



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMPTE-RENDU DU CEPPT SNCB DU 25 MARS 2021

Compte-rendu du CEPPT SNCB du 25 mars 2021

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du comité d'entreprise PPT SNCB du 25 février 2021 (2021BCE102);

Nous avons signalé un problème d'interprétation et de contradiction dans le PV concernant la politique de vaccination.

Voir le point 4 a) stratégie de vaccination : d'une part : « A partir du mois d'avril ce seront les fonctions critiques dans les secteurs essentiels. Enfin à partir du mois de juin c'est la population générale âgée de plus de 18 ans qui commencera à être vaccinée (Phase 2) ».

D'autre part : « le Médecin-Expert donne l'avis des partenaires sociaux qui estiment qu'il n'est pas approprié dans le contexte actuel de donner la priorité à certains groupes professionnels ». Nous considérons que ces phrases ne sont pas suffisamment claires et laissent trop de place à l'interprétation.

Nous signalons aussi que, lors du dernier CEPPT, toutes les OS avaient demandé une analyse de risques chez Securail au vu du nombre grandissant d'accidents du travail. La direction avait alors marqué son accord. Pourtant, cet accord n'a pas été acté au PV. Cela ne reflète pas les discussions lors de la réunion.

2. Suivi du tableau d'actions



Ce tableau a le mérite d'exister et nous sommes satisfaits du concept. Cependant, nous regrettons que ce tableau ne nous ait pas été envoyé à l'avance pour que l'on puisse vérifier si tous les points "à suivre" ont bien été repris.

Nous constatons par exemple, que le point concernant les OCC de Bruxelles et de Gand n'est pas repris dans la liste, alors que nous avions demandé d'en faire un point "à suivre" lors du dernier CEPPT. Idem en ce qui concerne la désactivation des sèche-mains dans les trains.

Nous demandons à ce que, lors de la rédaction du PV, on fasse bien attention à indiquer à chaque fois les points "à suivre" et les "to do" dans un encadré.

Nous constatons également qu'on nous reproche souvent que les réunions durent longtemps et que nous sommes redondants dans nos questions. Nous tenons à signaler que, si on nous donnait la réponse à nos questions directement, nous n'aurions pas à poser plusieurs fois la même question.

La CGSP demande aux directions d'être plus efficaces. Nous demandons que l'intervention soit actée.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots

3. Suivi des recommandations 2.21 et 2.22 de la commission d'enquête parlementaire sur l'accident de Buizingen : explication de B-SW (2021BCE509);

Nous rappelons une nouvelle fois, qu'une des conclusions de la commission d'enquête parlementaire sur l'accident de Buizingen était l'humanisation des prestations. Or, nous constatons que les conducteurs reçoivent de plus en plus de sursalaires, ce qui veut dire qu'ils travaillent plus que ce qu'ils ne devraient. Puisque la direction de BTO viendra présenter l'évolution de son «plan anti-spada» le mois prochain, nous voudrions qu'ils présentent également le plan pour répondre à cette recommandation. (Nous demandons également les moyennes horaires et les temps de conduite avec les manœuvres dans les services)

De plus, nous avons demandé à ce qu'on trouve une solution concernant l'indication de «vitesse» dans l'eco-driving de la tablette des conducteurs. En effet, la vitesse est trop petite quand le train est à l'heure. Par contre, en cas de retard de train, cette indication reste, alors que le conducteur pourrait rouler plus vite pour résorber le retard. Tous ces éléments peuvent déconcentrer le conducteur.

Nous demandons à ce que l'analyse de risques qui a été effectuée concernant l'utilisation de la tablette dans le poste de conduite nous soit présentée lors du prochain CEPPT.

4. Accidents de travail 2020 et 2021 : explication par le SIPPT (2021BCE510);

Globalement, les chiffres pour l'année 2020 étaient meilleurs qu'en 2019.

A l'exception de Securail, chez qui le taux de fréquence et le taux de gravité ont augmenté fortement depuis janvier 2019 et ne sont jamais redescendus depuis.

Nous demandons à ce que l'on analyse le lien éventuel entre l'augmentation du nombre d'accidents de travail et le manque d'effectif. Il nous semble évident que, plus le personnel est en manque de repos et est fatigué, plus le risque d'accident de travail ou d'agression augmente.

La direction nous a également présenté les chiffres concernant les accidents de travail suite aux conditions hivernales. Ils sont au nombre de 16 au total. La majorité chez les accompagnateurs et sur les quais rendus glissant par la neige.

Cependant, les chiffres pour le début de l'année 2021 sont à nouveau en hausse avec cinq accidents graves dont deux chez B-TC.

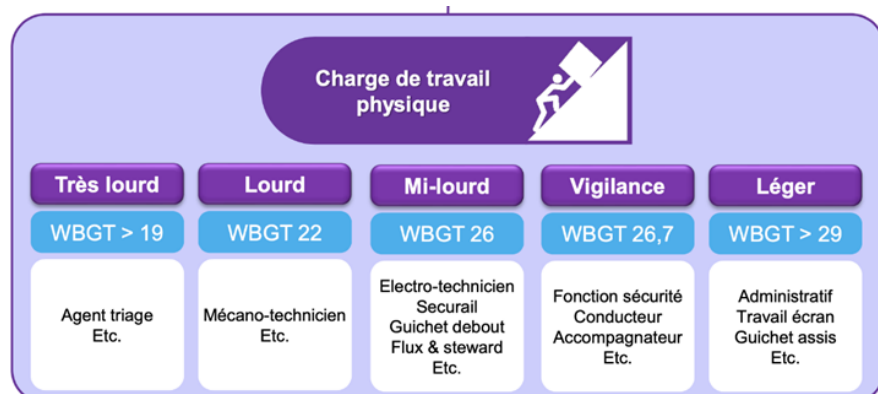
5. Plan canicule 2021 (2021BCE511);



La direction nous a présenté le plan canicule pour l'été 2021. Le plan est mis en place du 1er avril au 30 octobre, en fonction des valeurs de la météo, du type de travail, et du lieu de travail.

La référence est l'indice WBGT (température + taux d'humidité). Cet indicateur sera mis à jour quotidiennement sur l'intraweb.

Plus l'air est saturé en humidité, plus c'est dur de refroidir le corps.



La CGSP demande que les arrangements locaux restent d'application si les travailleurs le souhaitent.

La direction nous informe que des casquettes et des gilets rafraîchissants avaient été commandés pour la moitié des conducteurs. Mais il n'y en aura donc pas pour tout le monde. Une petite quantité a aussi été commandée pour effectuer un test au niveau de l'accompagnement. L'idée peut être intéressante mais nous trouvons dommage que la commande n'ait pas été effectuée pour tous les conducteurs et nous posons la question de savoir sur quelle base ils vont les distribuer.

La direction nous répond qu'ils ont analysé les services et donné la priorité aux agents qui rouleront avec du matériel sans air conditionné, Pour les agents au cadre flottant, une réserve de gilets sera disponible dans les dépôts quand ils effectueront un service avec ce matériel (une fois qu'il a reçu le gilet, l'agent conserve celui-ci).

Nous avons rappelé que le personnel qui effectue les préparations dans les faisceaux doit aussi recevoir un gilet car leur tâche est très contraignante lors des fortes chaleurs.

Nous signalons que cela fait des mois, voire des années, que nous demandons la convocation d'un groupe 6SE qui regroupe les directions de BTC, BPO et BPT pour discuter de l'adaptation du matériel roulant pour les fortes chaleurs.

Pour rappel, nous avons fait plusieurs propositions pour améliorer la situation à bord des trains comme :

- Installer un store pare-soleil et améliorer la ventilation dans les compartiments accompagnateurs des AM2
- Permettre l'aération des compartiments accompagnateurs des Breaks
- Permettre l'activation de l'airco dans les postes de conduite non-occupés des Breaks.
- Vérifier, remettre en service et/ou nettoyer les frigos en fonction des compartiments frigo dans les PC et les compartiments pour les accompagnateurs, ...

Ce groupe 6SE ne s'est toujours pas réuni avec pour conséquence que ces propositions restent au point mort.

Nous demandons aussi qu'un plan de transport alternatif soit développé en cas de fortes chaleurs pour éviter les adaptations de dernière minute par la permanence centrale ou le planning.

Une des mesures proposées est de ne plus utiliser les AM Sprinter pendant les périodes de très fortes chaleurs. Celles-ci seront remplacées par des Desiros récupérées sur des liaisons qui seront déforcées. Mais quid des AM Classiques, des Breaks et des voitures M4 ? Nous constatons que des efforts sont faits pour trouver des solutions pour la conduite, mais nous voyons peu de mesures pour améliorer la situation du personnel d'accompagnement.

Nous déplorons le manque de mesures pour le personnel d'accompagnement. Il y a plus de voitures sans climatisation que de postes de conduite. On nous informe que lors des fortes chaleurs, les AM Sprinter ne seront plus utilisées. Mais quid des AM classiques, des Breaks et des voitures M4.

Nous rappelons aussi que malheureusement, le port du masque sera plus que probablement toujours d'actualité en été et qu'on n'a pas l'impression qu'on en tient compte dans ce plan canicule.

6. Suivi inventaire et programme de gestion amiante (2021BCE512) ;

- Point reporté au mois d'avril.

7. Enquête : We are SNCB (2021BCE513);

La direction nous a présenté la prochaine enquête "We are SNCB". L'enquête concerne toujours des questions sur la culture d'entreprise, mais une série de questions concernant la charge psychosociale y ont été ajoutées.

Nous rappelons que nous avons avant tout demandé une enquête sur la charge psychosociale et nous espérons que cette enquête répondra à nos attentes.

8. Organisation des formations chez B-TO ;



Les formations se donnent tant que possible en distanciel (Teams). Certaines formations doivent se faire en présentiel (comme la formation nécessaire pour le dépannage des engins moteurs...) et la présence de l'élève et du formateur est donc indispensable. Cela dit, la direction nous rappelle qu'il doit y avoir un maximum de deux agents dans le poste de conduite, et que le port du masque y est obligatoire. Si ce n'était pas le cas, il ne faut pas hésiter à faire remonter les informations.

9. Securail

- Accidents de travail

La CGSP déplore que l'on n'ait pas trouvé de pistes pour diminuer le nombre de blessés au sein de Securail comme mentionné au CEPPT de Février. Pour la CGSP, la prévention doit être une priorité.

Les agents rencontrent un problème avec le réseau des radios Motorola DP441. Ils sont susceptibles d'intervenir seuls dans des endroits où le réseau n'est pas des plus efficaces comme des parkings. L'utilisation du GSM n'est pas évidente lors d'interventions engendrant une perte de mobilité contrairement à la radio qui est plus rapide et garde tous les avantages dans ce cas. Le problème sera étudié.



- Lampe de poche

Actuellement, les lampes de poche sont un instrument collectif, donc tous les agents n'ont pas leur propre lampe. La direction va faire une analyse pour intégrer l'achat de lampes dans la masse d'habillement. Mais il est important que les lampes soient assez puissantes. Des analyses sont en cours.

- Nouvelle organisation avec maître-chien

Un AR interdit à un maître-chien d'être présent lors d'une intervention (contrôle d'identité,...). Cela s'applique aux agents Securail aussi. Cela pose problème pour les brigades en gare où un agent ne peut pas intervenir lorsque c'est nécessaire. La direction nous répond que l'Arrêté Royal n'a pas été concerté avec la SNCB dans sa forme définitive et qu'une concertation informelle est en cours chez BPT3 car Securail n'est pas satisfait de cet AR. Elle nous informe qu'elle ira probablement au Conseil d'Etat puisque ce n'est pas compatible avec la Police des Chemin de fer.

De plus, il y aura une analyse de risques organisée dans le deuxième trimestre pour que les maîtres-chiens puissent travailler en toute sécurité. La direction nous tiendra informée de l'évolution de ces différents points.

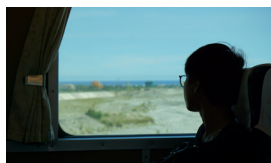
10. Covid

- Procédure "tous à la fenêtre vers la côte"

Le Codeco (Comité de Concertation) du 24 mars 2021 a annoncé un certain nombre de nouvelles mesures pour lutter contre la propagation de la Covid19.

L'une d'entre elles était la mesure qui consiste à limiter les places dans les trains

à destination des gares touristiques. Par contre, il n'a pas imposé de limitation des voyages non-essentiels à l'intérieur du pays. Cette mesure sera d'application du 3 au 18 avril ainsi que le week-end du 24 avril, seuls les sièges à côté des fenêtres peuvent être utilisés sauf pour les enfants de moins de 12 ans.



La direction nous informe que cette mesure ne sera d'application qu'à destination des quatre gares de la côte belge (Ostende, Blankenberge, Knokke et La Panne) et uniquement à destination de la mer mais pas au retour.

Nous constatons que, une fois de plus, le gouvernement a pris des décisions concernant le rail sans aucune concertation avec les entreprises ferroviaires. Conséquence, cette mesure montre à nouveau une série de contradictions qui sont difficilement compréhensibles par le personnel et par les voyageurs.

La CGSP sera toujours derrière le personnel et nous défendrons le personnel s'il y a des débordements ou s'il y a des mouvements émotionnels. Nous refusons que ce soit le personnel (qu'il s'agisse du personnel à bord, des agents Securail ou du personnel en gare) qui ait à subir les conséquences de ces décisions,

La direction nous répond qu'il n'est pas du tout prévu de demander au personnel de faire respecter cette mesure de façon répressive mais plutôt de tenter de canaliser et de limiter le plus possible le flux de voyageurs. La police sera également présente si nécessaire.

11. Testing

Le gouvernement a annoncé dans la presse qu'effectivement, il y avait des problèmes de contaminations dans les entreprises (40% des clusters seraient en entreprise) et dans les transports en commun. Ils annoncent dans la foulée des "mesures" pour freiner les contaminations dans ces endroits-là.

La première mesure est la limitation du nombre de places assises dans les trains à destination des gares côtières, mesure dont on a longtemps débattu et qui sera extrêmement difficile à mettre en place.



La deuxième mesure est le testing des travailleurs sur les sièges de travail où le télétravail n'est pas possible. La direction nous répond qu'ils n'ont pas les moyens en personnel pour effectuer ces tests (vu qu'il s'agit d'un acte médical, il faut des médecins pour les effectuer et constater les résultats) ni les moyens techniques (il n'y a pas assez de tests pour tester tout le personnel). Pour le moment, ils effectuent une étude pilote dans quelques centres de tri de B-Post pour voir comment il est possible d'effectuer ce genre de testing en entreprise. Lorsque l'étude sera terminée, la direction étudiera la façon dont on peut l'adapter à la SNCB.

Nous déplorons que, une fois encore, le gouvernement fait un effet d'annonce qui reste sans suite. C'est dommage car la SNCB, en tant qu'entreprise publique, devrait montrer l'exemple et ce n'est pas le cas. Une fois de plus, les seules mesures réellement appliquées sont les mesures qui touchent notre vie privée et nos loisirs. Celles qui touchent le travail par contre finissent comme un pétard mouillé.

12. Suivi évaluation de santé périodique pour l'accompagnateur de train ;

► Point reporté au mois d'avril.

13. Analyse de risques psychosociaux suite aux fermetures de guichets B-MS ;

► Point reporté au mois d'avril.

14. Aperçu des risques généraux des différents métiers ;

► Point reporté au mois d'avril.

15. Rames M7 sans fourgon ;

► Point reporté au mois d'avril.

16. Eco-conduite ;

► Point reporté au mois d'avril.

BTO sera de toute façon présent pour présenter son plan anti-spam.

17. Problème synchronisation tablette ITRIS ;

► Point reporté au mois d'avril.

18. Divers

- Reprise des contrôles des titres de transport ;
- Télétravail ;
- Veste réfrigérante ;
- Suivi vaccination ;

Points reportés au mois d'avril.

Les points 6, 12,13,14,15,16,17,18 sont reportés à un prochain comité PPT par manque de temps

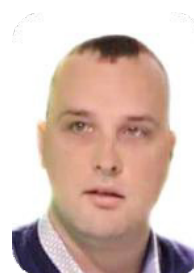
L'ordre du jour étant assez chargé, nous avons demandé de donner la priorité aux points importants, actualité et autre.



La direction nous invite ce 19 avril pour un comité supplémentaire pour traiter ces points.

La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

Les élus effectifs :



Les élus suppléants :

