

Billet d'humeur... tout va bien !

Après avoir interpellé la CEO SNCB concernant des points qui inquiètent les gens de terrain, nous venons de recevoir des réponses.

La nouvelle équipe en place semble très performante au vu des réponses obtenues, et pour une fois de manière détaillée. Nous nous inquiétons pour rien concernant les mesures de départ, le seul changement pour le conducteur sera de vérifier la lampe porte avant de démarrer, alors que maintenant il doit le faire dans les 30m.

Concernant le B1 tout va bien également, la nouvelle directive CE 2016/882 reconnaît que le bilinguisme est une charge inutile si le conducteur ne dépasse pas la 1^{ère} gare frontière, c'est d'ailleurs le cadre celle-ci. La SNCB nous répond que ce n'est pas pertinent pour elle car la directive ne parle pas de frontière linguistique. Elle n'en parle pas parce que cela n'existe pas ailleurs ! La SNCB indique que les moyens mis en œuvre sont bons pour atteindre le B1, et tout le processus est validé par le SSICF. Si le SSICF valide, qui sommes nous pour contester cette imminente autorité, notre analyse, et celle des gens de terrain n'est sans doute pas correcte, mea culpa !!!

Le HLT fait l'objet d'une discussion au sein d'un groupe fait pour cela, on tient compte le plus possible des remarques de terrain, et on forme de manière spécifique et non pas lors de la FPC sur la matière du changement. Encore une fois nous sommes à côté de la plaque, tout va bien de ce côté. Nous apprenons même que fin juin, les formateurs des CTC seront sollicités pour discuter des nouveaux chapitres décembre 2018, ainsi que de moyens de formation. Dans ces conditions, nous disons bravo à la SNCB pour sa réactivité, chapeau bas !

Nous avons aussi demandé c'était quoi la culture de sécurité, car peu de choses sont visibles. Nous apprenons que le centre de formation SNCB est aux normes ISO 9001-2015, et bien entendu il est reconnu par la crème de la crème dans le domaine de la sécurité, le SSICF. Même que les opérateurs étrangers sollicitent ce centre pour leurs formations, si le secteur privé utilise cette structure, nous n'avons plus de raison de douter d'une sécurité ferroviaire optimale pour le futur.

Et enfin nous avons estimé que les STI OPE n'étaient pas respectés dans l'entièreté du contenu. La SNCB ne voit pas de quoi nous voulons parler, sans doute avons-nous mal lu, ou interprété les données de manière erronée, décidément, nous allons devoir aborder les choses autrement, notre méthode n'est pas bonne. Surtout que là aussi, la SNCB nous rappelle que son centre est audité très régulièrement par le SSICF, et qu'en 2017 elle a obtenu une agrégation pour 5 ans.

Nous sommes très satisfaits de ces réponses, cela va permettre de corriger nos erreurs, d'écouter mieux, d'interpeller en ayant pris toutes nos précautions. Nous devons faire des analyses de risques avant d'agir.

Nous pensons provoquer un AG, afin de discuter d'une remise en question de nos actions. Nous répondons sans doute à la SNCB en nous excusant d'avoir mis en doute sa manière d'agir sur de nombreux points.

Depuis l'arrivée de la CEO et de son équipe, quel changement dans la manière d'aborder la sécurité, nous ne l'avons pas perçu directement, c'est pourquoi nous sommes rassurés par les réponses pertinentes de la direction.

Nous le sommes encore plus, en apprenant à travers les réponses que le SSICF est très regardant en termes de contrôles et de sécurité ferroviaire. En fait, c'est nous qui faisons fausse route, rien ne va mal, et on s'occupe bien de toutes les choses qui posent problèmes, bravo à la SNCB, elle devient une société apprenante.

Tiens juste ainsi pour les lecteurs qui seraient troublés par ces propos, la période des fêtes de Pâques célèbrent entre autres, le retour des cloches !!!



Communication sécurité ferroviaire efficace. (01/04/2018)