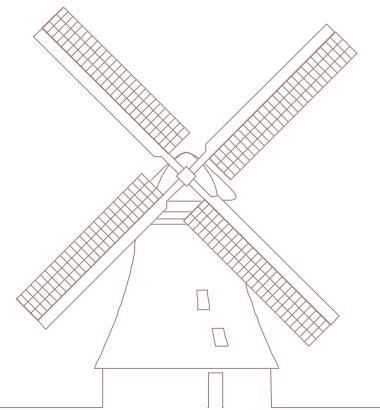
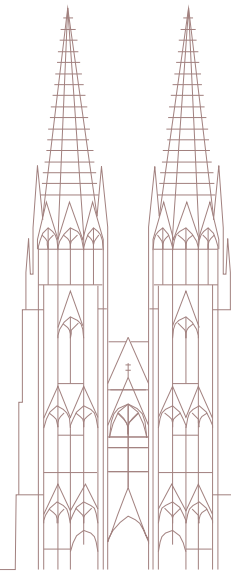
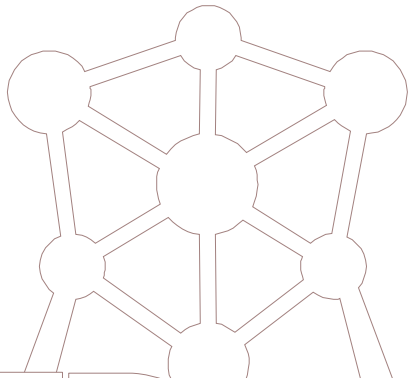
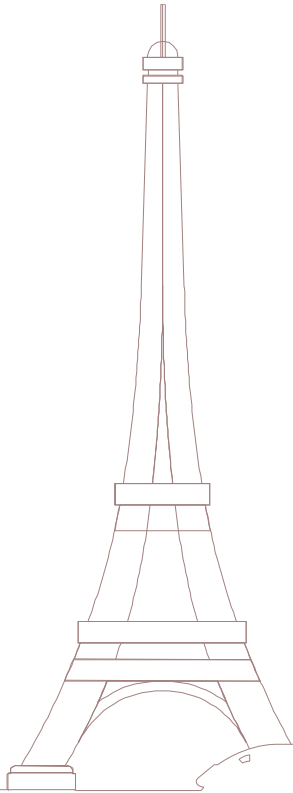


Why leadership matters

BERTRAND GOSSELIN - CEO THALYS





4 countries

with 2 seasonal itineraries

Thalys Snow & Thalys Sun ❄️ ☀️



July 12 2013 : Brétigny



Source: DR / PIX / VISUAL Press Agency



Source: RTBF.BE



Source: MARTIN BUREAU / AFP

Bertrand Gosselin succède à Agnès Ogier à la tête de Thalys

Lundi 7 janvier 2019 — Le Conseil d'administration de Thalys annonce la nomination au titre de CEO de Bertrand Gosselin, actuellement Directeur de la région Paris Rive Gauche et notamment du « RER C » au sein de SNCF Mobilités. Il succède à Agnès Ogier qui rejoint pour sa part le groupe SNCF, actionnaire de Thalys, en tant que Directrice générale Communication et Image Groupe.

« Nous sommes heureux d'accueillir Bertrand Gosselin pour porter haut les ambitions de Thalys, fleuron du ferroviaire européen. Son expertise dans les enjeux de qualité en matière de transport public sera très précieuse pour Thalys, qui a toujours mis les voyageurs au centre de ses préoccupations. Il s'agit là de quelque chose d'essentiel pour une mobilité européenne durable, respectueuse de l'environnement et créatrice de valeurs, pour les clients comme pour les différentes régions traversées. Au nom du Conseil d'administration, je tiens à remercier et féliciter Agnès Ogier et ses équipes pour avoir fait de Thalys l'entreprise qu'elle est aujourd'hui. » **Sophie Dutordoir, administratrice déléguée de la SNCB et**



2018 SSICF Audit



3 major improvement opportunities

1

Reinforce safety management

2

Develop a proactive risk management

3

Better accompany the SMS's implementation for the teams

3 convictions

- 1 The leader's role is key
- 2 Safety is everyone's concern
- 3 Safety is never acquired

THE LEADER'S ROLE IS KEY



Get involved



Commit to safety



Inspire



1

It is not just a detail !



POUR ÉVITER LES CHUTES,
UTILISEZ LES RAMPES

1

The European Safety Culture Declaration (internal video)



1

Leadership training with EXCO Thalys (2019)



2



Safety is
everyone's concern



Safety communication



Rupture tripode non détectée

Circulation d'un Thalys entre Amsterdam et Bruxelles.
Le plan de transport est allégé et il y a peu de circulations Thalys.

Les faits

10h35 : À la sortie de la gare d'Anvers, le conducteur observe, sur son pupitre de conduite, l'allumage de la lampe B1 qui indique un défaut de traction. Il applique son guide de dépannage (GDI) et cela entraîne une puissance de traction limitée sans conséquence sur le parcours considéré (p. 422).

Quelques minutes plus tard le conducteur observe l'allumage des lampes B5 et B6. Il applique à nouveau le GDI.

Il repart après avoir botté le frein électrique défilant sans conséquence sur le parcours considéré (p. 424).

10h59 : La lampe CI clignote, elle correspond à une détection d'essieu bloqué. Le conducteur provoque immédiatement un nouvel arrêt pour appliquer GDI.

11h4 : Les mesures appliquées permettent de repartir à une vitesse de 160km/h (p. 476).

11h8 : La lampe CI clignote à nouveau.

11h21 : La lampe CI s'éteint. Le conducteur qui a déjà réalisé le dépannage lié à l'allumage de cette lampe sans autre anomalie présente considère qu'il s'agit d'un défaut du GDI.

L'allumage et l'extinction de cette lampe à plusieurs reprises en fonction de la vitesse le conforte dans son analyse.

11h52 : Le train arrive à Bruxelles-Midi. Le CO Thalys a prévu un transbordement pour limiter le retard prévisible lié à la vitesse limitée à 160km/h.

La rupture de la tripode est constatée à l'atelier à la suite de l'analyse des avaries signalées et des pages du GDI communiquées.

Les conséquences

La non détection de la rupture de la tripode a entraîné l'application de mesures insuffisantes avec une limitation de vitesse à 160km/h au lieu des 80km/h nécessaires dans cette situation. Par chance la limitation de vitesse imposée par la circulation sur le réseau n'a pas permis au train de dépasser la vitesse de 80km/h.



UN ESM, C'EST QUOI ?

C'est un Événement de Sécurité. Le PE correspond au niveau de gravité de l'événement. Ce niveau peut être Majeur (1), Mineur (2), Mineur (3) ou Majeur (4). Les événements étant tous différents, ils sont catégorisés afin d'être analysés et traités de manière adéquate. Cette classification se fait selon deux critères :

1. Les conséquences potentielles ou avérées (Qu'est ce que ça est, ou aurait pu arriver?)
 2. Le nombre de barrières de défense absentes ou n'ayant pas fonctionné.
- Une barrière de défense peut être un moyen technique, une action humaine, le respect d'une procédure... qui a permis ou aurait permis d'éviter ou de rattraper la situation ou une erreur.



Gare de Marseille St-Charles:

Avant tout départ de Trains Thalys, une déclaration de « train prêt au départ » doit être réalisée auprès du poste de circulation en responsabilité sur le site. Cette déclaration est transmise via l'installation fixe présente sur les quais lorsque :

- o l'ensemble du personnel nécessaire à la circulation est présent ;
- o le service voyageurs est terminé et le service est achevé (avitaillement, nettoyage...).

La procédure de départ

1. H-3' : Le TM-A :
 - annonce le pré-départ aux voyageurs et teste l'interphonie ;
2. H-90'' : Le TM-A :
 - siffle la « fin de service en gare » (*coups brefs et répétés*) ;
 - transmission du service achevé et accusé de réception entre les TM-A et TM-X (*bras levé tendu verticalement appuyé d'une lampe blanche*) ;
 - vérifie visuellement la fin des opérations ;
 - appuie sur le bouton poussoir « Au DÉPART », lorsque le voyant au-dessus est éteint, pour demander le tracé de l'itinéraire ;

NB: Après pression sur le bouton poussoir, la demande du tracé de l'itinéraire est confirmée par l'allumage du voyant qui passe au jaune.

Boitier côté butoir

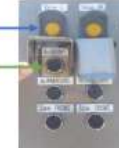


Boitier sur le quai



Confirmation du tracé de l'itinéraire par l'allumage du voyant jaune

Bouton poussoir « Au DÉPART »



- siffle la « fermeture portes » (*coup long et continu*) ;
- vérifie visuellement la fin des opérations ;
- ferme les portes et vérifie l'allumage des lampes LSPO et LSP ;
- redescend sur le quai et vérifie visuellement la fermeture effective des portes ;
- vérifie l'extinction de la LSPO (*PB(K)A*) ;



PlatCo wil de trein weerhouden om te vertrekken

Handeling:

Als de PlatCo tijdens het aanschouwen van de trein en het perron de TM A wil alarmeren en het bevel wil geven om de trein niet te laten vertrekken, maakt hij een cirkelvormige beweging met gestrekte arm. De TM A doet de trein dan onmiddellijk stoppen (zie hieronder).



⚠ Aandachtspunt ⚠

Het cirkelvormige gebaar met gestrekte arm houdt de trein niet tegen. De TM A moet altijd zelf nog actie ondernemen om de trein te doen stoppen (zie hieronder).

Trein doen stoppen

Als de TM bij het aanschouwen van het perron gevaar ziet, of hij wordt hierover gealarmeerd door de PlatCo (door een cirkelvormige beweging met gestrekte arm), dan moet hij de trein onmiddellijk doen stoppen.

Dat kan op de volgende manieren:

- Minimaal 5x 'ding' (sleutel in stand 'S')
- Noodsein bedienen
- Via interfonie de TD verwittigen
- Geleidelijk de noodkraan opendraaien (allerlaatste optie)

2

Quizz

ESM4



TFG



2

Quizz

ESM4



= MAJOR SAFETY EVENT

TFG



= AVERAGE LOST
TIME INJURY RATE

3 SAFETY IS NEVER ACQUIRED !



Results Safety 2018-2021

