



**Question écrite de la Députée Katrin JADIN
à Monsieur François BELLOT, Ministre de la Mobilité,
concernant l'assistance des conducteurs de train en cas d'accident mortel
- Bruxelles, le 7 janvier 2020 -**

Monsieur le Ministre,

Dernièrement, Infrabel a publié son rapport annuel de sécurité et il en ressort que le nombre de personnes se suicidant sur le rail n'augmentent pas mais ne diminuent pas non plus. Endiguer le suicide sur le rail reste une tâche très délicate car le réseau ferroviaire est tellement étendu que l'on ne peut sécuriser entièrement. Infrabel ne baisse pas les bras et a annoncé une série de plans d'action en vue de diminuer les suicides sur le rail.

Un aspect que l'on oublie souvent dans ces cas, ce sont les troubles psychiques qu'emportent les conducteurs de trains qui heurtent les personnes sur les voies. Par la présente, je souhaiterais m'informer quant aux aides réservées aux conducteurs.

Monsieur le Ministre, mes questions à ce sujet sont les suivantes :

- Qu'en est-il des conducteurs de train qui heurtent une personne ? Quelles sont les aides qui leurs sont dédiées ?
- Disposez-vous du nombre de conducteurs qui ont quitté leur métier suite à ce genre d'accident mortel ?
- Pouvez-vous nous éclaircir quant aux mesures prévues pour endiguer les suicides sur le rail ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

Katrin JADIN

Réponse du ministre :

1. La confrontation avec des accidents potentiellement traumatiques (comme par exemple un suicide sur les voies) peut laisser des traces profondes chez le personnel roulant. Pour offrir à chacun un accueil aussi adéquat que possible, la SNCB prévoit pour son personnel un réseau d'accueil structuré.

En première instance, les victimes sont accueillies par leurs collègues proches. Pour les conducteurs de train, on les appelle les API (*Assistants Post-Incident*). Après un tel incident, ils interviennent aussi rapidement que possible afin d'offrir un premier accueil. Le but de cet accueil est de permettre à la victime de narrer les faits, d'évaluer l'impact de l'accident et de donner les informations sur les possibilités d'accueil en aval. Au cours de cette première phase, l'intervention d'un collègue proche se révèle cruciale, car cette personne connaît mieux que quiconque les difficultés rencontrées dans le travail.

Les API sont des volontaires issus du personnel d'encadrement qui reçoivent une formation auprès de Train@Rail (centre de formation de la SNCB), où on leur explique les principes de base de la psychotraumatologie, y compris un premier entretien d'accueil. Train@Rail apporte son appui sur une base régulière aux API qui ont été formés, en organisant des sessions d'intervision afin d'échanger les expériences acquises lors des interventions réalisées.

En deuxième instance, la victime a un entretien avec son chef immédiat. Un entretien peut également être sollicité auprès d'un psychologue d'IDEWE (le service externe de prévention et protection au travail des chemins de fer belges), si nécessaire. Le but de cet entretien est de mettre à la disposition de la victime un cadre confidentiel pour l'aider à se libérer et à se rétablir.

L'objectif est d'optimiser encore la politique en la matière au cours du second semestre de 2020 et dans ce cadre, il sera veillé à ce qu'un psychotraumatologue bilingue soit systématiquement présent à Bruxelles. Dans la foulée d'un premier accueil par l'API de la direction concernée, le travailleur concerné se verra proposer d'avoir un entretien avec un psychotraumatologue de POBOS (bureau-conseil en matière de bien-être disposant d'un réseau de psychologues cliniques spécialistes de soins post-traumatiques) le lendemain de l'incident. Le rôle du psychologue consiste à prodiguer un conseil quant au parcours le plus approprié (la reprise normale du service est possible, un travail adapté est possible, incapacité de travail temporaire totale et orientation vers le médecin traitant) à partir des symptômes signalés, avec l'appui ou non de questionnaires et/ou autres outils reposant sur des bases scientifiques.

Complémentairement à cela, une boîte à outils de sources d'aide internes et externes sera développée, dans laquelle les victimes, en incapacité de travail ou non, pourront sélectionner l'outil ou les outils les plus appropriés pour elles. La boîte à outils sera composée de différents modules (renforcement de la force mentale, communication, accompagnement psychologique complémentaire, etc.) destinés à aider le travailleur à gérer (rétroactivement et proactivement) les risques auxquels il est exposé.

Un rôle clé sera dévolu aux API pour maximaliser l'adhésion et réduire les possibles réticences à prendre en main les moyens offerts par l'employeur. Ils seront par conséquent étroitement associés à la préparation et à l'implémentation du programme et différentes initiatives seront prises, d'une part pour les autonomiser dans leur rôle ainsi aménagé et, d'autre part, les soutenir dans l'exécution de celui-ci.

Si la victime n'est pas en état de reprendre son service, quelques jours « d'incapacité de travail » ou de « travail adapté » sont envisageables. Lors de la reprise du travail, un accompagnement au cours de la prestation peut également être assuré.

En troisième instance, la personne concernée peut être accompagnée par des aides externes.

Grâce à cette structure d'accueil de première, deuxième et troisième lignes, la SNCB veille à ce que chaque victime reçoive l'accueil dont elle a besoin pour gérer cet accident potentiellement traumatique.

2. Les membres du personnel qui quittent délibérément la SNCB ont sans doute leurs propres raisons diverses pour le faire. La SNCB ne tient pas de statistiques à ce sujet. Elle ne dispose donc pas de chiffres quant au nombre de conducteurs de train qui ont éventuellement quitté la SNCB en raison d'un accident mortel.

3. Infrabel collabore très activement avec tous les acteurs concernés par la problématique du suicide (associations de prévention du suicide, communes, zones de police, centres psychiatriques, SNCB). Un panel important de mesures a été mis en place par le gestionnaire d'infrastructure pour tenter de prévenir ces phénomènes de suicides, notamment sur la base de l'identification de lieux à risques. Parmi ces dispositifs, on peut notamment citer l'installation de panneaux avec le numéro d'appel à l'aide du centre de prévention du suicide ou encore de caméras thermiques avec détection intrusion au bout des quais.