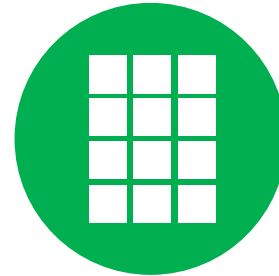


La culture de sécurité

Sophie Dutordoir, CEO SNCB
Commission Infrastructure
28/02/2018



La culture de sécurité : un travail axé sur différents piliers

Introduction

1. Les collaborateurs

- Recrutement
- Formation

2. Organisation

- Prévention des accidents et de la charge psychosociale
- Organisation du travail
- Sensibilisation et retours d'expérience

3. Technologie

- Les systèmes de sécurité
- Notre parc matériel
- Les systèmes de surveillance

4. La culture d'entreprise

5. Investissements

Conclusions



Introduction



A. La sécurité constitue la priorité absolue

1. La sécurité

- Sécurité de notre personnel
- Sécurité de nos voyageurs

2. Des **clients satisfaits**, toujours et partout

3. Une politique de ressources humaines **moderne et performante**

4. Des **méthodes de travail efficaces**

5. Une **entreprise financièrement saine** avec des ambitions de croissance

B. Cadre institutionnel en matière de gestion de la sécurité ferroviaire

La directive européenne 2004/49 et la loi du 30 août 2013 (codex) fixent les conditions en matière de sécurité ferroviaire

Toute entreprise ferroviaire doit disposer :

- ✓ d'une **licence** d'opérateur
- ✓ d'un **certificat A** confirmant l'aptitude à opérer sur le réseau ferroviaire européen en présentant toutes les garanties de sécurité suffisantes
- ✓ d'un **certificat B** confirmant l'aptitude de l'entreprise ferroviaire à opérer en fonction des exigences spécifiques sur le réseau concerné

Le **certificat A** de la SNCB : renouvelé pour 2017-2020.

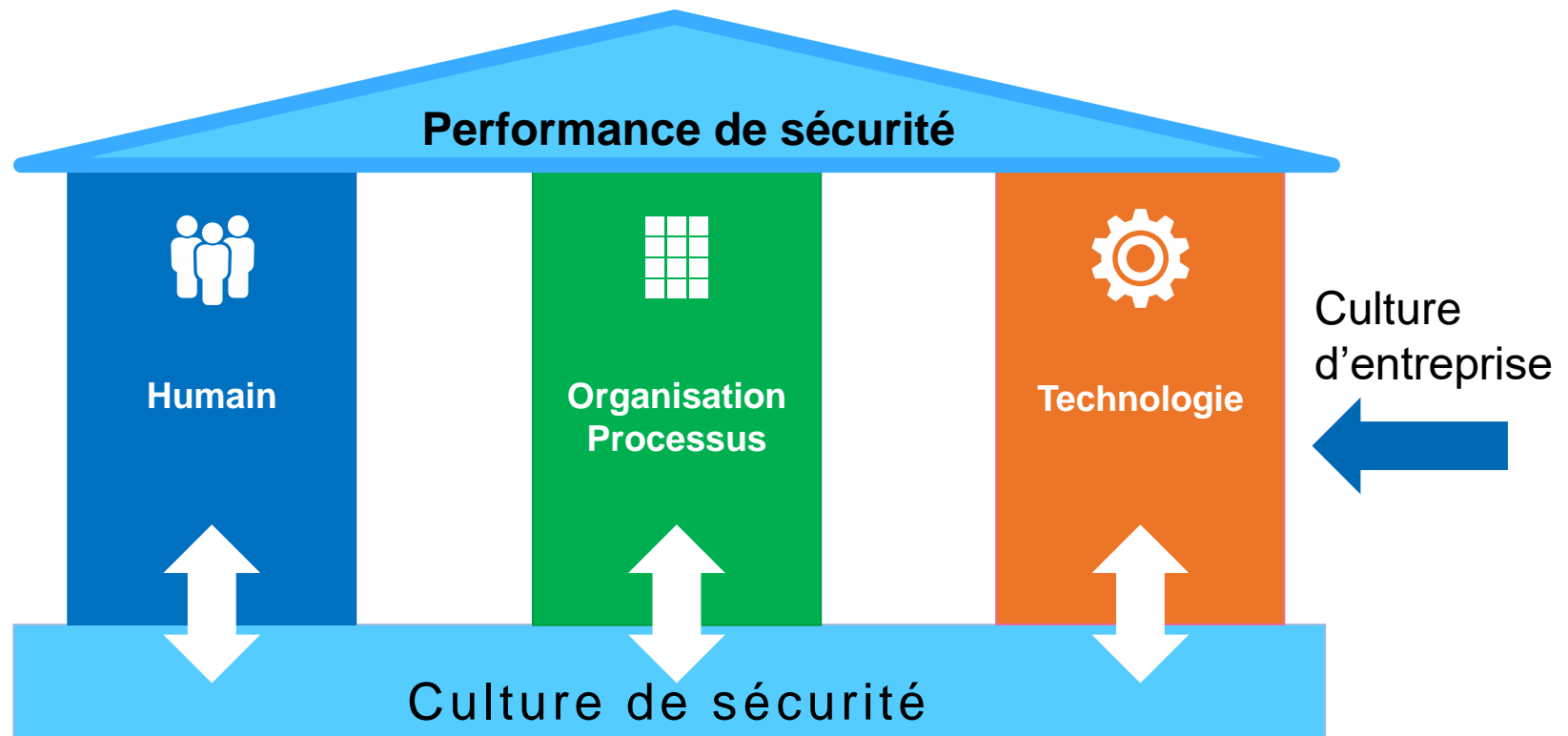
Le **certificat B** de la SNCB : à renouveler en 2018.

En 2017, un "Audit système" portant sur le système de gestion de la sécurité a été réalisé par le SSICF. Un plan d'actions spécifique est en cours d'implémentation.

C. La culture de sécurité : le socle

La culture de sécurité constitue le socle sur lequel s'appuient les piliers de la sécurité.

Le renforcement de ce socle est primordial pour obtenir un haut niveau de performance de sécurité.





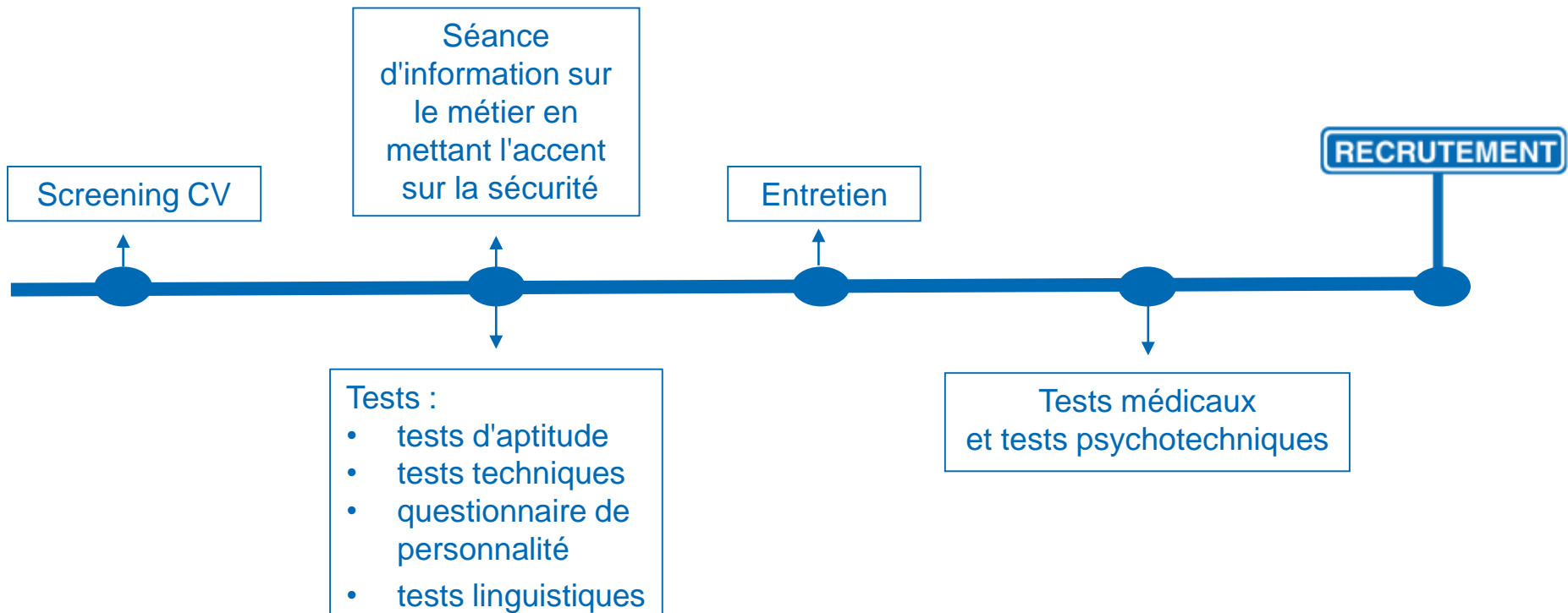
1. Le pilier humain : les collaborateurs

1.1. Le recrutement

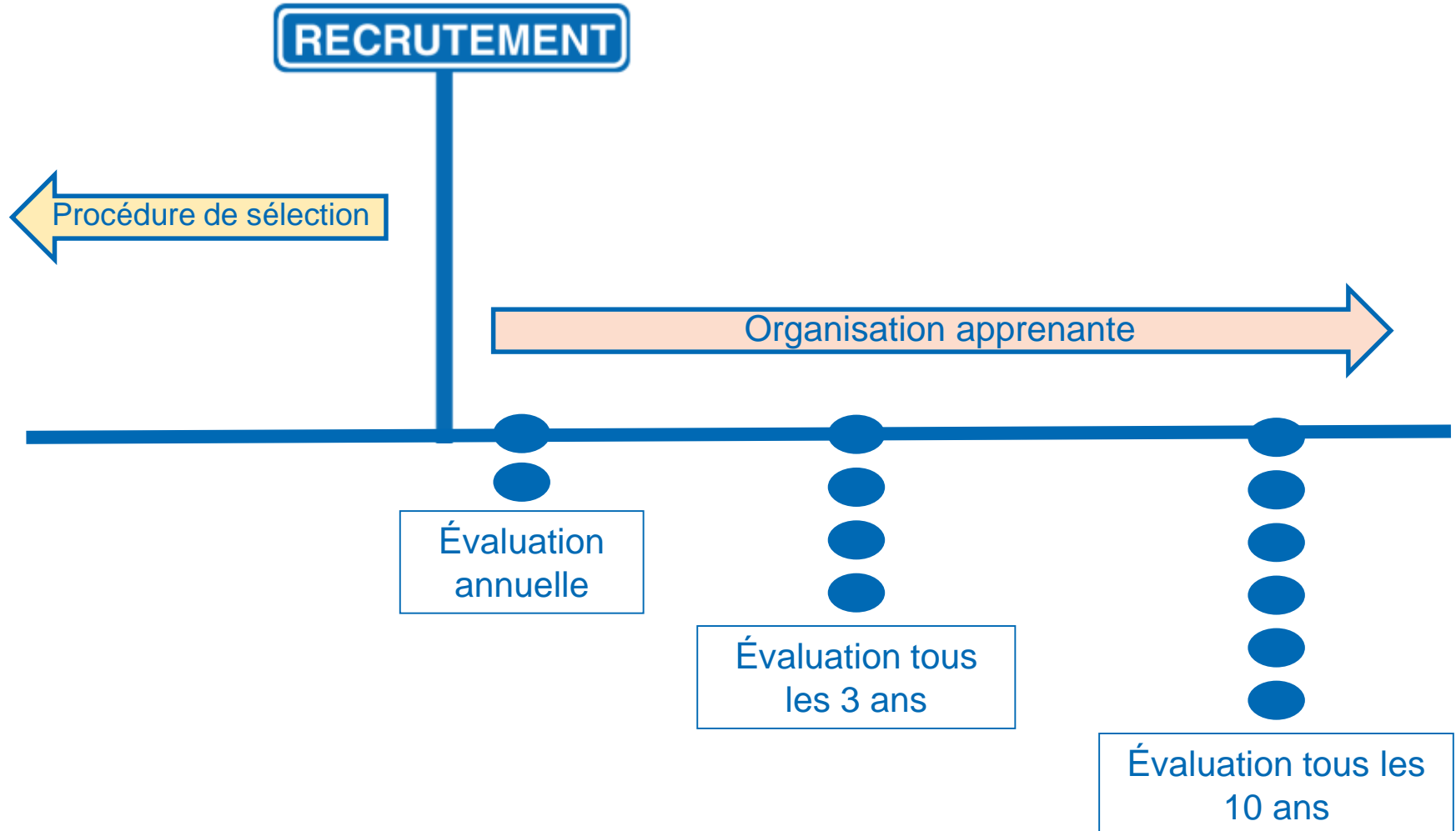
1.2. La formation



1.1. Le recrutement : focus sur la sécurité



1.1. Le recrutement : focus sur la sécurité



1.2. La formation

1.2.1. Conducteurs de train

Formation de base : 200 jours

- Signalisation
- Connaissance du matériel
- Sécurité
- Premiers dépannages
- Organisation

Formation spécifique suite aux nouvelles procédures/technologies : 5 jours

- Ex. : ETCS
- Lignes spécifiques

Formation récurrente: 10 jours/an

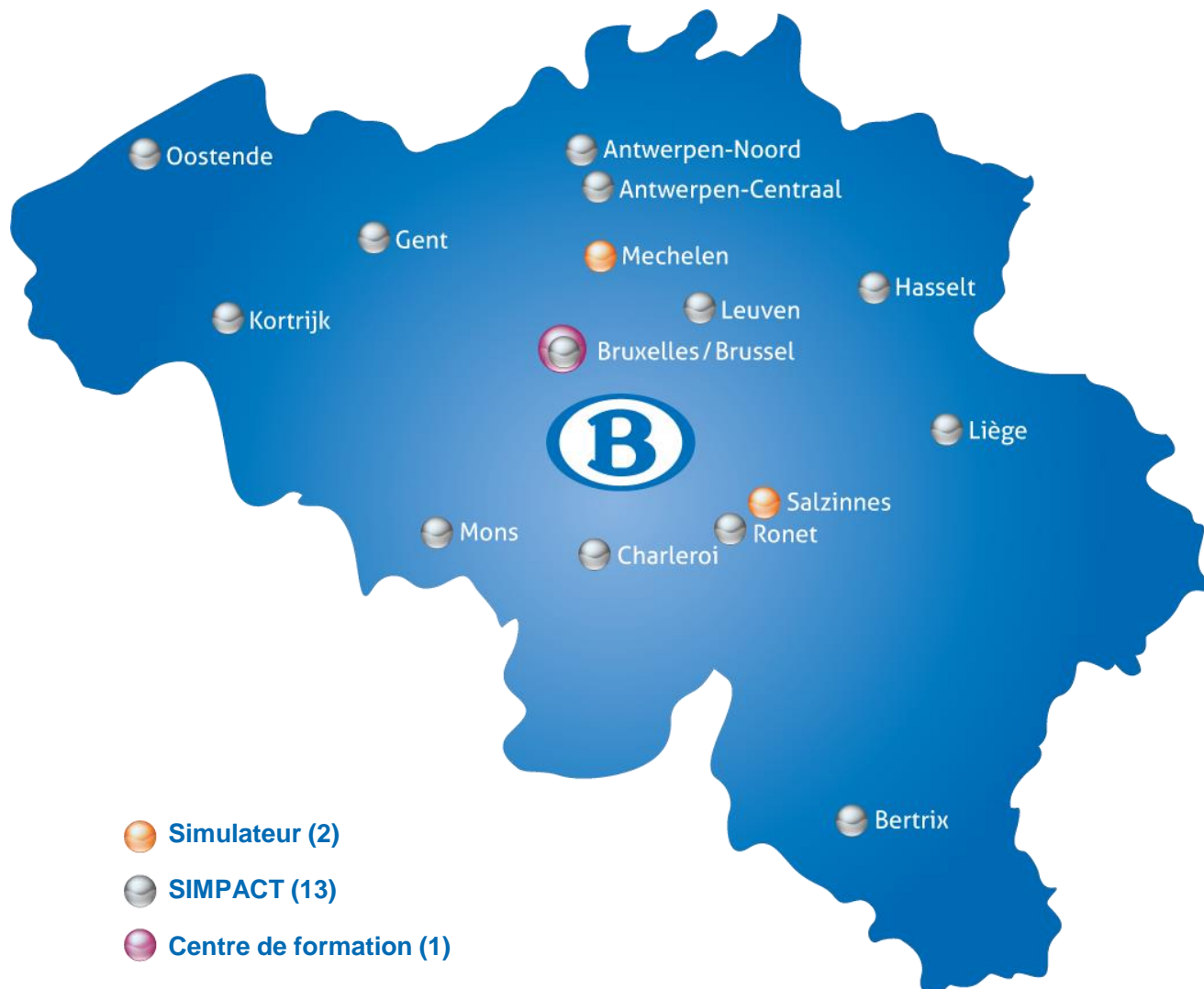
- Actualisation des compétences
- Matériel
- Signalisation et exploitation
- Sécurité
- Retours d'expérience suite à des incidents
- Connaissance des lignes

Moyens utilisés lors des formations :

- Analyse de cas en petits groupes
- Films de sensibilisation
- Parcours spécifiques sur simulateurs (2)
- SIMPACT (50 simulateurs sur 13 sites)



Centres de formation SNCB

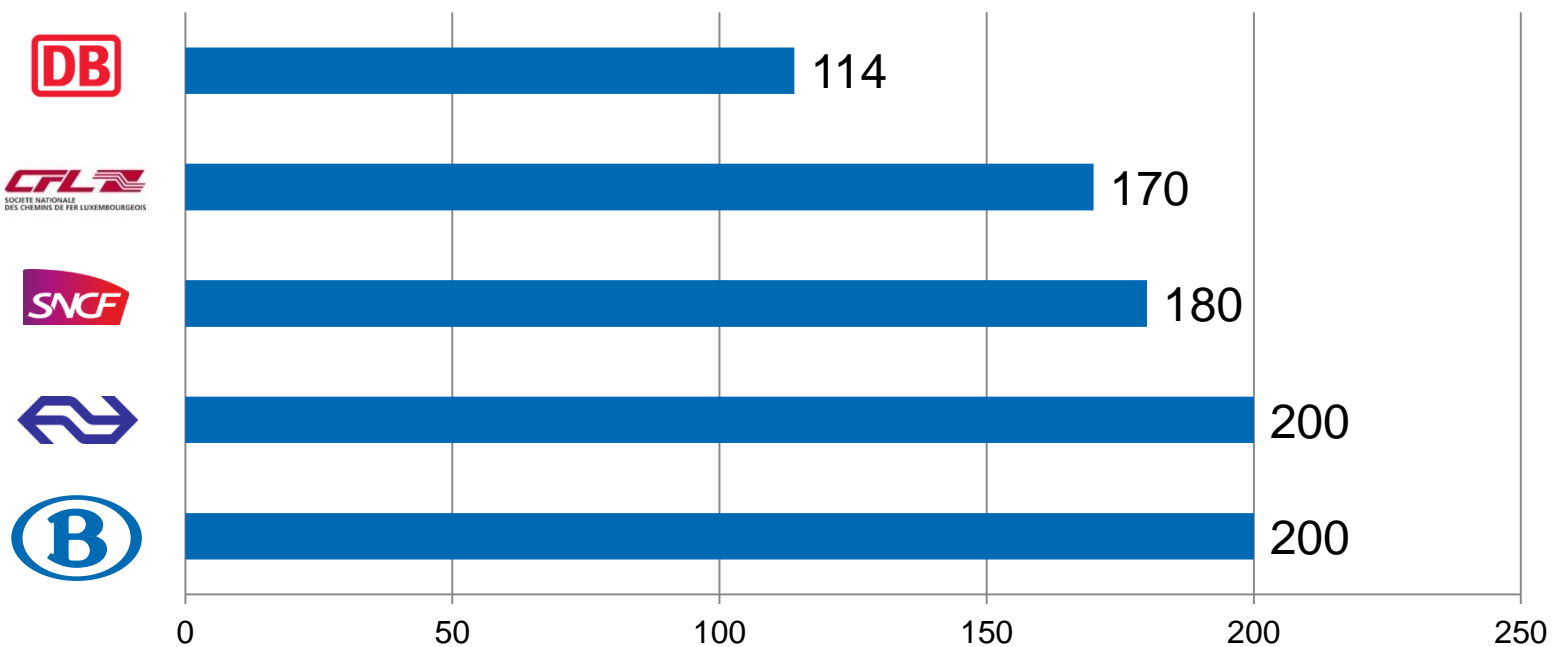


1.2. La formation

Formation de base des conducteurs de trains : benchmark européen



Nombre de jours de formation fondamentale (2017)



1.2. La formation



Les **9 recommandations** de la Commission 'Buizingen' concernant la formation sont appliquées

- Formations à la conduite adaptées aux évolutions technologiques
- Formations complémentaires pour les travailleurs les moins qualifiés
- Renforcement de la compétence des formateurs/ instructeurs
- Utilisation étendue des simulateurs
- Renforcement de l'adéquation « expérience – difficulté de la ligne »
- Renforcement de l'accompagnement des conducteurs les moins expérimentés
- Mise en place du coaching
- Evaluation de la politique de formation
- Renforcement de l'analyse des événements



1.2. La formation

1.2.2. Accompagnateurs de train



Formation de base : 80 jours

- Sécurité
- Organisation de la SNCB
- Titres de transport
- Procédure de départ
- Compétences comportementales

Formation spécifique

Mentor

Accompagnement pendant la période de stage sur le terrain

Buddy

Soutien sur le terrain des accompagnateurs qui sont victimes d'une agression, accident,...

Coach

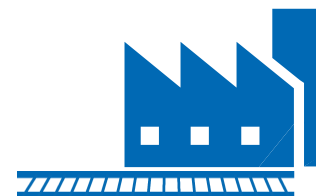
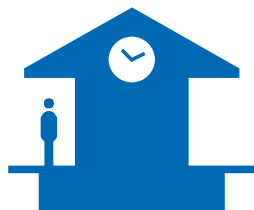
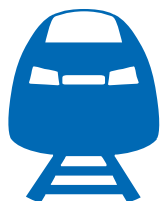
Pour le suivi dans le cadre de la re-certification

Formation récurrente: 3 jours par an

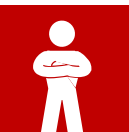


1.2. La formation

1.2.3. Agents Securail : présence maximale sur le terrain



- Interventions sur le domaine des chemins de fer
- Patrouilles préventives sur le domaine des chemins de fer
- Accompagnement dans des trains
- Rédaction d'un procès-verbal en cas d'infraction
- Périmètre de sécurité
- Canalisation des voyageurs
- Contrôle d'identification/d'identité
- Interlocuteur pour les services de secours et de police
- Contrôles d'accès
- Screening des bagages et des voyageurs internationaux (dispositifs de sécurité)
- Coordination et support lors d'événements
- Gestion et monitoring des images vidéo
- Gestion et monitoring des alarmes de sécurité
- Sécurisation des grandes gares



1.2.3. Agents Securail : présence maximale sur le terrain

Formation de base : 55 jours

- Formation de base (en ce compris sur la sécurité) conformément à la loi, dispensée par des Instituts de formation agréés
- Formation spécifiquement liée à l'organisation de la SNCB/Infrabel
- Agents assermentés pour constater les infractions
- Techniques de neutralisation en cas d'agression

Formation récurrente : 7 jours par an

Formation spécifique

- Coach, buddy, dispositifs de sécurité, maître-chien, ...



1.2. La formation

Les investissements dans la formation sont importants



Conducteurs de train opérationnels : **3.000 ETP**



Accompagnateurs de train opérationnels: **2.500 ETP**



Agents Securail : **700 ETP**



Conducteurs de train ayant commencé la formation de base 2017 : **330** 2018 : **320**



Conducteurs de train ayant commencé la formation de base 2017 : **240** 2018 : **145**



Agents Securail ayant commencé la formation de base 2017 : **40** 2018 : **40**

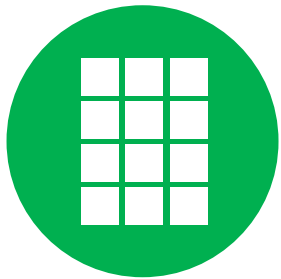


Personnel d'instruction pour les conducteurs de train : **200**



Personnel d'instruction pour les accompagnateurs de train : **70**

Plus d'un million d'heures de formation par an



2. Le pilier organisationnel

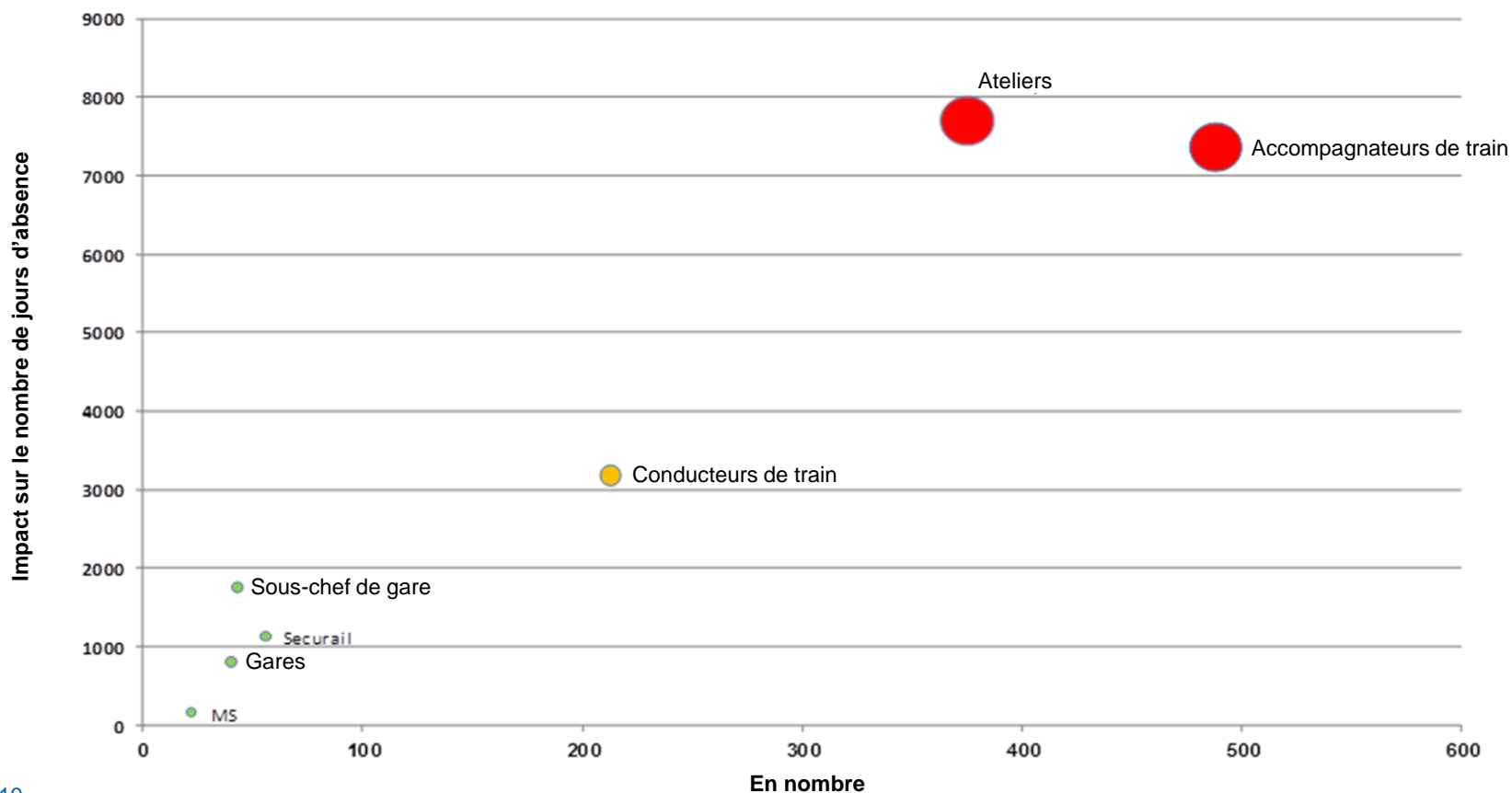
- 2.1. Prévention des accidents et de la charge psychosociale
- 2.2. Organisation du travail
- 2.3. Sensibilisation et retours d'expérience



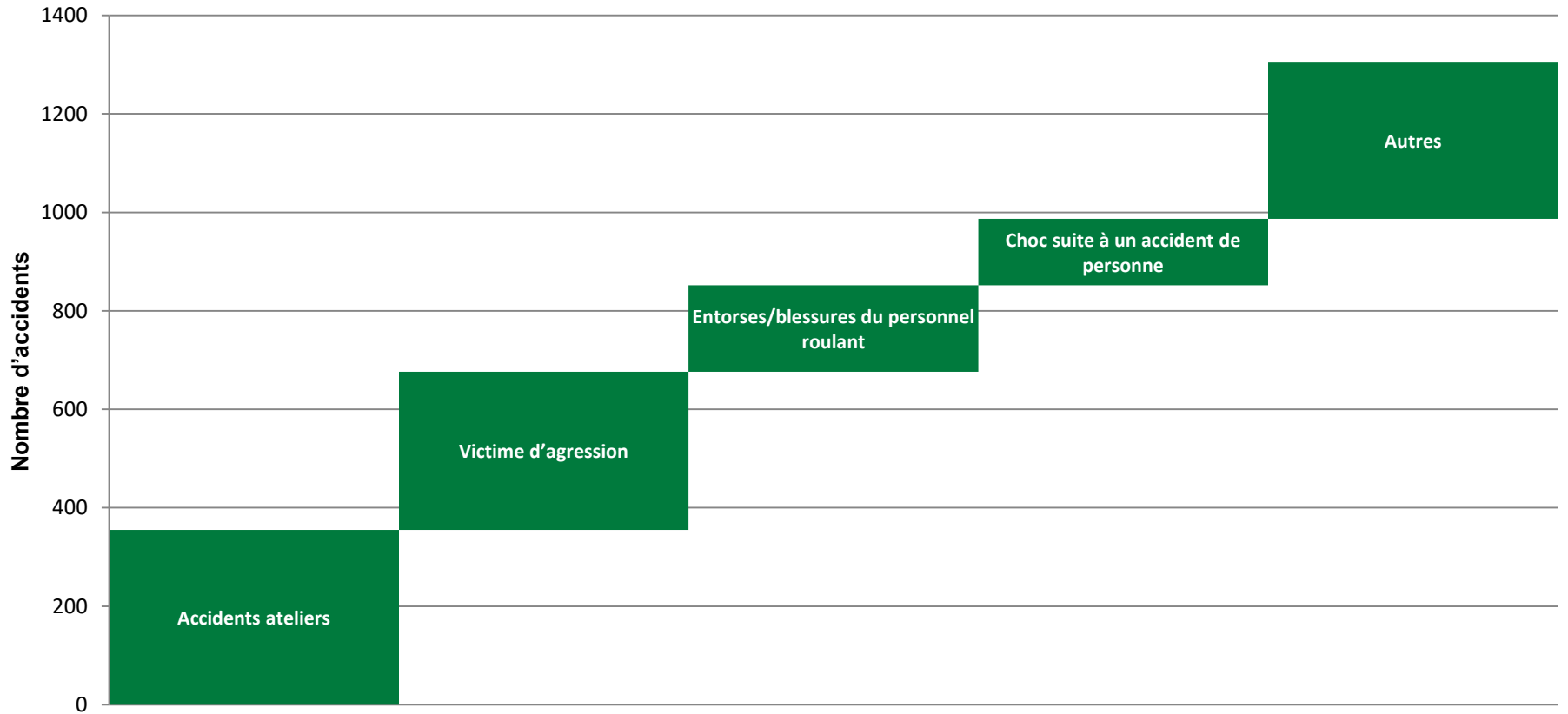
2.1. Prévention des accidents et de la charge psychosociale

2.1.1. Situation en 2017

- 1.742 accidents du travail au total
 - 1.306 accidents du travail avec incapacité
 - 23.116 jours calendrier d'incapacité résultant d'accidents du travail
 - 18 jours d'incapacité en moyenne par accident
- Tf : 49,7
Tg : 1,07



Principales causes d'accidents du travail en 2017



La Prévention et la Protection au Travail (PPT)

2.1.2. Le terme 'PPT' concerne les 7 domaines du bien-être suivants:

- Sécurité au travail
- Protection de la santé du travailleur au travail
- Aspects psychosociaux du travail
- Ergonomie
- Hygiène au travail
- Embellissement des lieux de travail
- Mesures en faveur de l'environnement

2.1.3. Une large concertation décentralisée est mise en place

- **48 comités** - correspondant à chaque atelier + chaque discipline dans chaque district (1 réunion de comité par mois)
- **Les comités :**
 - Proposent des mesures d'amélioration
 - Donnent un avis sur les mesures prises dans le cadre des accidents du travail
 - Donnent un avis sur les plans d'action proposés par l'employeur
 - Sont associés à la gestion du département chargé de la surveillance médicale du travail
 - Emettent un avis préalable sur des matières spécifiques
 - Fournissent un accord préalable lorsque c'est prévu par la législation

2.1.4. Plan d'action 2018 : -10 % d'accidents du travail en 2018

Aspects généraux

1. Développement des compétences de leadership du management
2. Implication du personnel
3. Systématisation des analyses de risques
4. Mise en place d'un reporting de management hebdomadaire permettant une correction plus rapide
5. Renforcement de l'assistance de première ligne pour les agents
6. Renforcement du trajet de suivi entre les médecins, la hiérarchie et l'agent en cas d'accident
7. Projets et objectifs concrets par direction

Dashboard – YTD semaine 7

CATEGORIE PROFESSIONNELLE	Pond. 2016	STATUT	#AO	ΔObjectif
Accompagnement des trains	39,4%	●	55	-1
Ateliers Technics	30,2%	●	34	-9
Conduite des trains	17,1%	●	24	0
Securail	4,5%	●	11	5
Gestion opérationnelle	3,5%	●	8	3
Gares	3,2%	●	4	-1
Marketing & Sales	1,8%	●	4	1
Autres*	0,2%	●	0	-1
SNCB	100,0%	●	140	-3

ATELIER	Pond. 2016	STATUT	#AO	ΔObjectif
AC Malines	5,9%	●	7	-1
AT Kinkempois	4,7%	●	5	-2
AT Charleroi	4,2%	●	1	-5
AC Salzinnes	4,1%	●	7	1
AT Schaerbeek	2,2%	●	2	-1
AT Merelbeke	1,8%	●	1	-2
AT TGV Forest	1,8%	●	1	-2
AC Gentbrugge	1,7%	●	3	1
AC Cuesmes	0,9%	●	1	0
AT Anvers	0,9%	●	3	2
AT Hasselt	0,7%	●	2	1
AT Arlon	0,6%	●	0	-1
AT Ostende	0,6%	●	1	0
Total Technics	30,2%	●	34	-9

District	Pond. 2016	STATUT	#AO	ΔObjectif
Accompagnement NO	10,3%	●	12	-3
Accompagnement SO	8,0%	●	7	-4
Accompagnement NE	7,5%	●	8	-3
Accompagnement Centre	7,0%	●	14	4
Accompagnement SE	6,5%	●	14	5
Total Accompagnement	39,4%	●	55	-1

District	Pond. 2016	STATUT	#AO	ΔObjectif
Conduite des trains NE	5,5%	●	12	4
Conduite des trains SO	3,7%	●	3	-2
Conduite des trains SE	3,5%	●	5	0
Conduite des trains NO	2,9%	●	2	-2
Conduite des trains Centre	1,6%	●	2	0
Total Conduite des trains	17,1%	●	24	0

* Services staff centraux de la SNCB, B-F, B-IA, services centraux de B-TR, services centraux de B-TC

2.1.4. Plan d'action 2018 : -10 % d'accidents du travail en 2018

Aspects spécifiques



Conduite des trains

- Mesures de prévention du choc émotionnel en cas d'accidents de personne
- Mesures concernant les chutes



Accompagnement des trains

- Mesures anti-agression :
 - Formation spécifique contre les phénomènes d'agression
 - Nouvelle procédure de départ à partir du T3/2018 => pas de zone grise
 - Soutien de Securail dans certains trains
 - Adaptation de titres de transport
- Mesures de prévention de choc émotionnel en cas d'accidents de personne
- Mesures concernant les chutes

Ateliers

- Établissement obligatoire d'une analyse de risques après chaque incident et discussion au sein de tous les ateliers
- Renforcement de la présence de la ligne hiérarchique sur le terrain
- Échange de « best practices »
- Mesures en matière d'ergonomie

2.2. L'organisation du travail



Conducteurs de train



Concernant l'**amplitude et la succession des prestations**, les **normes SNCB sont plus strictes** que les termes de référence européens et belges



Discussion avec les **représentants du personnel** sur la **succession des prestations**, par dépôts, pour chaque changement horaire important
ex. Plan de transport 2017-2020



APS : mise en place d'un **nouveau dispositif de planification intégrée** des **horaires du personnel, du matériel roulant et des horaires de train**

2.2. L'organisation du travail



Accompagnateurs de train

- À partir du 10/06/18, nouvelle procédure de départ avec fermeture de la dernière porte. La “zone grise” avant le départ disparaît.
- La réglementation et la formation des accompagnateurs et des conducteurs sont modifiées en fonction de l'adaptation de la procédure de départ.
- Objectif : améliorer la sécurité des voyageurs et des accompagnateurs de train.



2.2. L'organisation du travail

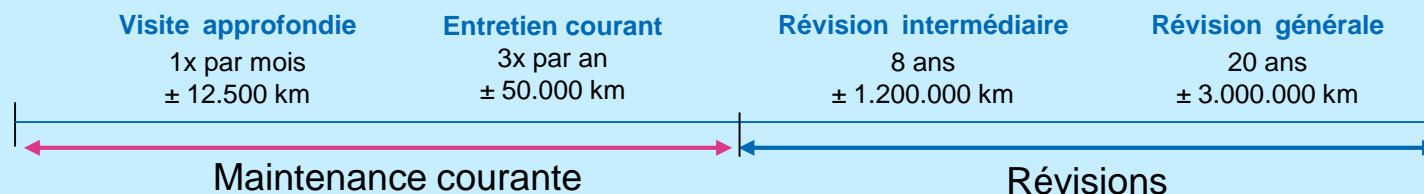
Ateliers de maintenance

3 objectifs:

- Garantir la sécurité
- Optimiser la disponibilité et la fiabilité du matériel
- Garantir le confort du voyageur

3 niveaux de maintenance :

- Maintenance courante → remplacement des pièces d'usure
- Révision intermédiaire → garantir l'état du matériel sur le long terme
- Révision générale Mid Life → remise à niveau du matériel



2.2. L'organisation du travail

Ateliers de maintenance

Augmentation de la qualité des activités de maintenance pour une meilleure sécurité

- Meilleur suivi du statut de chaque série : introduction d'un **Fleet Manager** (2017)
- Analyse plus rapide et de meilleure qualité en cas de situations 'd'urgence' : introduction d'un '**Helpdesk**' (24h/24 pour tous les types de matériel)
- Évolution vers une fréquence plus élevée de l'entretien et plus modulaire : **TIM** (cf. CHF)
- Évolution vers un entretien préventif en utilisant la **téléométrie**:
 - 2017-2018 : 1/3 du parc matériel
 - 2020 : 2/3 du parc matériel
 - 2023 (avec les M7) : 80 % du parc matériel
- **Davantage de spécialisation** : formation, software, électronique,...
- **Des outils de meilleure qualité** : tablettes,...
- **De meilleures infrastructures** : nouveaux ateliers, outils industriels modernes,...
- **Suivi renforcé de la qualité** des travaux
- Une '**culture de sécurité**' renforcée : charte et code de conduite, équipements de sécurité,...

2.3. Sensibilisation et retours d'expérience

2.3.1. Sensibilisation générale à la sécurité

Classification danger

Les substances chimiques sont classifiées, étiquetées et emballées avec la nouvelle réglementation d'étiquetage (règles CLP). Les pictogrammes en forme de triangles de danger remplacent les pictogrammes en forme de losanges. Les phrases H (danger) et P (conseils de sécurité) sont remplacées par des pictogrammes en forme de triangles de danger supplémentaires figurant sur l'étiquette additionnelle.

Les substances chimiques portant l'étiquette de danger supplémentaire « danger de combustion » (phrases H) remplacent les pictogrammes en forme de losanges de danger orange.

Les pictogrammes en forme de triangles de danger supplémentaires figurant sur l'étiquette additionnelle remplacent les pictogrammes en forme de losanges de danger orange.

Les pictogrammes en forme de triangles de danger supplémentaires figurant sur l'étiquette additionnelle remplacent les pictogrammes en forme de losanges de danger orange.

TIPS@WORK

Comment prévenir au maximum les accidents de travail ?

Même si on sait que le risque zéro n'existe pas, on constate que la plupart des accidents du travail peuvent être évités. Comment ?

Inattention, négligence, imprudence... sont autant de facteurs qui peuvent engendrer des accidents sur le lieu de travail. Pour vous protéger au maximum, faites preuve de bon sens et faites tout pour les éviter !

QUELQUES CONSEILS

Attitude

- Soyez conscient des risques et soyez vigilant
- Ne prenez pas de risques inutiles, par exemple :
- Ramérez-vous-même aux dits quand c'est possible ou averti
- Gardez votre sang froid et évitez

Consignes de sécurité

- Suivez strictement les consignes
- Ne tolérez pas que vos collègues négligent les directives de sécurité
- Respectez la signalisation de sécurité en toutes circonstances
- Gardez toujours les sorties et issues de secours libres
- Utilisez les techniques correctes de manutention
- Veillez à la propreté des installations et à ce que votre lieu de travail soit toujours en ordre

Equipement

- Portez vos vêtements de travail et équipements de sécurité (casque, chaussures, gants, ...) en toutes circonstances.

ATTENTION !

- Evitez la consommation d'alcool et le fait plus les prestations car il faut plus de temps pour l'éliminer. D'ailleurs, il diminue considérablement votre réaction. Et bien entendu, l'usage est interdit de consommer pendant

POUR PLUS D'INFO

Adressez-vous à votre conseiller en prévention ou contactez l'Intramet : HR - Bien-être au travail.

TIPS@WORK

Au feu !

Quels sont les premiers réflexes à avoir en cas d'incendie au travail ? Suivez nos conseils.

Avant toute chose, prenez connaissance du plan local de prévention d'incendie, des consignes et des plans d'évacuation vous concernant via votre conseiller en prévention ou votre chef immédiat. Vous y apprendrez aussi qui sont les EPI (Equipes de Premiers Intervention) et leurs dirigeants.

Un incendie se déclare, je fais quoi ?

- Appelez le SOC (Security Operations Center) au n° 911/323 25 ou le service 100 (ou 112), sauf si vous pouvez éteindre le foyer en toute sécurité ;
- En cas d'évacuation, suivez les directives du plan local de prévention d'incendie ; prenez le chemin le plus court en toute sécurité vers le point de rassemblement.

Quelques conseils pour l'extinction

- Attention : certains locaux sont équipés d'une installation d'extinction automatique ;
- Ne manipulez un extincteur que si vous en maîtrisez le fonctionnement ; tenez-le fermement par la poignée (maximum 1 tentative d'extinction) ;
- Ne dirigez jamais le jet d'un extincteur à CO₂ vers des parties découvertes de corps ;
- Soyez-y attentifs : l'utilisation d'un extincteur dans un espace confiné peut provoquer l'asphyxie ;
- Lorsque du gaz s'échappe en brûlant d'une conduite ou d'une bonbonne, essayez de fermer le robinet. Si ce n'est pas possible, éloignez-vous le plus rapidement possible.

ATTENTION

- Ne prenez aucun risque inutile !
- L'usage des ascenseurs en cas d'incendie ;
- La plupart des incendies sont causés par des fumées abondantes : constituez le premier étage, respirez aussi du sol. Placez, si possible, votre bouche ;
- Si vos vêtements prennent feu, arrêtez-vous immédiatement sur le sol.

SIGNALER UN INCENDIE

Appuyez sur le bouton rouge et contactez le SOC au 911 ou appelez le 100 (ou 112) ou contactez le Dirigeant Incendie et les EPI.

EVACUATION

Dirigez-vous vers le point de rassemblement via les chemins prévus.

TIPS@WORK

Dans quels cas contacter un conseiller en prévention ?

Le SNCB veut offrir un environnement de travail sûr, confortable et net à ses collaborateurs. C'est ici qu'intervient en scène nos conseillers en prévention internes.

QUOI

Que font-ils ?

Les conseillers en prévention assistent le SNCB dans l'application de la législation et de la réglementation concernant le bien-être au travail. À ce titre, ils assurent, en toute indépendance, une fonction de conseil à l'égard de la ligne hiérarchique et des travailleurs. Leurs tâches sont :

- assistance et conseil lors de la réalisation des analyses de risques ;
- visites des lieux de travail afin de proposer d'éventuelles améliorations ;
- analyse des accidents de travail et recommandations afin de les éviter ;
- conseil pour l'accueil, accompagnement pour la formation des nouveaux collègues ;
- avis pour la rédaction des instructions concernant la manipulation de machines, l'utilisation de matières dangereuses, etc.

QUAND

Dans quels cas s'adresser au conseiller en prévention ?

En résumé : pour tout ce qui concerne la sécurité et le bien-être au travail. Concrètement, par exemple : la sécurité sur votre lieu de travail, la méthode de travail, la sécurité relative à de nouveaux appareils et à leurs instructions, une trop grande pression de travail, l'ergonomie.

- En cas d'urgence, essayez d'abord de résoudre le problème avec votre chef immédiat ;
- Le problème n'est pas résolu ? Prenez contact avec votre conseiller en prévention.

TIPS@WORK

A l'aide !

Que faire si un collègue fait un malaise ? Que faire en cas d'accident sur votre lieu de travail ? Gardez votre calme et suivez les conseils ci-dessous.

Une aide médicale d'urgence est nécessaire ?

N'hésitez pas et appelez le 112 !

Donnez les informations suivantes :

- ce qui s'est passé ;
- qui sont les victimes, le nombre et leur état ;
- quels sont les dangers (la présence de produits dangereux, par exemple) ;
- l'endroit exact où doivent se rendre les services de secours.

Veillez, dans la mesure du possible, à ce que quelqu'un reste aux côtés de la victime.

Une aide médicale n'est nécessaire mais est-elle nécessaire ?

Chaque direction dispose de services qualifiés pour administrer les premiers soins en possession d'un troussier.

A qui m'adresser ?

Votre chef immédiat local ou personnel en prévention ou la liste de secours.

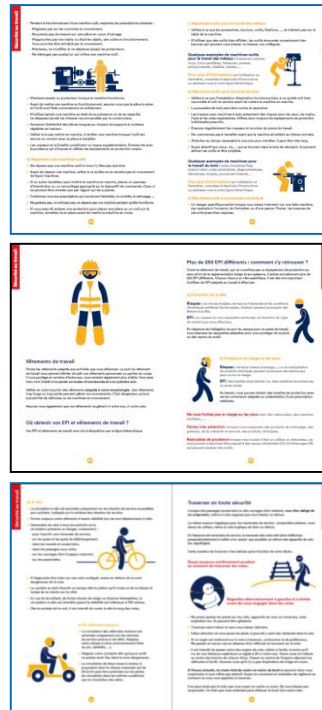
Comment puis-je devenir secouriste ?

Inscrivez-vous à la formation de votre chef immédiat. CPS durant trois jours les règles de premiers secours. Le quatrième jour de votre année d'emploi, il est exigé de passer à mettre à jour vos connaissances.

INFO <http://www.intramet.be>

2.3. Sensibilisation et retours d'expérience

2.3.1. Sensibilisation générale à la sécurité



2.3. Sensibilisation et retours d'expérience



Retours d'expérience :

- Dans la formation permanente
- Dans la communication particulière à chaque métier
- Réunion hebdomadaire transversale (toutes disciplines)
- Dépassement de signal
- Évacuation en pleine voie
- Incident procédure de départ
- Analyse (causes primaires, secondaires)
- Leçons à tirer, mesures à prendre
- Enquêtes complémentaires
- Mesures de contrôle de l'efficacité des mesures



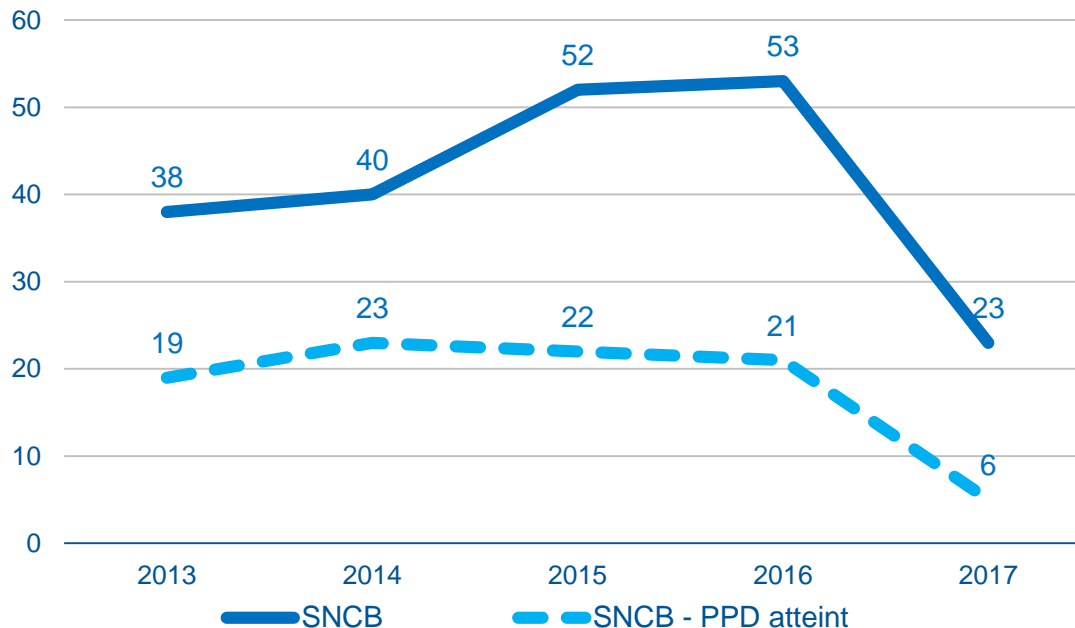


2.3. Sensibilisation et retours d'expérience

2.3.2. Sensibilisation aux dépassements de signaux

En 2017, diminution sensible de nombre de dépassement de signaux

Dépassements de signaux en voie principale – Premier point dangereux (PPD) atteint (évolution 2013 – 2017)



Δ 2016-2017

SNCB	-57 %
SNCB – PPD atteint	-71 %

En collaboration avec Infrabel

La sensibilisation du personnel

Security Operations Center :

+/- 92.000 appels en 2017

- 3.000 alarmes incendie
- 30.000 alarmes intrusion
- 3 antennes de contrôle locales

La sensibilisation des voyageurs

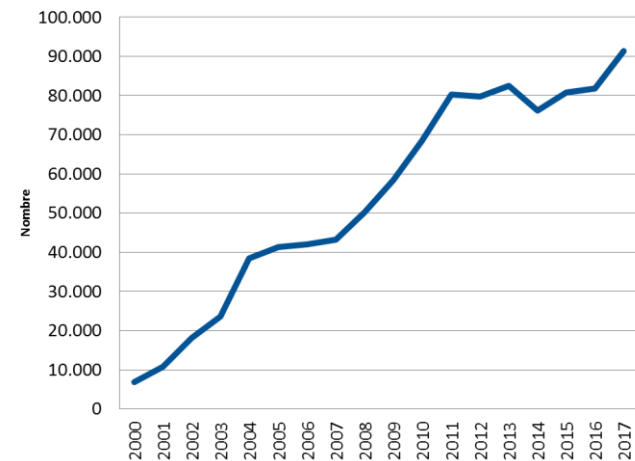
Numéro d'urgence public 0800/30.230 pour les voyageurs : +/- 8.000 appels en 2017

Numéro d'appel général pour signaler des situations dangereuses/suspectes

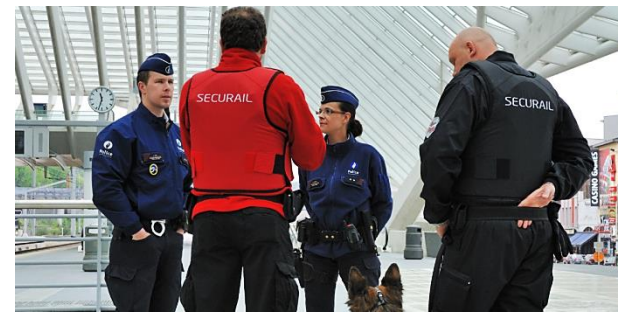
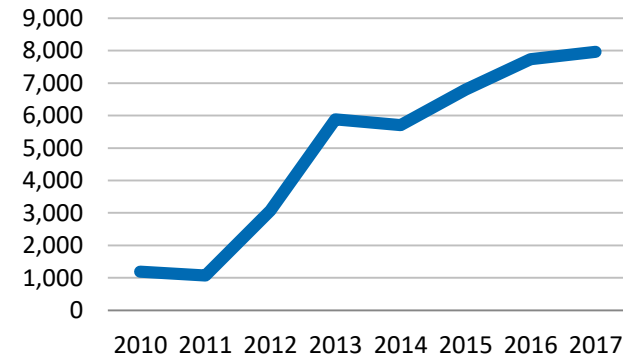
Les partenariats

Partenariats avec les services locaux de sécurité et de police en ce qui concerne les gares et leurs abords

Appels SOC



Appels au numéro d'urgence public





3. Le pilier technologique

- 3.1. Les systèmes de sécurité
- 3.2. Notre parc matériel
- 3.3. Les systèmes de surveillance



3.1. Les systèmes de sécurité : nos engagements

2011

23/09/2011

Approbation par le Conseil d'administration de la SNCB du masterplan ETCS

2013

Objectif à court terme

Equipement de tous les engins de TBL 1+ fin 2013

2023

Objectif à moyen et long terme

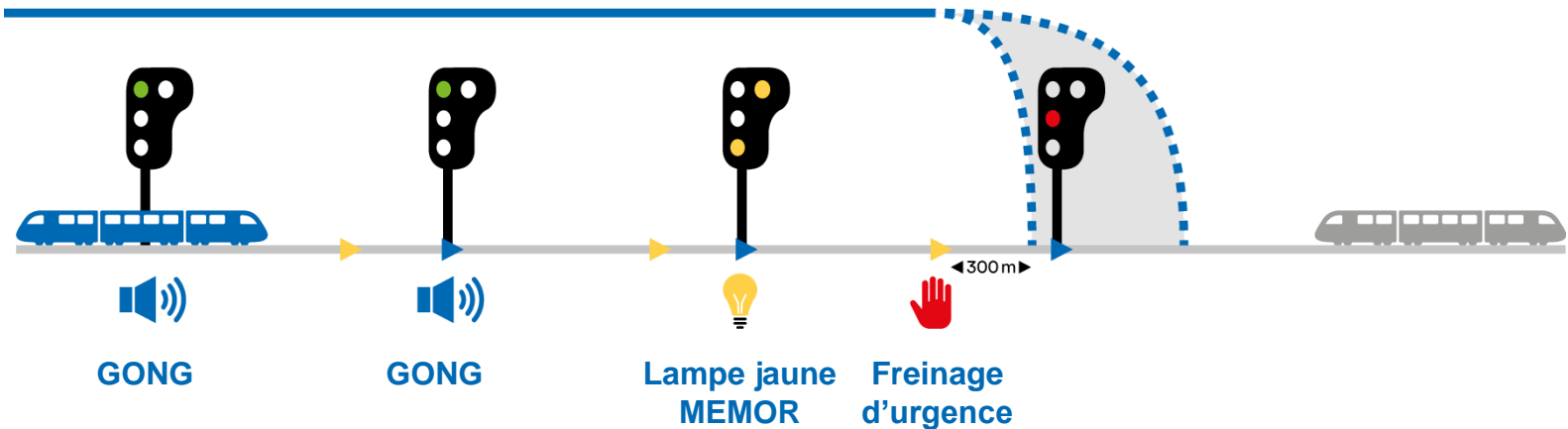
Equipement de tous les engins du système ETCS fin 2023



3.1.1. Le système de sécurité TBL 1+

Approche d'un signal fermé avec un matériel roulant équipé du système TBL1+

Freinage d'urgence 300 mètres avant un signal rouge si la vitesse est > 40 km/h



Le conducteur pointe le signal
2 jaunes



Intervention du TBL 1+

Tout le matériel de la flotte intérieure est équipé depuis décembre 2013

3.1.2. Le système de sécurité TBL1+NG

Approche d'un signal fermé avec un matériel roulant équipé du système TBL1+ NG

TBL 1+ avec une courbe de vitesse

- on vérifie que le conducteur entame un freinage au passage du signal 2 jaunes
→ freinage d'urgence si la vitesse d'approche du signal rouge est trop élevée

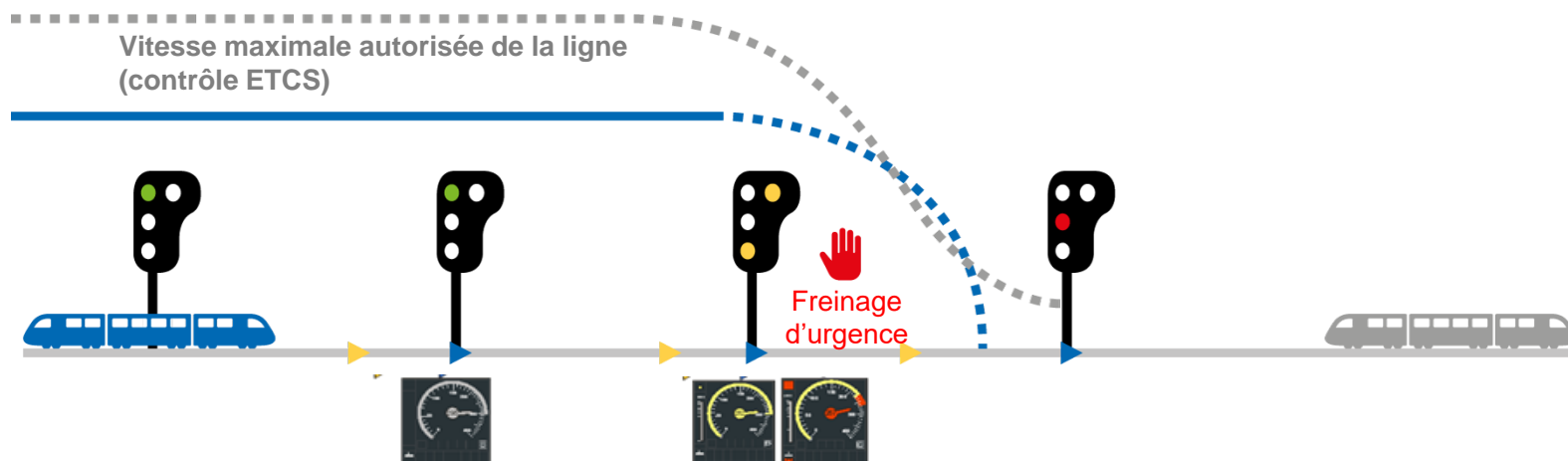
Déploiement de 2019 à 2023 sur le matériel roulant équipé d'ETCS

3.1.3. Le système de sécurité ETCS

Approche d'un signal fermé avec un matériel roulant équipé du système ETCS

Surveillance continue de la vitesse

→ freinage du convoi si la vitesse dépasse la vitesse de consigne



41,8 % du matériel équipé en décembre 2017
100 % en décembre 2023

3.1.3. Le système de sécurité ETCS

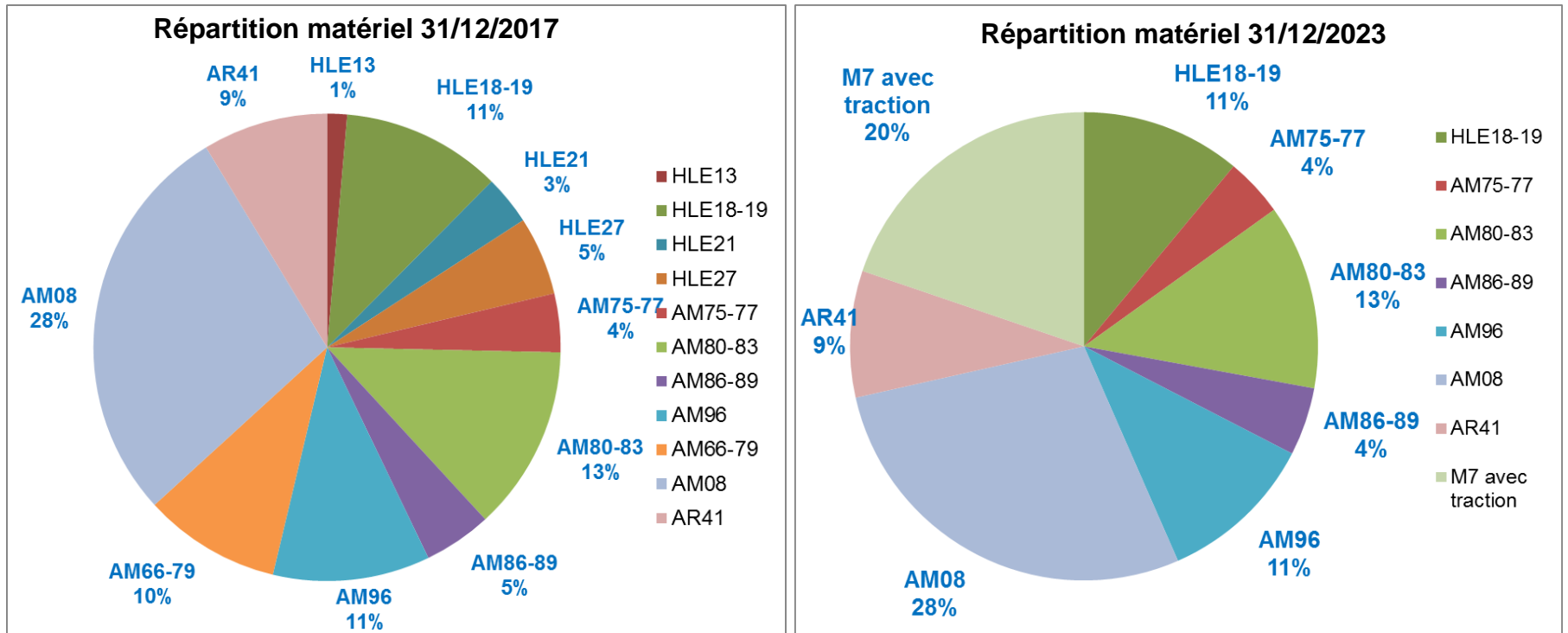
- Migration TBL 1+ → ETCS 2.3.0d niveau 1/2 → Baseline 3
- Contrats signés pour que l'ensemble de la flotte soit opérationnelle ETCS fin 2023
- Evolution du **pourcentage d'équipement de la flotte** au 31 décembre
 - Période 2013-2015 : fourniture de 350 automotrices équipées d'origine d'ETCS
 - Période 2016-2023 : début de la migration du matériel roulant

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Objectif	38,2%	41 %	46%	59%	68%	81%	86%	100%
Réalisé	32,4%	41,8%						

- **Budget** : 300 Mio € pour la période 2017-2023, couverts par le Plan Pluriannuel d'Investissement

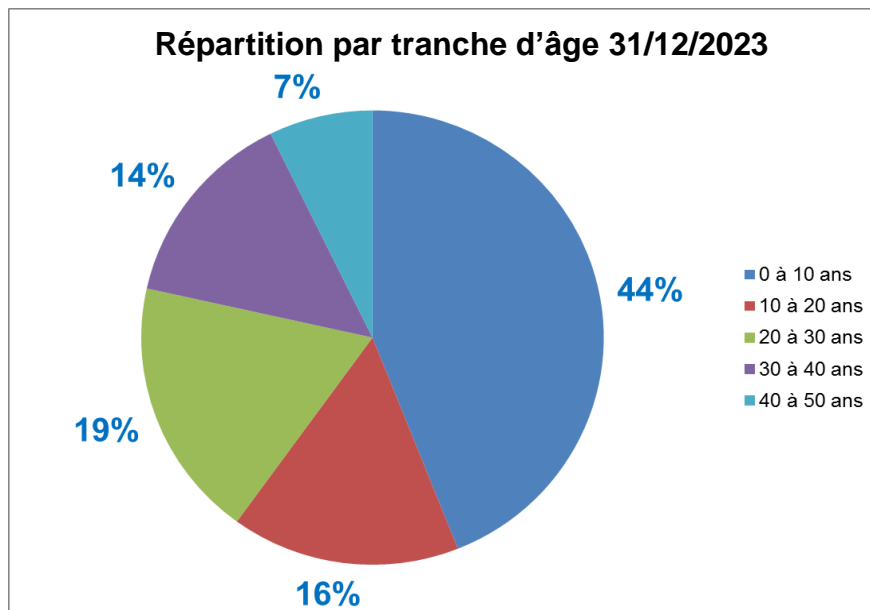
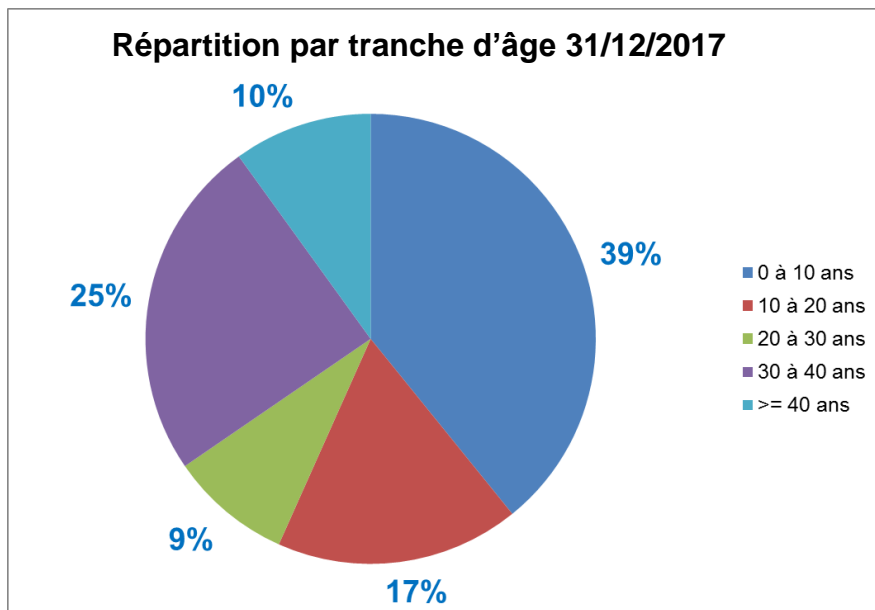
3.2. Notre parc matériel

Les évolutions en matière de maintenance entre 2017 et 2023



3.2. Notre parc matériel

Les évolutions en matière de maintenance entre 2017 et 2023



3.3. Systèmes de surveillance

Près de 11.000 caméras sur le domaine des chemins de fer

- Gares : 4.030
- Trains: 3.660
- Autres sites (parking, ateliers, etc.) : 3.060

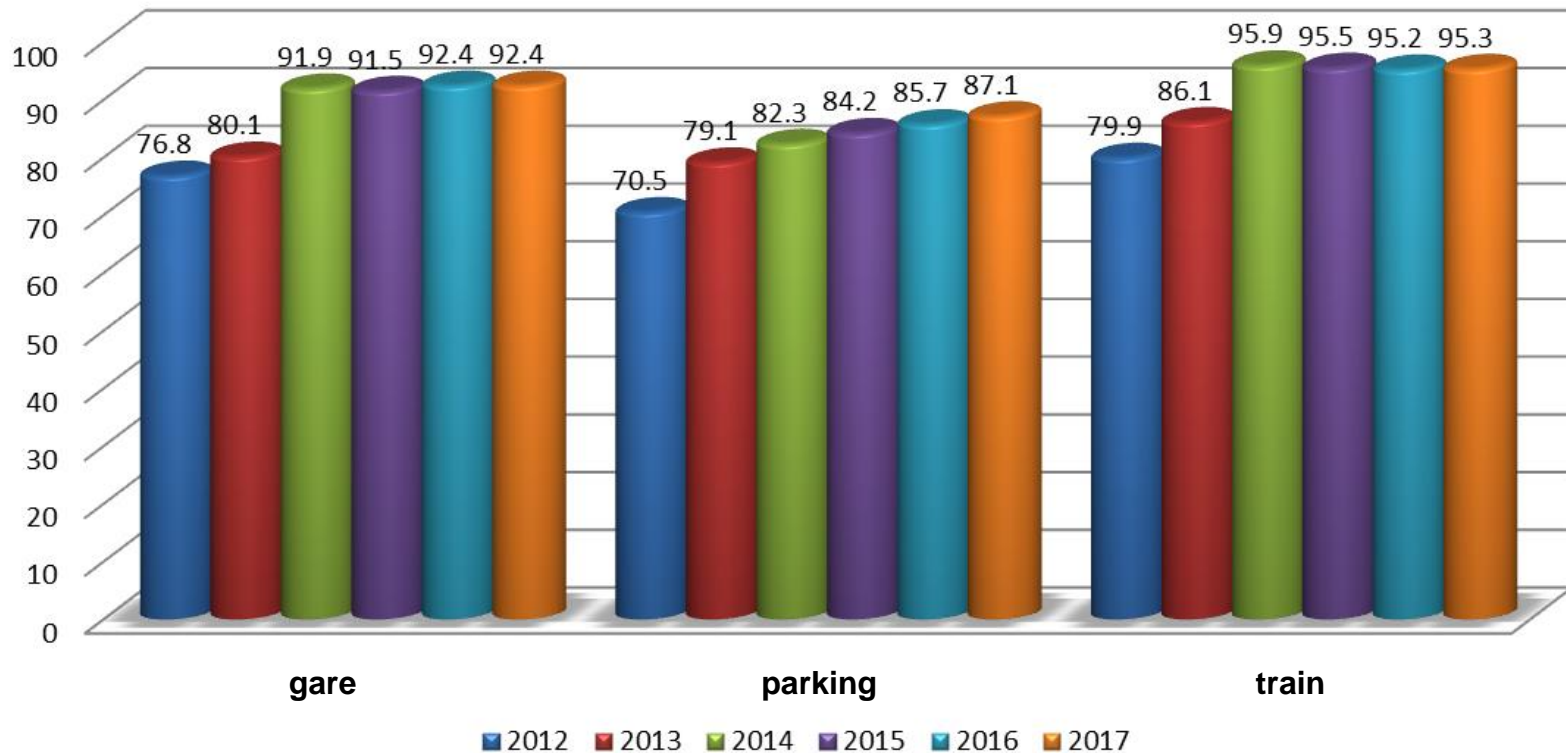
21 caméras dynamiques: utilisables de manière flexible sur les sites où l'on rencontre/s'attend à des problèmes et où la vidéosurveillance est insuffisante ou absente

Dispositif de sécurité dans les 3 gares internationales (Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins), et en gare de Brussels-Airport-Zaventem



3.3. Systèmes de surveillance

Questionnaire « Sentiment de sécurité des voyageurs » via le baromètre qualité



4. La culture d'entreprise



La culture d'entreprise

Une culture de sécurité soutenue par une culture d'entreprise articulée autour des 4 valeurs de la SNCB :

- **P**rofessionnalisme
- **R**espect
- **O**ser entreprendre
- **S**avoir collaborer



5. Investissements



Plan Pluriannuel d'Investissement 2018-2022

- +/- 100 Mio/an hors acquisition matériel
- 300 Mio pour l'ETCS
- 2 Mia pour le matériel roulant (10 ans)

En M€2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Investissements liés à la sécurité	381	310	304	347	443	452
Sécurité hors acquisition matériel	147	115	84	101	132	93
Sécurité Sociétale (Security)	15	8	8	4	4	4
Sécurité d'exploitation (Safety)	132	108	76	97	128	89
Grandes révisions	37	31	25	30	34	35
Nouveaux ateliers	57	33	6	0	0	0
ETCS	28	30	34	57	88	52
Autres	10	14	11	11	6	2
Acquisition nouveau matériel roulant	234	195	220	245	311	359
Acquisition matériel 2étages type M7	234	195	202	227	239	287
Acquisition locomotive quadritension HLE17	0	0	18	18	72	72

OPEX externes liés à la sécurité : de **35M€ par an** à **52M€ par an** de 2014 à 2017

Domaines :

- l'entretien de l'infrastructure ferroviaire des ateliers et du matériel roulant ;
- les homologations du personnel ;
- les contrôles techniques
- l'entretien des caméras, l'installation de l'ETCS, ...
- la protection au travail
- les formations externes

...



Conclusions



Conclusions

- La **sécurité ferroviaire** est la **première priorité** pour la SNCB : la sécurité est dans notre **ADN**
- **Investissement permanent** dans le personnel/la formation, une organisation optimale, de meilleures procédures et méthodes de travail, du nouveau matériel et des ateliers modernes
- La SNCB entend être **une entreprise apprenante**, en se basant à la fois sur
 - l'analyse des risques
 - le retour d'expérience
 - l'implication des collaborateurs
- **Une culture de sécurité**: partie inhérente d'une culture d'entreprise basée sur nos 4 valeurs et combinant rigueur et développement personnel

Au bénéfice de nos voyageurs et de notre personnel



Merci pour votre attention

