



Responsable technique  
du comité d'entreprise:  
Moers Thierry

## RÉUNION D'INFORMATION SUR LA NOUVELLE PROCÉDURE LINDA

### Réunion d'information sur la nouvelle procédure Linda

#### Résumé de l'exposé de la direction

La procédure de départ a 60 ans et a montré ses limites. Infrabel ne souhaite plus entretenir les IOT, la SNCB a donc cherché une procédure plus fiable.

Fin des années 90, la SNCB cherchait déjà une nouvelle procédure. Après l'accident de Dinant, elle a donné un coup d'accélérateur. D'abord avec DICE et, après l'échec de DICE, avec LINDA.

« Notre organisation ne reviendra pas sur le coût du projet DICE..... »

Les tests ont commencé en 2021 et se sont poursuivis au début de cette année. On se retrouve maintenant avec 2 tiers des départs utilisés avec Linda. La connaissance du système est un élément essentiel. On a voulu à chaque fois augmenter le nombre d'agents pour multiplier les expériences.

Pourquoi changer la procédure de départ IOT ? Cela concerne 47% des départs actuels, le reste est fait avec la main levée etc... Ce n'est donc pas uniforme, l'accompagnateur donne une info qui n'est pas correcte car il n'est pas à bord. Il y a donc des risques de confusion pour le conducteur, ce qui peut mettre en danger l'accompagnateur et les usagers.



Avec Linda, il y a une standardisation de la procédure, elle remédie à ce problème et nous avons donc une seule procédure quel que soit l'endroit et le matériel. Sauf quand le système ne fonctionne pas ou que l'on utilise la procédure back up. Un certain nombre de risques seront diminués. Nous avons une garantie de l'accompagnateur à bord.


Il y a eu plusieurs analyses effectuées. Dans quelles conditions la procédure IOT par rapport à Linda est-elle positive pour la ponctualité ? Linda est à l'interface de plusieurs systèmes notamment Edrive.

Un des éléments importants, la procédure de départ, est un système énormément utilisé, environ 15 millions de départs par an. Même s'il y a une petite faille, il y a toutes les chances que ce risque se produise.



[cheminots@cgsp.be](mailto:cheminots@cgsp.be)

[www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)

 Parole de cheminots

Dans la situation actuelle, on connaît un certain nombre de départs intempestifs (une vingtaine de cas par an). Avec Linda, on peut diminuer par deux ce genre de situation. D'autres situations peuvent se produire avec Linda, ces incidents existent, on doit tout faire pour les réduire. Nous pensons que Linda peut réduire de 50% les incidents.

Les accidents du travail étaient nombreux avant la modification de la procédure de départ porte fermée en 2018. Linda peut encore réduire de manière importante ces accidents.

Le nombre moyen de dépassements de signaux est de 68 par an. Nous restons très prudents sur une diminution avec la procédure Linda. C'est une nouvelle procédure pour les conducteurs qui peut les amener à dépasser le signal. Il pourrait y avoir une augmentation d'ici les premiers mois, nous allons y rester attentifs. C'est inhérent à une procédure assez complexe. **La CGSP/ACOD ne peut entendre de tels propos.**

Au moment où l'embarquement des voyageurs est terminé, l'accompagnateur reçoit l'info qu'il peut envoyer l'opération terminée au conducteur. On va regarder si le signal est couplé, si le signal est fermé le message ne s'envoie pas, il y a un délai de 2 minutes. Si le signal n'est pas ouvert alors le message ne passe pas et l'accompagnateur doit contacter le conducteur. **Tous les signaux ne sont pas encore couplés !! Plus ou moins 40% restent encore à effectuer.**

En ce qui concerne la détection du train, quand le train arrive dans une zone gare desservie, il est détecté par GPS. On a déjà, à plusieurs reprises, vu la nécessité d'adapter ce cadre pour coller à la réalité du terrain. Il est également détecté lorsqu'il quitte la section.

Pour plus de sécurité, la transmission de l'OT se fait en deux phases. C'est sur ces deux infos que l'OT est transmise afin d'éviter une transmission par accident.



Une autre situation peut se présenter : la gare n'est pas détectée, l'accompagnateur doit forcer la localisation et le système refonctionne jusqu'à la gare suivante.

La procédure back up correspond à une info verbale de l'accompagnateur vers le CT. (Train xxxx, opération terminée).

Concernant la couverture réseau, nous avons une liste d'une dizaine de gares où des améliorations seront effectuées (exemple : gare de Sy).

L'accompagnateur et le conducteur de train ont la possibilité de renseigner les problèmes via Linda, ces feedbacks sont analysés chaque matin. Nous avons été amenés à modifier certaines choses dans le système. Ce sont des aménagements qui se font au fur et à mesure et qui peuvent éventuellement encore avoir lieu. Le système est tout à fait entre les mains de la direction et elle peut l'améliorer si c'est nécessaire.

Plusieurs phases de tests ont commencé en mars 2021 et se sont amplifiées en février 2022 pour permettre à tout le monde de se familiariser. Nos acteurs de terrain ont déjà une expérience du système. Dans 4 à 5 % des cas, une procédure back up doit être réalisée, ce n'est pas notre but mais nous y travaillons.

Nous avons ces infos via un système de tableau de bord journalier. Nous savons que certaines gares sont moins bonnes et d'autres meilleures, il y a une variation. Cela dépend de la localisation.



Pour nous, diminuer le procédure back up est essentiel.

Lors du relais d'un conducteur de train qui n'a pas reçu l'OT, il y aura une erreur de manipulation et donc la procédure back up devra être effectuée.



## Intervention de la CGSP/ACOD :

Le temps de relais des conducteurs de trains est très court, l'accompagnateur ne reçoit pas l'info que le conducteur n'est pas encore prêt et donc l'OT n'arrive pas au conducteur. Pour nous, c'est un problème de fonctionnement, pas une erreur de manipulation. On devrait avoir l'info sur les différents relais.

► La direction a prévu une modification de configuration du système à ce sujet.

L'erreur de manipulation sera remplacée alors par une erreur de configuration. Ils doivent pouvoir résoudre ce cas.

La couverture réseau doit aussi être améliorée, ce sont des travaux assez lourds, un certain nombre d'acteurs doivent intervenir.



► La direction espère que tous ces pourcentages seront diminués par deux d'ici deux ans.

Nous demandons, en front commun, la procédure des trois feux verts et nous intervenons sur les problèmes vécus sur le terrain, problèmes au combien sensibles et dangereux pour tous.

Depuis que les tests sont réalisés à grande échelle, on ne sait pas pourquoi dans un premier temps tout fonctionne et puis d'un seul coup plus rien. Depuis 15 jours, nous avons des retours prouvant que cette procédure est un danger pour le dépassement des signaux : **rien que sur 15 jours on est à 3 dépassements de signaux Linda**, ce qui représente une augmentation. Vous nous avez expliqué que le gestionnaire infra n'est plus responsable. Nous ne savons pas quel signal est couplé ou pas.

Nous vous demandons d'arrêter cette procédure immédiatement, c'est dangereux. Ceci est un groupe de travail, on ne pourra pas donner un avis défavorable ou favorable, nous devons donner un avis lors d'un CEPPT. Il est hors de question de mettre en route cette procédure en avril sans nos accords, on va avoir des dépassements de signaux.

**15 jours !** La charge psychosociale sur la conduite est augmentée. Nous sommes d'accord pour éliminer la zone grise, mais on augmente les dépassements de signaux.

► La direction édulcore la réalité sur le terrain.

Pourquoi couple-t-on les signaux ? Le fait que ce ne soit plus Infrabel, c'est le choix de l'entreprise. Historiquement, il y a un certain nombre de signaux qui ne sont plus visibles lorsque le train est en mouvement. C'est une situation qu'on subit. Il est plus intéressant d'avoir un couplage que de ne pas en avoir. Les couplages sont étendus, 60% des situations sont couplées. Nous connaissons 4 cas de dépassements jusqu'à maintenant. Nous avons remarqué qu'on pouvait changer un facteur ou l'autre. Nous sommes dans un processus d'amélioration.

Pourquoi peut-on coupler à certains endroits et pas à d'autres ?  
Cela ne doit pas être compliqué.

► La direction dit que l'ancien système n'était pas parfait. C'est vrai mais nous ne pouvons pas entendre que, grâce à cela, on remarque les améliorations à faire. Nous pensons que, dans un projet test, on doit constater les améliorations en amont, ici c'est l'inverse. On remarque la faille de Linda en phase de test, on doit mettre en avant la prévention.



On parle beaucoup de ponctualité, il va y avoir un impact énorme. On ne parle pas des transfrontaliers pour qui les tests sont catastrophiques. La réglementation est-elle correctement transposée pour les agents des réseaux étrangers ? Nous demandons un éclaircissement. Il faut être vigilant (Luxembourg et Pays-Bas).

### Réponse de la direction :

Le système doit être confronté avec la réalité et on doit prendre en compte l'interface homme machine, il y a beaucoup de choses qu'on ne peut pas prévoir. La loi stipule que nous devons vérifier la procédure sur le terrain.

C'est normal qu'il y ait un monitoring.

Concernant les transfrontaliers, nous n'avons pas les mêmes infos. Nous connaissons les points d'attention et les améliorations à faire et nous serons attentifs.

### Remarque de la CGSP/ACOD :

On utilise la procédure sur le terrain. Ce stress et cette charge psychologique, on les ressent en vrai. Toutes les personnes qui l'utilisent ressentent la même chose. Cette présentation est loin de refléter la réalité. Sur le terrain, lorsqu'on fait des feedbacks, on se rend compte que nos chefs ne sont pas convaincus. Ça fait peur, il y a encore plein de lacunes, et même la hiérarchie n'est pas capable de donner une réponse. Revenons sur le couplément : au début, on avait parlé aussi d'une procédure où le train ne resterait pas à l'arrêt signal fermé et portes fermées trop longtemps. C'est un danger d'avoir l'info OT alors que le signal est fermé (ouverture d'une porte par un voyageur). Nous n'avons plus le signal fermé sur notre montre. Il y a un souci de communication entre les deux appareils. Il suffit de ça pour que cela ne fonctionne plus.

### Réponse de la direction :

Au départ le point avec le signal fermé était prévu.

Pour éviter toute confusion et distraction entre l'accompagnateur et le conducteur, nous avons retiré cette information. La ponctualité et la sécurité étaient les principales causes de ce retrait.

Le conducteur de train reste responsable du signal et du départ après ouverture du signal.

Le stress est normal lors d'un processus d'apprentissage, chacun doit s'habituer. Il y a une phase de transition qui constitue une charge supplémentaire. En général, le stress doit diminuer avec la procédure Linda et le nombre d'agressions et d'incidents liés à la procédure également.

Infrabel prend en charge toutes les procédures de démontage des IOT ainsi que l'assainissement du câblage.



Les prochaines discussions sur la procédure Linda seront à l'ordre du jour au prochain comité d'entreprise du 31 mars.

► La direction vient de décider ce vendredi 18 mars de reporter d'un mois l'implantation de Linda.



Faites-nous parvenir vos questions, remarques et points à soumettre au CEPPT via vos délégués et permanents

### La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

#### Les élus effectifs :



#### Les élus suppléants :

