

Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMPTE-RENDU DU COMITÉ D'ENTREPRISE PPT SNCB DU 16 FÉVRIER 2023

Compte-rendu du comité d'entreprise PPT SNCB du 16 février 2023

1. Suivi des recommandations de la commission d'enquête parlementaire concernant l'accident à Buizingen (2023BCE501)

► La direction explique les différents chiffres des dépassements de signaux qui sont en augmentation avec l'implantation de Linda.

Linda sera implantée sur le réseau à 100 % à partir du dimanche 19/02/2023.

Ils nous informent que la ligne 96 sera équipée de ETCS niveau 2 à partir de juin 2023.

La CGSP/ACOD affirme, comme à chaque comité, que la cause principale des dépassements est la lourdeur des services, les directions doivent absolument humaniser les prestations.

2. Man down (2022BCE567)

Cela fait plus de 4 mois, voire des années que la direction est occupée avec ce dossier, le ministère de l'Intérieur a modifié la législation relative aux maîtres-chiens.

Nous nous étonnons que ce point n'ait jamais été discuté dans le comité d'entreprise alors que ce dossier impose une analyse de risque, ce qui a été effectué après notre intervention.

Nous demandons de respecter la législation sur le code du bien-être, les 3 feux verts doivent être donnés avant l'achat d'un EPI.

L'outil permet de déclencher une alarme si l'inclinaison dépasse les 45°.


Cet outil peut aussi être utilisé si l'agent constate une situation de risque. Les agents ayant ce dispositif ne seront jamais envoyés dans les caves ou tunnels qui n'ont pas de réseau (téléphonie mobile).

Fonctionnalités 'man down'



cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

Le service interne n'a pu donner son premier feu vert dans ce dossier, le fournisseur a tardé lors de l'envoi.

► La direction affirme que cet EPI est utilisé depuis des décennies et que cela ne pose en soi pas de problème.

Les agents qui n'ont plus de réseau ne peuvent plus continuer la tâche en cours.

Le responsable de BSW affirme que le champ électromagnétique est en dessous des valeurs réglementaires, BSW donne un avis positif pour la mise en service sans risques supplémentaires.

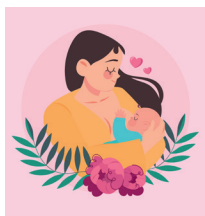
Les appels arrivent au SOC sur leur GSM, une nouvelle console (SIM SOC) est prévue pour fin d'année.

Cette console permettra l'utilisation plus appropriée des alarmes (ACP, sous-chefs, ...), tous les incidents seront gérés de manière centralisée.

► La direction nous propose d'organiser une visite au SOC afin de voir l'utilisation opérationnelle de ce type d'outils et des procédures d'alarmes.

La présidente propose de voir avec le secrétaire comment cela sera organisé.

3. Suivi de l'installation des locaux d'allaitement (2023BCE503)



Le mobilier en commande pour les locaux sera livrable dans un délai de 8 à 12 semaines, ces locaux devraient être utilisables fin mars.

Pour le personnel en mouvement (opérationnel) qui ne peut utiliser ces locaux, comment respecterez-vous le droit à l'allaitement dans des conditions correctes ?

BMS, BPT, BTO, ...

Quelle est donc la solution là où aucun local n'est disponible ?

Station répond que des locaux sont mis à disposition pour l'organisation du travail (voir avec les directions concernées).

BSW se renseigne auprès d'idewe pour la compatibilité du travail de nuit et de l'allaitement.

► La direction de BPT informe que les planners adaptent les prestations afin que les personnes concernées puissent avoir la possibilité d'utiliser ses locaux (retrait des services en séries et remplacement par des services adaptés)

Les agents doivent prendre contact avec leur direction afin de trouver une solution au cas par cas.

Il serait intéressant en effet d'établir une liste des possibilités d'adaptation des locaux que l'on pourrait fournir aux personnes concernées.

► La direction affirme que, sur le terrain, la période après le congé maternité est une période difficile pour les parents, la solution la plus créative est de prendre contact avec son management pour trouver l'option la plus adaptée.

Les notes du dernier groupe de travail seront remises à l'ordre du jour lors d'un prochain CEPPT pour en discuter.

Nous demandons quels locaux seraient utilisés dans les ateliers.

Les locaux de premiers soins sont utilisés dans ce cas si la demande est faite, ces locaux peuvent être équipés à cette fin comme dans les locaux de direction.

Les locaux d'allaitement ont été mis en place dans les « gares » afin de donner la possibilité au personnel opérationnel d'en faire usage.

Une demande est faite afin de mettre la liste des locaux en copie et de vérifier si les commodités sont présentes.

4. Suivi des accidents de travail (2023BCE504)

► La direction explique les différents chiffres et les évolutions par rapport aux années précédentes.

Nous demandons un aperçu du nombre d'accidents de travail refusés par région ?

BSW répond favorablement et nous affirme que l'assurance loi se base sur les 4 critères (on peut donc identifier les raisons de refus).

Une victime qui se voit refuser un AT peut introduire un recours (avec l'aide de son conseiller en prévention et du chef immédiat).

Un expert HR-Rail viendra lors d'un prochain CEPPT expliquer le cheminement d'un refus d'AT et les pourcentages d'AT refusés seront joints au PV.

5. Suivi des AT des travailleurs d'entreprises privées sur nos sites

Les sociétés privées travaillent dans et aux abords des installations, cette question a déjà été posée au CPPT Infrabel, nous avons d'ailleurs envoyé les différents documents de travail au service de BSW.

Un support a été créé afin de mettre en place des moyens de prévention.

Nous voulons faire de même à la SNCB et avoir un point au comité sur les accidents de travail externes.

BSW nous répond qu'à côté du code du bien-être (arrêté royal de chantier mobile), un coordinateur sécurité, santé, réalisation est désigné par l'entité. Il fait l'analyse et en réfère au donneur d'ordre.

Deuxièmement, une obligation de partage au niveau des risques doit se faire à différents niveaux : actif, proactif, réactif.

La société qui effectue les travaux doit indiquer les risques auxquels les travailleurs seront exposés.

Au niveau actif, l'entreprise pour laquelle les travaux sont effectués doit réagir si elle constate des manquements.

Réactif : au niveau des contrats, la société pour laquelle les travaux sont effectués doit intégrer cela en amont dans son cahier des charges.

Nous demandons si la SNCB a l'intention de faire un fascicule comme à Infrabel.

B-ST 3 affirme qu'à chaque marché public, un point coordination sécurité santé existe pour les marchés travaux.

Pour les marchés services, cela est précisé dans les obligations dans le cahier des charges et cela fait l'objet d'un suivi mensuel.



Nous travaillons sur un fascicule qui sera mis en place pour fin 2023.

Notre demande est d'avoir un fascicule pour toute la SNCB et pas pour chaque direction.

Nous demandons si B-TC applique l'arrêté royal chantier mobile. Pour le contrat de nettoyage du matériel roulant, nous respectons les obligations légales.

Le représentant local (sous-traitant) doit communiquer l'AT à la personne de contact SNCB en cas d'accident grave, cela fait l'objet d'une réunion locale.

Pour chaque contrat, une personne de contact est désignée.

Que fait-on de ces chiffres concrètement ?

Aucune base de données n'existe et ne reprend ces chiffres.

BSW explique que le rôle du Spock est de vérifier les circonstances et d'anticiper le risque pour les collaborateurs de notre société. En plus de cela, l'entreprise doit intervenir si le sous-traitant ne le fait pas.

Notre demande est de créer un fascicule propre qui reprend tous les textes de loi. Les procédures de communication à suivre en cas d'incidents (retour des accidents des firmes privées au sein des comités et des organes compétents afin d'éviter que le risque se retrouve chez notre personnel).

B-ST répond que les marchés sont présents uniquement chez nous, nous serons à l'initiative de la création de ce fascicule. Et nous étudions cette piste afin de voir s'il y aura une valeur ajoutée, nous ne sommes pas contre le principe.

Nous demandons d'ajouter au comité les accidents de travail des externes.

6. Chaussures d'atelier / semelles orthopédiques

Il nous revient du terrain que la nouvelle procédure Vigo poserait des problèmes.

Dans chaque atelier, une société est venue « prendre des mesures », en réalité il s'agit plutôt d'un essai. Dès lors, beaucoup de travailleurs ont choisi un modèle « anti transpirant »



Par le passé, la médecine du travail nous fournissait un document, puis avec l'accord du conseiller en prévention nous étions envoyés vers un magasin spécialisé.

Ensuite, nous avons eu un camion qui venait des Pays-Bas pour les différents essayages.

Maintenant, une société a du stock à Namur mais il faut passer par un spécialiste pour attester d'un problème « mineur » pour justifier la demande d'une chaussure adaptée.

Le temps d'attente pour avoir un rendez-vous chez un spécialiste est très long. Dès lors, on travaille des mois en parcourant des dizaines de kilomètres avec des chaussures non adaptées sans savoir si la solution proposée conviendra (on propose parfois des semelles en option à un problème alors qu'il faudrait des chaussures adaptées à la pathologie).

En dehors de cela, on apprend que des stocks de chaussures glissantes non validées par BSW existent. Pourquoi ne pas stocker des modèles anti-transpirants à la place ?

Dans certains ateliers, on a proposé des chaussures en test, la chaussure la plus plébiscitée était l'anti-transpirante mais elle a été retirée du choix par la direction.

Pourquoi les faire essayer si au final on les retire ?

► La direction n'a pas retenu ce modèle car elle estime qu'il n'offre pas de plus-value.

Les interrogations, les frustrations seront relayées à la direction afin qu'elle y réponde.

Notre demande est d'intégrer un modèle anti-transpiration dans le choix tout simplement et éviter des démarches inutiles et lourdes.

Semelles orthopédiques :

Pour le personnel roulant et de gare, il doit aller à Jambes (pour la Wallonie) sur son temps libre (2 journées) pour la prise de mesures et l'enlèvement.

Nous avons demandé les chiffres du nombre d'agents qui demandent des semelles orthopédiques.

BSW répond qu'au niveau du temps libre il n'est pas compétent, cela concerne la direction.

Une possibilité est de recourir aux sites de BTC (les Spock ont été mis en contact) afin de diminuer le temps de déplacement.

► La direction propose d'autres endroits en Flandre qui sont plus proches de certains dépôts.

Nous réclamons une dispense pour que l'agent puisse aller chercher son EPI pendant son temps de travail.

► La direction répond que le 542 ne prévoit pas de dispense pour cela. Cette discussion doit être gérée par la direction générale et pas par BTO. (Avant, les agents avaient une dispense, pourquoi l'avoir supprimée ?)

7. Suivi des évaluations de santé bien-être au travail des accompagnateurs de trains

Nous avons demandé de traiter ce point chaque année afin de vérifier les chiffres de fréquentation aux visites médicales.

1100 accompagnateurs sont allés à la visite, ce qui représente +/- 50 % de l'effectif (visite bien-être)

Au final, il n'y a aucune amélioration par rapport à l'année passée alors qu'une base légale codex l'impose.



► La direction recrute en masse afin de récupérer ce retard, 350 recrutements sont prévus en 2023, 280 sont en formation pour l'instant 130/140 engagements seront opérationnels avant l'été.

En principe, avec les engagements, la situation devrait s'améliorer, les chiffres nous le diront.

Si la situation ne s'améliore pas nous ferons appel au SPF.

8. Upgrade Power

Suite au retard APS, un nouveau programme a dû être acheté.

► La direction nous expose la nouvelle version de power.

Cette nouvelle version n'apporte pas de nouvelles fonctionnalités mais en améliore certaines telles que la gestion des BNX.

Power ne communique pas directement avec les données HR-Rail (ex : au niveau des libertés).

► La direction n'exclut pas certaines erreurs, une analyse est effectuée afin d'améliorer les fonctionnalités.

9. Suivi de la réparation des quais en mauvais état (2022BCE505)

► La direction B-ST nous explique l'état des travaux en cours et déjà effectués.

Nous profitons pour faire nos différentes remarques sur les problèmes survenus lors des fortes chutes de neige. Beaucoup de points d'arrêt n'ont pas été déneigés, la direction répond que les différentes gares sont listées par priorités (par rapport à la fréquentation et à la grandeur des gares)

10. Rapport du SEPPT 1er semestre (2022BCE562)

Suite à l'absence du médecin idewe, le point sera traité au prochain comité.

11. Bouw mee aan je welzijn (2023BCE508)

Le point sera présenté dans les deux langues lors du prochain comité.

Le projet est pilote chez BPT1, rien n'empêche qu'il soit proposé voire généralisé aux autres directions.

12. LINDA - Etat d'avancement

► La direction nous informe que Linda sera en service à 100% à partir du dimanche 19 février et que le taux de backup au 16/02 est de 5,5%.

Nous demandons pourquoi la direction n'installe pas l'interruption de traction via la lampe porte sur le matériel.

► La direction répond qu'une partie du matériel est équipé du système. Uniquement les HLE18 sont équipés, c'est la raison qui nous empêche d'utiliser cela de manière générale (dès que l'ensemble du matériel sera équipé on verra pour utiliser ce système). Cela fonctionne également sur les M7 mais pas sur les M6.

L'amélioration de la connectivité se poursuit. Du retard est encore présent au nord (le dispositif de répétition des signaux pour Linda n'est pas encore placé).

Chaque jour, les directions analysent la situation afin de remédier aux problèmes survenus.

Nous faisons remarquer que les rames à vide ne sont pas prises en compte avec le système Linda, il faut systématiquement effectuer la procédure Backup (ordre verbal). Après le lancement complet de Linda, le nombre de backup devrait augmenter avec cette situation.

Divers :

Travail de nuit dans les ateliers : BSW s'engage à ce que cette analyse soit faite avant le 30/03.

La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

Les élus effectifs :



Les élus suppléants :

