

# “One Man Car”

## (DOO- Driver Only Operation)

Ce mercredi 07 décembre 2016, lors de la Sous-Commission Paritaire Nationale, le Directeur BTR nous a présenté les **résultats des études de faisabilité et d'incidence** du projet “One Man Car” (train sans accompagnateur, dénommé DOO au niveau européen).

Il nous a tout d'abord rappelé le contexte, à savoir un plan drastique d'économies imposées à la SNCB, ainsi que le plan d'entreprise 2015 initié par Mme Galant suggérant ce projet et enfin l'obligation d'une augmentation de productivité de 4%/an jusqu'en 2019.

### Objectifs ?

De même il nous a expliqué que suite à la probable future application de la nouvelle directive européenne sur l'OSP (Obligation des services publics) il fallait absolument que la SNCB puisse être concurrentielle en terme de coût d'exploitation si elle veut pouvoir revendiquer exploiter certaines lignes dès l'instant où l'attribution de ces marchés se fera par appel d'offre (4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire).

### Obligations légales ?

Par rapport au projet en lui-même, il faut savoir que pour pouvoir l'appliquer, la SNCB doit le faire avaliser par le SSICF, qui devra vérifier si concernant la « sécurité », le principe du **G.A.M.E (Globalement Au Moins Equivalent)** tel qu'imposé par la directive européenne sur les « Common Safety Method » est respecté. A noter que bien que pris en exemple, les autres pays d'Europe de l'Ouest qui pratiquent déjà le DOO, n'ont pas été soumis à cette récente obligation (402/2013).

### Etudes réalisées.

Il y a aujourd'hui 3 groupes de travail (Opérationnel, Juridique, Commercial) qui se penchent sur tous les aspects du DOO, les 2 premiers étant les plus importants.

Du point de vue opérationnel et juridique l'aspect le plus sensible sera la procédure de départ (Contrôle de l'environnement du train à quai, fermeture des portes, transmission opérations terminées,...)

Du point de vue commercial, l'absence de l'accompagnateur devrait amener à revoir sans doute le principe du tarif à bord, envisager l'installation de portiques, déléguer la prise en charge des PMR à d'autres agents, augmenter les brigades TICO et réorienter leurs missions.



Savoir aussi que ce projet laisse entrevoir une **augmentation de la charge de travail du conducteur de +/-6%.**

### **Faisabilité.**

Du point de vue de l'adaptation de l'infrastructure et du matériel roulant, le projet est tout aussi conséquent.

- installer des miroirs et/ou des caméras sur tous les quais où circuleront des trains « DOO »,
- adapter la hauteur des quais (environnement de la caisse),
- installer des écrans de vision des caméras soit en bout de quai, soit à bord des trains,
- intégrer sur tout le matériel roulant concerné par « DOO » l'interruption de la traction et le blocage des portes, ainsi que la neutralisation du freinage d'urgence via signal d'alarme (tunnel),
- modifier la radio cabine,
- ...

### **Où, comment et quand ?**

Le projet DOO ne concernerait pas les trains IC.

Les trains DOO seraient assurés par des Autorails 41 et des Désiro.

Le projet serait déployé en 3 phases, à savoir d'abord les lignes diésel, ensuite les lignes du projet suburbain « **Angelic (Anvers, Gent, Liège, Charleroi)** » et enfin le RER.

La première phase pourrait débuter **au plus tôt en 2019.**

### **Financements.**

Ce projet nécessitera des investissements conséquents du côté de la SNCB mais également chez Infrabel. On parle dans un 1<sup>er</sup> temps de +/- 40 millions d'€ pour l'opérateur.

### **Incidences sur le personnel.**

PHASE	PAT	TICO TEAM	CTE	+/-
Lignes diésel	-126	+28	+6	-92
Angelic	-205	+43	+10	-152
RER	-307	+67	+15	-225
	<b>-638</b>	<b>+138</b>	<b>+31</b>	<b>-469 ETP</b>

Donc, en finalité (2024) ce seront 20% des postes du cadre de l'accompagnement qui devraient disparaître.



## Conclusions

**De BTR** : C'est un projet, nécessaire, extrêmement ambitieux, réalisable sur papier mais très complexe à instaurer et qui nécessitera d'une part le respect des engagements politiques du point de vue investissements, et d'autre part la pleine collaboration du personnel et de ses représentants.

**De la CGSP/ACOD** : C'est un projet extrêmement couteux sans aucune garantie de retour sur investissements (quid de l'attribution des marchés lorsqu'ils seront proposés), aux conséquences sociales dramatiques, et contre lequel nous continuerons à lutter comme prévu par une résolution de notre congrès de 2016.

Pour rappel, nous le combattons déjà à tous les niveaux, politique et/ou syndical, national et/ou européen, en collaboration avec les associations des navetteurs et celles des PMR et ce depuis 2013 et le début de la proposition du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire par le Parlement Européen.

La distribution aux voyageurs, d'une part des flyers « **votre sécurité et votre confort, notre priorité** » (en 2015 et 2016) et d'autre part de l'autocollant « **notre accompagnateur de train, ma sécurité** » ainsi que le port du badge « **non aux trains sans accompagnateur** » (en 2015) en sont les preuves.

Nous avons encore manifesté contre ce 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire ce 05 décembre à Bruxelles, et serons de nouveau en action à Strasbourg face au Parlement Européen ce 13 décembre à l'occasion du vote en séance plénière « pour ou contre » ce paquet ferroviaire.

Mais cela ne sera pas suffisant, et à un moment donné nous aurons besoin de vous tous qui demain serez directement impactés de près ou de loin par ce projet « destructeur d'emploi ». Mais aussi des voyageurs finalement autant concernés si pas plus par ce concept, totalement antinomique avec le principe d'un service public « de qualité et en sécurité ».

**Rester attentif et répondre positivement à toutes les sollicitations venant de notre part pour combattre ce concept sera la meilleure garantie de victoire.**

Ensemble on est plus fort.

Christian MARTIN  
Secrétaire national

Ensemble, on est plus forts