



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMPTE-RENDU CEPT SNCB DU 27 JANVIER 2022

Comité d'entreprise PPT SNCB du 27 janvier 2022

1. Approbation du PV des comités d'entreprise du 8 et 16 décembre 2021

Remarques de la CGSP/ACOD :

- C'est compliqué de bien se préparer pour analyser les documents, chaque délégué doit lire les documents après sa prestation (manque de liberté par manque de personnel et différentes versions de documents reçus en dernière minute avec des documents en néerlandais ou en anglais qui ne sont pas traduits).
- Page 3 à 6 : « un expert technique » : parfois on ne distingue pas quand c'est la direction ou une OS, cela porte à confusion.
- Page 6 : Le représentant des OS constate que l'établissement du tableau de service contient de nombreuses erreurs par rapport au fascicule 541. Doit-il encore être suivi ?
Il faut retirer cette dernière phrase, c'est une évidence !
- Page 6 : « Le représentant de l'OS décide que les collègues flexibles seront prioritaires dans l'attribution des services ? Nous sommes contre le projet pilote à Ostende, on ne décide pas mais il faut respecter le 541 ! »
La phrase ne respecte pas nos propos en réunion.

2. Suivi des recommandations de la commission d'enquête parlementaire concernant l'accident à Buizingen (2022BCE501)

Présentation des chiffres de la direction:

71 points dangereux atteints dont 20 pour la SNCB. Mais il y a eu moins de trains en 2021 par rapport aux autres années. (Adaptation du plan de transport à cause de la situation Covid)

Du 1 au 24/01, il y a eu 2 spad dont 1 à risque.

La CGSP demande pourquoi il y a une augmentation de spad en voie accessoire et aux accès en voie principale tout en ayant une diminution en voie principale.

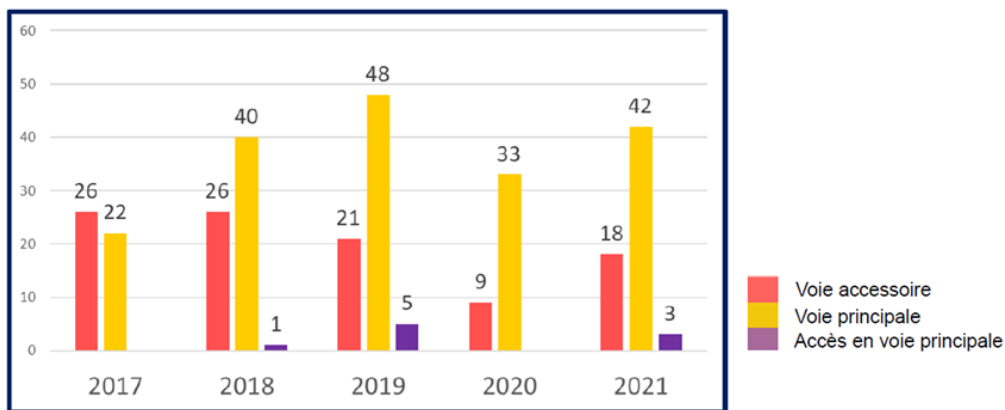
► La direction répond que la diminution en voie principale est due à la diminution des circulations (impact Covid) et donc du nombre de signaux fermés. En revanche, le nombre de manœuvres a augmenté vu la concentration de trains garés, ce qui explique l'augmentation en voie accessoire.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots



L'ETCS n'empêche pas tout le temps le dépassement d'un signal mais permet de ne pas atteindre le point dangereux.

3. Notifications des agressions par les accompagnateurs de train

► La direction affirme qu'environ 200 cas d'agressions ne sont pas reconnus comme accidents du travail. Il serait judicieux de sensibiliser. La direction doit informer le personnel des différentes procédures mises à sa disposition.

Pour qu'une agression soit reconnue comme accident, il faut un élément soudain et une déclaration avec intervention d'un tiers externe du corps médical comme un médecin pour attester des blessures physiques et psychologiques...

Nous demandons à la direction de communiquer la procédure en formation permanente.

► La direction affirme le faire quotidiennement.

4. Présentation des plans d'actions consolidés suite à l'enquête « We are SNCB » (2022BCE504)

Explication des documents par la direction :

On est dans la phase où les plans sont consolidés et on informe à propos des plans d'actions aux niveaux central et local.

La satisfaction, l'engagement est stable par rapport à l'ancienne enquête.

Nous sommes étonnés de lire « satisfaction » étant donné certains chiffres et le climat sur le terrain dans les différentes directions. Cela se constate dans le taux d'absentéisme.

Il y a sur le terrain un profond malaise général et la principale cause est l'augmentation de productivité par manque de personnel.

Le personnel ne sait plus prendre ses jours de repos et compensation.

Voici les points positifs et ceux à améliorer :

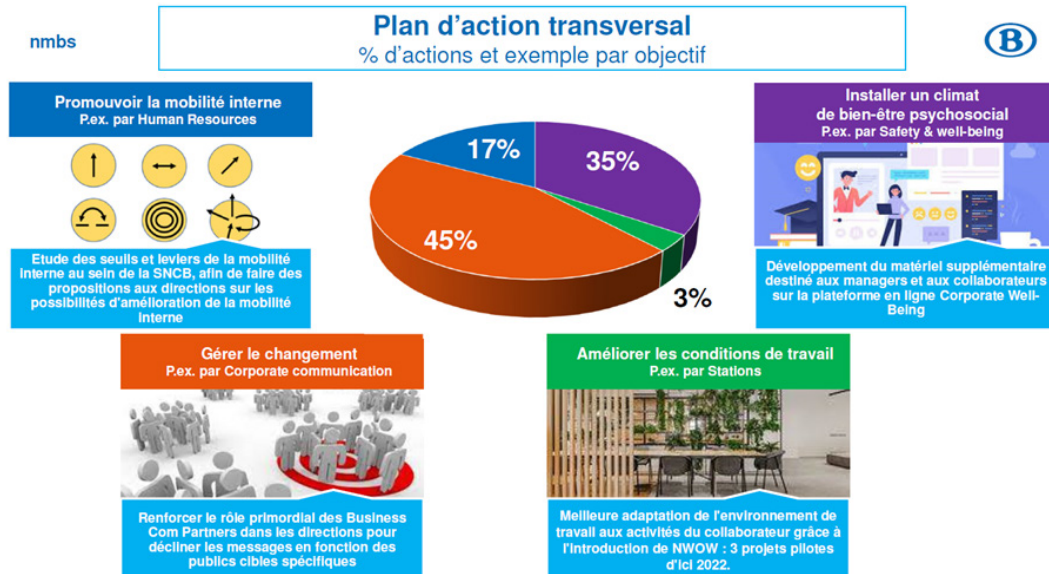
Forces de la SNCB à souligner en permanence (score favorable)	Points d'amélioration (score défavorable)
Soutien de collègues	Communication
Caractéristiques du travail	Importance du bien-être psychosocial
Clarté des rôles	Encadrement pendant la crise sanitaire
	Opportunités d'évolution
	Climat de bien-être psychosocial – inclusion
	Autonomie et participation
	Mission, vision, stratégie

Résulte de 4 grands objectifs :

Traduit en 4 objectifs prioritaires

- 1 **Installer un climat de bien-être psychosocial**
- 2 **Améliorer les conditions de travail**
Environnement de travail physique, résilience mentale, équilibre vie privée et professionnelle
- 3 **Gérer le changement**
Être ouvert au changement et prendre des initiatives
- 4 **Promouvoir la mobilité et l'évolution**
Accompagnement de carrière et mobilité interne

Il y a deux axes d'action transversale et par direction :



Ensemble des plans d'action des directions

	B-TO	B-PT	B-TC	B-MS	B-ST	B-Corp
Niveaux	<ol style="list-style-type: none"> Traction national (cross-districts) Services centraux Traction Traffic Operations - RTTM Project mgmt, Punctuality mgmt et process mgmt 	Par district pour les services: <ol style="list-style-type: none"> Passenger Excellence (ACT) Accueil voyageurs et Stations Operations Corporate Security Services Passenger Information 	Par atelier: <ul style="list-style-type: none"> - Mechelen - Oostende - Melle - Schaarbeek - Dorsale (Salz. & Cuesmes) - Arlon - Hasselt - Charleroi - TGV Vorst TW Antwerpen, AT Kinkempois, services centraux: plan d'action en préparation; finalisation au plus tard fin Q1	<ul style="list-style-type: none"> - 8 services - Sales B2C et Contact Center & Customer Care: groupes de travail en Q1 2022 	Direction/transversal 5 entités: <ul style="list-style-type: none"> - Strategy, Coordination & Support - Exploitation & Construction - Commercial Activities & Real Estate Valorisation - Train World & Heritage - Innovation & Station Environment 	<ul style="list-style-type: none"> - 4 services (PR, HR, Legal, SW). - Les autres services attendent des initiatives générales pour les services corporate.

5. Réparation des quais en mauvais état (2022BCE503)

Présentation des documents par la direction sur les états d'avancement des réparations.

6. Covid

Utilisation autotest :

Le conseiller en prévention confirme, qu'en collaboration avec IDEWE, la quarantaine sera plus longue donc pas besoin de faire d'autotest pour la reprise du boulot.

Les nouvelles mesures de réduction de quarantaine ne seront pas d'application.



Des autotests seront également disponibles lors de clusters dans des sièges de travail.

Utilisation des masques FFP2 par les conducteurs :

La CGSP/ACOD demande que les conducteurs disposent d'une réserve de masques FFP2 dans leur sac afin de pouvoir le mettre en cas de situation dangereuse comme lors d'une intervention avec des voyageurs, dans les transports en commun ou dans le cadre d'un accompagnement d'élèves dans le poste de conduite.

La demande est axée sur la prévention pour avoir une sécurité pour l'ensemble du personnel vu le taux élevé de contaminations au variant Omicron.

Après de nombreux débats et suite à notre pression, la direction a accepté notre demande à la fin du comité. Des masques FFP2 seront disponibles pour le personnel opérationnel dans des situations critiques pour assurer la continuité du service public.

L'agent pourra en faire la demande à son chef immédiat.

Voici la communication de la direction après le CEPPT :

News

Mesures Corona - update



La SNCB prévoit les mesures et moyens nécessaires afin de prévenir au maximum les risques de contamination au COVID-19. Pour les membres du personnel en contact avec la clientèle, des masques FFP2 ont été prévus pour les protéger lorsque les clients ne portent pas correctement leur masque buccal.

D'autres collègues opérationnels sont également confrontés ponctuellement à des conditions de travail spécifiques qui leur procurent un sentiment d'insécurité. Dans ce contexte, la SNCB offre à ces membres du personnel la possibilité de demander 5 masques FFP2 via les canaux logistiques habituels. Ces masques seront disponibles dès la semaine prochaine. #safetogether

La deuxième demande de la CGSP/ACOD est de réapprovisionner le personnel en masques réutilisables vu le nombre de lavages des anciens masques en tissu. La direction prend note de la demande, elle l'analysera et fera suivre ...

7. Accidents du travail (2022BCE502)



Il y a eu une augmentation de 22% des accidents en 2021 par rapport à 2020. La plus forte hausse est celle des accidents entraînant une incapacité.

La CGSP/ACOD demande pourquoi le taux de fréquence à l'accompagnement a augmenté ce dernier mois et si cela est lié au variant.

Le mois passé, on avait demandé de suspendre les contrôles dans les trains vu les circonstances, la direction ne nous avait pas écoutés.

Nous constatons aujourd'hui un taux de blessures et d'absentéisme plus élevé.

Les causes générales sont : le nombre d'agressions sur le personnel d'accompagnement et de Securail dans les trains et dans nos gares.

8. Evaluation du plan canicule (2022BCE506)

Les retours sur la veste ne sont pas très positifs même si cette année n'a pas été particulièrement chaude. C'est surtout une veste adaptée aux motards. Il faut une ventilation pour un bon fonctionnement et pour que la sensation de froid fasse son effet sur le corps mais ce n'est pas le cas lors de la conduite d'un train !

L'accompagnateur transpire beaucoup avec la veste, cela lui donne encore plus chaud quand il bouge dans le train.

Une nouvelle analyse sera effectuée cette année sur l'efficacité de la veste.

9. Présentation des fiches postes de travail des collaborateurs intérimaires de B-MS (2022BCE505)

La réglementation pour les intérimaires n'est pas respectée.

► La direction se doit de présenter les fiches postes de travail au CEPPT avant l'utilisation du personnel intérimaire.

Nous remarquons que certaines fiches sont différentes pour certaines catégories de personnel.

Le conseiller en prévention nous explique la procédure.

Nous réclamons des fiches signées afin de vérifier la date de rédaction.

Elles nous seront envoyées.

10. Tuberculose à l'OCC district NO

Le 5 janvier, il y a eu une communication d'un médecin à IDEWE afin d'avertir qu'il y avait un cas de tuberculose à l'OCC de Gand. À la suite de ce signalement, tous les collaborateurs ont été testés. Il y avait un cas positif mais à la suite d'un test approfondi, il s'est avéré que c'était un faux positif, donc pas de contamination. Cependant, la personne atteinte de « tuberculose » avait comme indication de la part de son médecin de ne pas porter de masque. **Il est aberrant pendant cette crise de faire venir une personne avec l'obligation de ne pas porter de masque dans des lieux confinés !**

Le représentant de BSW reconnaît qu'il y a un manquement et va investiguer à ce sujet.

Nous insistons sur la prévention et l'importance de respecter les règles de sécurité afin de protéger au maximum les travailleurs.

11. Analyse de risque pour les travailleurs isolés durant la nuit

À la suite des suppressions de prestation de nuit, des sous-chefs de gare se retrouvent seuls dans les gares. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a eu récemment du vandalisme en gare de Bruxelles où des locaux ont été saccagés.

Le personnel ne se sent plus en sécurité !

Vu le nombre de prestations supprimées sur le terrain, nous demandons si une analyse de risque a été effectuée sur les conditions travail la nuit.

Quelles sont les conclusions et les actions entreprises ?

► La direction reviendra avec les différentes réponses.

La CGSP/ACOD demande également d'avoir l'analyse de risque avant la mise en place du travail en shiftwerk chez B-TC dans les ateliers.

12. Passage en revue du tableau d'actions

En 2021, plus de 50% des accompagnateurs n'ont pas eu leur visite annuelle (1481 accompagnateurs sur +/- 2700). Cette année c'est une obligation légale au niveau du code du bien-être.

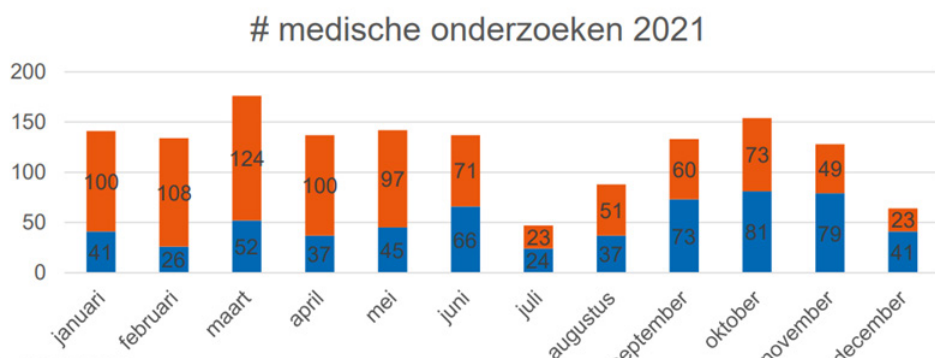
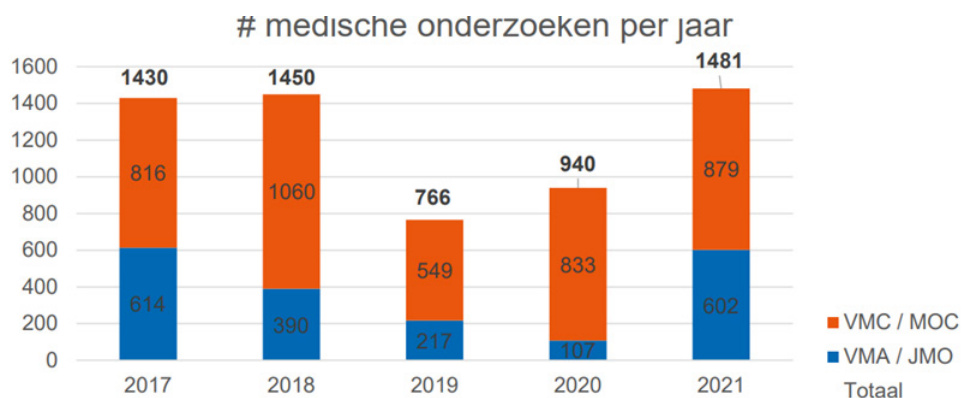
Les chiffres démontrent que le problème va plus loin que le problème d'absentéisme dû au Covid car en 2017 l'épidémie n'existait pas.

Le problème est bien un manque de personnel sur le terrain, la direction affirme essayer de faire des efforts afin d'augmenter le nombre de visites médicales.

Nous demandons la position du conseiller en prévention et celui de la médecine du travail.

Ils confirment que la direction fait son maximum pour augmenter les visites médicales et n'ont rien d'autre à ajouter.

Nous demandons d'avoir régulièrement la présentation des chiffres afin de voir les augmentations de fréquentation.



13. Varia : accès aux locaux des réseaux étrangers (CFL, NS, SNCF, DB) avec / sans CST

Pour le réseau de la Deutsche Bahn, il faut le Covid Safe Ticket avec preuve de guérison. Pour le Luxembourg, il y a une dérogation émise par le ministère du Travail. Les trains pour le trafic frontalier au niveau de la France ne sont pas concernés par le pass vaccinal (ex : Bruxelles-Lille). Mais pour les services Bruxelles Roissy, il faut le certificat vaccinal.

Nous demandons de garantir au personnel la possibilité d'avoir un local de repos et d'avoir accès aux toilettes.

Les agents sans CST n'ont plus accès aux dépôts respectifs dans les gares sur les réseaux étrangers.

► La direction confirme avoir trouvé des solutions. Elles seront présentées dans les comités des districts concernés.



Le prochain comité est prévu le 24 février 2022.



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 :

