaison, la gare « Calatrava » des Guillemins a coûté 437 millions d'euros, dont l'essentiel a été porté sur le plan esthétique et sur le prestige d'une gare internationale. Infrabel est le premier investisseur du pays, mais manifestement la sécurité n'est pas sa priorité n°1 ! Là encore c'est une question de choix politique.

De manière plus générale, le chemin de fer souffre de beaucoup de maux : manque de

personnel, perte des compétences techniques suite à la politique de non-recrutement qui a duré une vingtaine d'année, incohérence et incompréhension suite à la division de l'entreprise et de ses services, augmentation de la pression sur chaque cheminot, etc. Tout cela découle de la profonde restructuration que subit la SNCB historique. En 2005, la ministre Isabelle Durant (Ecolo), appliquant les recommandations européennes, a divisé « l'ancienne SNCB » en trois entités : Infrabel, qui gère l'infrastructure, la SNCB, qui n'est plus qu'un opérateur gérant les machines qui roulent sur cette infrastructure et la SNCB Holding, qui emploie encore sous statut unique l'ensemble des cheminots grâce à la lutte syndicale menée à l'époque. Cette division entre l'infrastructure et les machines roulantes traverse toute la structure de la société et écartèle des services entiers. Tout doit être budgétisé. Sur le terrain, cela ne mène qu'à des absurdités et des contradictions inavouables par les dirigeants, au nom de la Qualité de l'Ere européenne. Ici encore, c'est un choix politique, en accord avec tous les gouvernements européens, dans le but de libéraliser le marché des opérateurs ferroviaires. Ainsi une société privée peut-elle louer des sillons (en choisissant les plus rentables) et en tirer des bénéfices sur le dos des investissements publics en infrastructure.

Cette libéralisation, déjà bien entamée dans le secteur marchandise (avec notamment la filialisation récente de B-Cargo), a été ouverte ce 1^{er} janvier 2010 au secteur « Voyageur International » et d'ici quelques années elle s'attaquera au « Voyageur National ». D'une part, à l'instar du secteur de l'électricité, nous voyons que libéralisation n'est aucunement synonyme de réduction des tarifs. D'autre part, comme nous sommes déjà victimes de l'incohérence de la division de la société historique, comment tous les opérateurs vont-ils pouvoir s'accorder avec l'infrastructure alors qu'ils

ne cherchent que leur profit individuel ? Tout porte à croire que les conducteurs seront moins bien formés et que les opérateurs privés les mettront encore davantage sous pression. Ce ne sont là que des aspects de l'anarchie typiquement capitaliste vers laquelle le gouvernement nous conduit. Libéralisation, filialisation de services (B-Cargo, Syntigo, Tucrail, etc.), partenariat public-privé (Diabolo, etc.), sous-traitances (chantier RER, nettoyage, restaurants, etc.)... L'unique et malheureux objectif des dirigeants est de privatiser tout ce qui peut l'être. De leur point de vue, le service public doit être la vache à lait d'un marché privé à bout de souffle. Et cela se fait au détriment de la qualité du service, voire de la vie des cheminots et des voyageurs, s'il le faut...

Tout cela apparaît évident pour les cheminots, qui ne restent pas les bras croisés. Pour défendre le service public, nombreux sont ceux qui se battent, comme ce fut encore le cas récemment contre la filialisation de B-Cargo, avec plusieurs grèves et de nombreuses actions de protestation. Les conducteurs sont les premiers à exiger plus de sécurité sur le rail, mais pour obtenir des mesures aussi essentielles, il faut encore se battre. Les cheminots sont bien conscients de l'ampleur de l'enjeu, mais c'est le rapport de force qu'il faut renforcer, en organisant tous ensemble des actions et des grèves unitaires. La politique néolibérale de destruction des services publics appliqués par tous les partis du gouvernement fait également des ravages à la Poste et dans l'enseignement supérieur. Unifions la lutte de tous les services publics ! Organisons-nous pour exiger des directions syndicales qu'elles présentent un plan d'action contre toute libéralisation, contre toute privatisation, pour qu'elles nous informent correctement de la situation en assemblées ouvertes et démocratiques. Mobilisons-nous tous ensemble ! Aalter, Pérot, Buizingen, cela suffit ! Seule la lutte paie !

La direction est responsable de l'accident, pas les cheminots !
Non à la libéralisation et à toute privatisation !
Pour une société de chemin de fer unique et publique !
Mise en place immédiate d'un système de freinage automatique !
Unifions les luttes !
Cheminots et usagers, solidarité !



Ligue Communiste des Travailleurs
Section belge de la Ligue Internationale des Travailleurs - QI
www.lct-cwb.be - lct.cwb@gmail.com

BUIZINGEN



DE SPOORWEGMANNEN WETEN WAAROM

Na de spoorwegramp van Buizingen, gaat onze steun eerst en vooral naar de families en de vrienden van de 18 overledenen, evenals de 171 gewonden die moeilijke momenten beleven. Anderzijds zijn we ervan overtuigd dat dit ongeval had kunnen vermeden worden. En dat brengt ons eens te meer brutaal in confrontatie met de harde werkelijkheid van de Spoorwegen vandaag.

Wat het rechterlijke onderzoek ook mag uitwijzen, we zullen de uiteindelijke verantwoordelijkheid van het ongeval niet op de machinist of de onderhoudstechnicus van de signalisatie afwerpen. Deze zijn slechts de laatste schakels van het raderwerk van een grote machine die om zeep gaat. De echte verantwoordelijken zitten veel hoger, maar om dat te doen uitkomen moeten we even de problemen van onze Spoorwegen in hun geheel onder ogen nemen.

In 2009 waren er 70 a 80 overschrijdingen van signalen, ongeveer één om de vijf dagen. Elke keer is het een potentieel ongevalsrisico zoals in Buizingen. Na het drama van Pécrot in 2001, en in het licht van de herhaalde ongeoorloofde overschrijdingen in 2008, werd eens te meer de alarmbel getrokken. Maar toch bleef de NMBS weigerig om in de opleiding van de machinisten te investeren, terwijl ze het werkritme geleidelijk verhoogde. Het was de keuze van de directie om besparingen te maken.

Uiteraard is een menselijke fout altijd mogelijk, maar de techniek moet er zijn om de gevolgen ervan tot een minimum te beperken. Hoe staat het fameuze systeem TBL ("Transmissie Baken-Loocomotief") die het automatische remmen van

een trein toelaat bij het overschrijden van een rood signaal? Bijna dertig jaar na het begin van de discussies, weer op gang gebracht ten gevolge van het ongeval van Pécrot dat op die manier had kunnen vermeden worden, hebben we nog altijd geen enkel functioneel en efficiënt systeem van dit soort in België, in tegenstelling met de buurlanden. Terwijl hoogstens 15% van de signalen met dit systeem zijn uitgerust, is dit het geval voor minder dan 2% van de treinen. De waarschijnlijkheid dat een uitgeruste trein een uitgerust signaal overschrijdt bedraagt 0,3%! Daarmee een trein tegenhouden kan dus slechts bij mirakel. Technisch zijn er oplossingen, maar we moeten de dispersie en de misdadige incoherentie van de keuzes van de directie aan de kaak stellen.

Een stuurcabine van een trein met het systeem TBL uitrusten kost hoogstens 20.000 euro. Voor de ongeveer 1.000 treinen die op het netwerk circuleren, vertegenwoordigt dat een totaal van 20 miljoen euro. Ter vergelijking: het station "Calatrava" van Guillemins heeft 437 miljoen euro gekost, waarvan de hoofdzaak betrekking had op het esthetisch vlak en het prestige van een internationaal station. Infrabel is de eerste investeerder van het land, maar klaarblijkelijk is de veiligheid niet haar eerste prioriteit! Dit is ook een kwestie van politieke keuze.

Meer in het algemeen, lijden de Spoorwegen aan heel wat kwalen: gebrek aan personeel, verlies van de technische bekwaamheid ten gevolge van het beleid van niet-rekruteren dat al twintig jaar aansleept, incoherentie en onbegrip

ten gevolge van de opsplitsing van de onderneming en van haar diensten, toename van de druk op de spoorwegmannen, enz. Dit alles vloeit voort uit de diepgaande herstructurering die de historische NMBS ondergaat. In 2005 heeft de minister Isabel Duran (Ecolo), in toepassing van de Europese aanbevelingen, de "oude NMBS" in drie entiteiten gesplitst: Infrabel, die de infrastructuur beheert, NMBS, die nog alleen een operateur is die de machines beheert, die op deze infrastructuur rijden, en NMBS Holding, die - dank zij de destijds gevoerde vakbondsstrijd - nog steeds alle spoorwegmannen onder één zelfde statuut te werk stelt. Deze opsplitsing tussen de infrastructuur en het rollend materieel doorkruist de hele structuur van de maatschappij en vierendeelt gehele diensten. Alles moet in de begroting opgenomen worden. Ter plaatse leidt dat slechts tot dwaasheden en tegenstrijdigheden die directeurs niet wil toegeven, namens de Kwaliteit van het Europese Tijdperk. Het gaat eens te meer om een politieke keuze, in overleg met alle Europese regeringen, om de markt van de spoorwegoperateurs te liberaliseren. Zo kan een particuliere vennootschap trajecten huren (de meest rendabele kiezen) en op die manier winst boeken op de rug van de openbare investeringen in infrastructuur.

Deze liberalisering is al goed op gang in de goederensector (met onder meer de recente filialisering van B-Cargo), ze werd op 1 januari 2010 geopend voor de sector "Internationale Reiziger" en ze zal binnen enkele jaren ook voor de sector "Nationale Reiziger" toegepast worden. Enerzijds zien wij dat liberalisering geenszins synoniem is met vermindering van de tarieven: zie het voorbeeld van de elektriciteitssector. Anderzijds, aangezien we reeds het slachtoffers zijn van de incoherentie van de opsplitsing van de historische vennootschap, vragen we ons af hoe alle operateurs zich aan de infrastructuur zullen aanpassen, daar waar ze slechts hun individuele winst zoeken? Alles wijst erop dat de machinisten

nog minder goed zullen worden opgeleid en dat de particuliere operateurs ze nog meer onder druk zullen zetten. Het zijn slechts enkele aspecten van de typisch kapitalistische anarchie waar de regering ons toe leidt. Liberalisering, filialisering van diensten (B-Cargo, Syntigo, TUCRAIL, enz.), publiek-privaat partnership (Diabolo, enz.), onderaannemingen (bouwwerf RER, reiniging, restaurants, enz.)... Jammer genoeg is het enige objectief van de directie alles te privatiseren wat maar kan. In hun ogen moet de openbare dienst de melkkoe zijn van een markt waarvan de particuliere mogelijkheden uitgeput raken. En dat gebeurt desnoods ten koste van de kwaliteit van de dienst, en zelfs van het leven van het spoorwegmannen en de reizigers.

Dat alles is overduidelijk voor de spoorwegmannen, die niet bij de pakken blijven zitten. Velen komen op in de strijd om de openbare dienst te verdedigen, zoals onlangs tegen de filialisering van B-Cargo, met verschillende stakingen en talrijke protestacties. De machinisten zijn de eersten om meer veiligheid op de rail te eisen, maar om zo'n essentiële maatregelen te verkrijgen moet er gestreden worden. De spoorwegmannen zijn zich wel bewust van de omvang van de inzet, maar het is de krachtsverhouding die moet versterkt worden, door allen samen eenheidsacties en stakingen te organiseren. Het néolibérale beleid van vernieling van de openbare diensten, dat door alle partijen van de regering wordt toegepast, doet eveneens verwoestingen in De Post en in het hoger onderwijs. We moeten de strijd van alle openbare diensten verenigen! We moeten ons organiseren om van de vakbondsdirecties te eisen dat ze een actieplan tegen elke liberalisering, tegen elke privatisering naar voor brengen, dat ze ons juist inlichten over de situatie in open en democratische vergaderingen. Mobilisatie, allen samen! Aalter, Pécrot, Buizingen: de maat is voll! Enkel de strijd loont!

**De directie is verantwoordelijk voor het ongeval,
niet de spoorwegmannen!
Stop de liberalisering, stop elke privatisering!
Voor een unieke en openbare spoorwegmaatschappij!
Onmiddellijke invoering van een automatisch remsysteem!
De strijd éénmaken!
Spoorwegmannen en gebruikers, solidariteit!**



Communistische Werkersbond

Belgische afdeling van de Internationale Werkersbond - 4de Int.

www.lct-cwb.be - lct.cwb@gmail.com

Niet op de openbare weg werpen - Ver.uitg.: J. Talpe, Elandstraat, 73 - 1170 Brussel