



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMITÉ D'ENTREPRISE PPT SNCB DE CE 27 MAI 2021

cheminots@cgsb.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots

Comité d'entreprise PPT SNCB de ce 27 mai 2021

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du comité d'entreprise PPT SNCB du 19 avril 2021 (2021BCE104)

Nous signalons que, lors de la réunion, nous n'avons pas discuté du dossier 4TR, il ne doit donc pas apparaître au PV du 19 avril.

2. Approbation du procès-verbal de la réunion du comité d'entreprise PPT SNCB du 29 avril 2021 (2021BCE105)

Pas de remarque au PV

3. Suivi du tableau d'actions



Présentation humanisation des prestations des conducteurs de train: une implantation d'une pause de 20/30 minutes entre la 3^{ème} et la 6^{ème} heure et la création de séries à tendance horaire seront étudiées.

La CGSP demande si le principe des séries à tendance sera établi pour tous les dépôts.

La direction explique que quand les conducteurs sont demandeurs de le faire, elle s'engage à regarder ce qui est possible et elle est consciente que cela apporte du bien-être.

Nous demandons si ces tendances vont s'appliquer aussi aux conducteurs qui se trouvent dans le cadre flottant.

La direction répond que le cadre flottant est géré par le tableau de service, dans beaucoup de cas il y a des arrangements entre eux. En général ça se passe bien.

Début 2022 la planification long terme élaborera dans toutes les séries une pause de 20 à 30 minutes, cette pause est un temps libre de repos.

4. Suivi des recommandations de la Commission d'enquête parlementaire sur l'accident de Buizingen

Il y a 17 dépassements de janvier à avril 2021 impactés à la SNCB.

5. Accidents de travail 2021



La CGSP avait demandé une analyse de risques concernant Securail. Nous constatons qu'il y a une augmentation des accidents de travail dans l'accompagnement des trains.

On souligne que les accidents de travail se produisent principalement au niveau des agents qui ont moins de 3 ans d'ancienneté.

Nous déplorons qu'il soit de plus en plus compliqué d'avoir une formation des nouveaux agents par des anciens, ce qui permettrait d'éviter plus d'accidents de travail.

La direction répond qu'un projet pour augmenter la culture de la sécurité est en cours au sein de B-Technics en collaboration avec l'université de Liège.

B-Technics travaille donc à changer les choses mais ça prend du temps et c'est nécessaire.

6. Projet Linda ; utilisation de la tablette e-drive (risques de distraction)

La direction donne un état des lieux du projet Linda.

sncb

1. Objectifs du projet LINDA

Sécurité

- Procédure uniforme
- Diminution du risque d'accident du travail pour les accompagnateurs de train
- Diminution des risques de SPADs
- Disparition des risques liés à l'IOT

Ponctualité

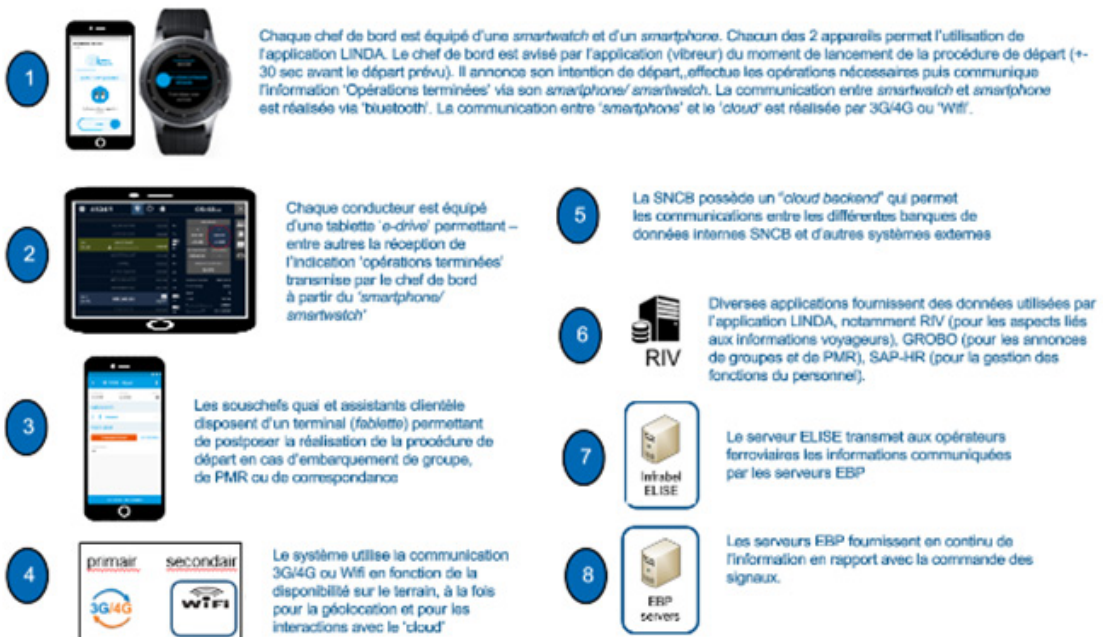
- Détermination du moment de lancement de la procédure
- Diminution du temps d'opération
- Fourniture de données liées aux différentes étapes de la procédure

Opérations

- Amélioration du pilotage d'EMMA
- Communication concernant PMR et correspondances
- Solution à l'annonce par Infrabel de la disparition de l'IOT



2. Architecture du système



3. Analyses ('change' et risques)

- Conformément au système de gestion de la sécurité (SGS) de la SNCB, la procédure 'change' est appliquée (= vérifier que le changement est globalement positif). SSICF est informé;
- Une analyse des risques est commandée auprès d'une firme externe:
 - confirmation de la positivité du changement
 - recommandation de diverses mesures complémentaires (notamment pour éviter l'apparition d'une information 'OT' intempestive)
- Diverses mesures sont évaluées et certaines sont implémentées (notamment indication de la gare concernée à côté de l'information 'OT')

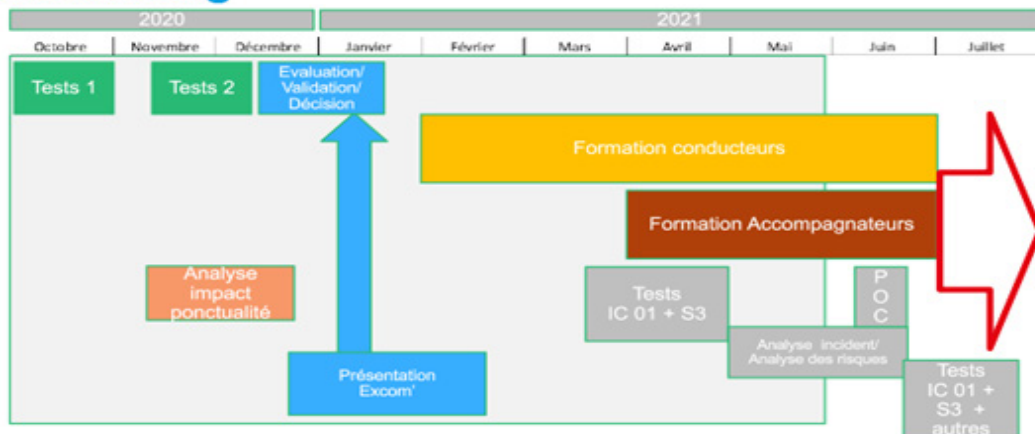
5. Résultats des tests

- De nouvelles analyses sont réalisées lors de sessions participatives afin de dégager des mesures correctives.
- Les mesures proposées sont analysées par une firme externe. Le rapport est attendu dans les premiers jours de juin. En fonction des conclusions du rapport, pour autant que les mesures prises couvrent bien le problème rencontré et ne provoquent pas d'autres dysfonctionnements, la reprise des tests – après validation par le *steerco* - sera proposée à l'approbation du management.

Après validation sur le terrain des adaptations mises en place, des tests en production (durée allongée et nombre de trains plus important). Comme lors des séances précédentes, l'exécution des tests sera suivie en temps réel. Les résultats des tests seront analysés et présentés au *steerco* puis au management.

En cas de réussite, la mise en service de LINDA phase II sera proposée à l'approbation de l'Excomm'.

6. Planning



La nouvelle procédure actuelle ne protège pas l'accompagnateur totalement, depuis le moment où il a tourné l'IOT jusqu'au retour à sa dernière porte. La visibilité de l'IOT par le conducteur est aussi parfois compliquée.

C'est la même chose pour le matériel, il existe plusieurs procédures selon l'endroit et le type de matériel.

La direction veut rendre la procédure uniforme et diminuer les risques d'accidents et les dépassements de signaux.

Il y a aussi la question de la communication au niveau des PMR et des correspondances.

Linda, c'est une communication réalisée entre l'accompagnateur et le conducteur de façon à ce que le conducteur mette le train en mouvement quand les opérations sont terminées.

Au niveau technique, c'est le cloud qui est utilisé.

Des tests avec une firme externe sont réalisés et le rapport sera présenté vers le 15 juin. En fonction des rapports, voire d'autres dysfonctionnements, une présentation du comité Linda sera faite. Ensuite, nous reprendrons les tests sur la base des conclusions du rapport.

La couverture réseau est très importante, on a pris des mesures à différents niveaux, on a vu qu'à certains endroits il y avait des problèmes. Il y a deux niveaux d'améliorations.

La CGSP demande si la couverture réseau sera rétablie pour le lancement de nouveaux tests.

La direction répond qu'elle ne peut pas garantir à 100% cette couverture mais elle est consciente du risque de retard.

Nous demandons également s'il est possible de modifier le fait qu'on puisse s'encoder sur un train qui n'est pas le nôtre.

► La direction se renseigne et reviendra avec des précisions.

7. Centre de contrôle de la SNCB (conducteurs)

Matériel équipé de TBL 1+ et ETCS

La direction nous explique les différents niveaux de contrôle au Centre de contrôle conduite.

Niveau 0:

Vérification de l'introduction des paramètres trains (longueur, pourcentage de freinage, ...)

Niveau 1:

Contrôle aléatoire, freinage d'urgence, TBL1+, vérification de la vigilance du conducteur. Ces contrôles portent sur l'intégralité de l'enregistrement.

Niveau 2:

Contrôle effectué à la demande, dans le cadre du suivi des conducteurs de trains ayant par exemple moins de deux ans de conduite. Cela concerne des trajets bien spécifiques, un parcours ou un élément de parcours. Tous les événements sont contrôlés.

Résultats – Points de comparaison 2019-2020

- **Niveau 1 :**
- 2019 : 9178 contrôles effectués 442 anomalies recensées
- 2020 : 11211 contrôles effectués (+ 22,15 %) 645 anomalies recensées

- **Niveau 2 :**
- 2019 : 3064 contrôles effectués 545 anomalies recensées
- 2020 : 2825 contrôles effectués (- 7,8 %) 666 anomalies recensées

Moins de contrôles niveau 2 en 2020 vu la diminution du nombre de train pendant le covid

Freinages d'urgence TPS recensés

Freinages d'urgence TPS Niv 1 + Niv 2 TPS Noodremmingen Niv 1 + Niv 2	2019	2020
RES tussenkomst TBL1(+), TRIP tussenkomst ETCS	44	33
RES intervention TBL1(+), TRIP intervention ETCS		
OES tussenkomst TBL1+ (+) <= 55 km/h	107	140
OES intervention TBL1+ (+) <= 55 km/h		
OES tussenkomst TBL1+ (+) > 55 km/h	97	28
OES intervention TBL1+ (+) > 55 km/h		
Noodremming VES (Laatijdige punting)	113	161
Freinage d'urgence VES (pointage tardif)		
Device Emergency Stop (DES)	12	9
Noodremming tussenkomst TBL / TBL1+ NG	9	64
Freinage d'urgence intervention TBL / TBL1+ NG		
Noodremming intervention ETCS	31	119
Freinage d'urgence intervention ETCS		
Totaal / Total	413	554

Projet Amélie : nous recevons les données des parcours qui sont archivées et des contrôles aléatoires sont effectués.

Un monitoring automatique s'appuyant sur les nouvelles technologies embarquées dans les engins (AR41, AM80, HLE13, HLE18-19, HVR M6-I11 ET Desiros).

Amélie décode et représente les données sous forme de tableau pour être directement disponibles et exploitables.

La Phase 1 est le décodage des données via un format propre à chaque engin et réencodage dans un format unique tabulaire.

La Phase 2 est la représentation graphique et l'enrichissement des données.

8. Projet DITA

La direction présente son projet DITA dont le but à long terme est de supprimer définitivement ITRIS.

sncb



1. Évolution



3. Ambitions

DiT4

- Appareils « Grand Public »
- Smartphone au cœur de la solution
- Standardisation des approches au sein de B-PT
- Toujours plus online / realtime
- Remplacer ITRIS en 2022

La piste vers le no cash est envisagée.

Stratégiquement, le train n'est pas un canal de vente mais de régularisation. D'autres canaux seront mis en place qui devraient réduire cette vente.

La gestion du cash est quelque chose de très lourd tant pour le personnel que pour la direction.

La CGSP demande si le lancement serait préférable quand toutes les applications seront définies.

Nous demandons des bornes de recharge dans tous les dépôts pour recharger les machines.

La direction répond que c'est pour le moment en cours. Des initiatives sont prises localement.

La direction explique qu'ils préfèrent aller progressivement pour les changements de Itris vers le smartphone.

Défis

- Un appareil seulement ?
- Quid batterie ?
- Quid couverture ?
- Quid backup ?
- Comment vendre à bord ?
- Comment adapter aux besoins des accompagnateurs ?
- Comment remplacer tout ITRIS ?
- Quel volume de data ?

Réponses

- Un terminal de paiement pourrait être ajouté
- Une tablette pourrait être ajoutée dans les salles de classe
- Des tests sont en cours avec un téléphone avec une batterie presque doublée
- Une powerbank a été remise à tous les agents
- Des accessoires permettant de fixer une batterie externe vont être testés
- Les apps et outils sont déployés par « Profil » en cascade : Groupes de développement, Proof of Concept, Test, Production
- Des échanges avec des groupes d'utilisateurs sont fréquents
- Le contrat avec Orange a été prolongé
- Des solutions « locales » sont en cours d'implémentation pour améliorer la couverture
- Les forfaits de données sont actuellement analysés
- 16 « blocs » majeurs composent ITRIS dont la vente (voir suite)



La CGSP demande si une date limite est prévue pour la suppression de Itris ainsi que si des formations auront lieu pour les agents qui ne maîtrisent pas spécialement bien les smartphones.

Une formation spécifique ne sera pas donnée, mais lors des formations permanentes, les questions pourront être traitées et toutes les théories seront données sur le sujet. Des webinaires au niveau local seront aussi envisagés.

La direction vise 2022 pour la suppression d'Itris.

4c. Blocs en cours de développement

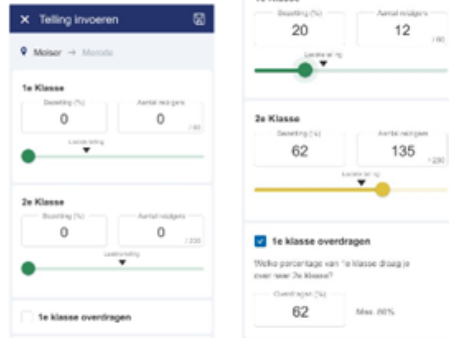


9

Statut 21/05/2021

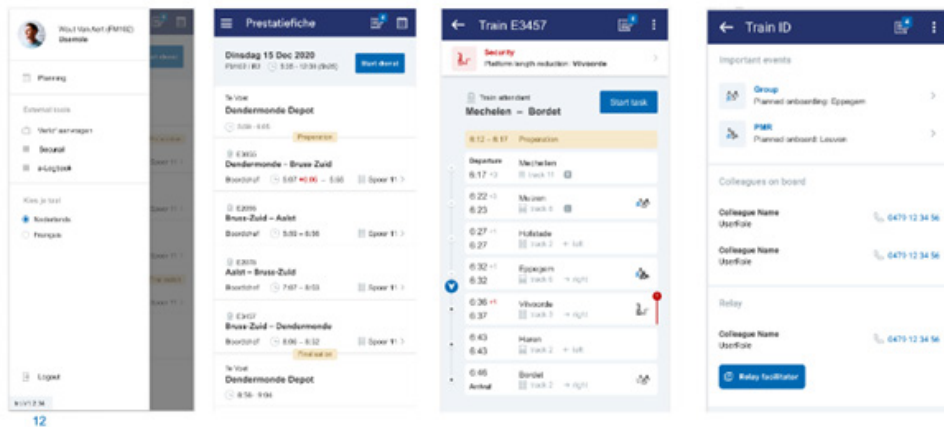
5. Priorité n°1 - Comptages

- Encodage unique avant l'été
- Comptages « Movesafe »
- Comptages « ITRIS »

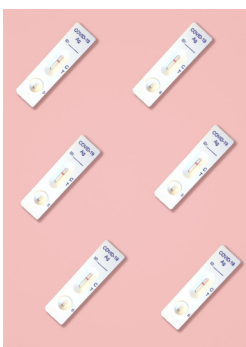


sncb 5. Priorité n°2 – Fiche de Service

- Objectif principal : intégration cohérente



9. Testing Covid



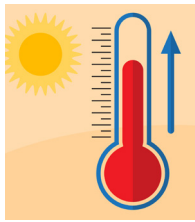
La CGSP demande que les accompagnateurs et l'ensemble du personnel puissent être testés dans les prochaines semaines suite au déconfinement qui progresse.

L'accompagnateur ou un autre membre du personnel pourrait être positif à la Covid et le transmettre sans le savoir à ses collègues et aux voyageurs.

La CGSP trouve judicieux de fournir des tests au personnel. La direction ne répond pas à la demande.

La CGSP demande que ce soit acté au PV.

10. Plan chaleur B-PT



La direction nous présente les différentes mesures sur le matériel mis à disposition du personnel comme les casquettes et les gilets.

Le matériel équipé d'air conditionné sera au maximum utilisé, les sprinters ne rouleront pas en période de forte chaleur.

Des adaptations des services seront effectuées en local afin de palier à différents problèmes.

► Dossier à suivre ?

11. BHRO : CPPT BST-SE

Nous signalons le non-respect du code du bien-être, aucune réponse n'est donnée aux problèmes locaux dans les comités respectifs, nous rappelons que nous n'avons rien demandé et que la direction a choisi différents comités pour les travailleurs BHRO.

La direction doit prendre ses responsabilités au plus vite.

La CGSP explique que les candidats aux élections ont été répartis dans différents comités, il n'y a personne de la direction BHRO. La CGSP demande un groupe de travail local pour palier à ce problème.

12. OCC – Bruit 13. B-PT.3 SECURAIL – Formation gestion des risques

La CGSP demande des réponses aux différentes questions émises sur les problématiques du terrain sur le bruit dans les sièges de travail.

Plusieurs analyses ont d'ailleurs été effectuées avec des conclusions négatives, les chiffres le démontrent. (Nous avons les mêmes conclusions au niveau d'Infrabel)

La direction ne répond pas à nos questions et n'apporte aucune solution.

Nous demandons des réponses au plus vite.

► La CGSP restera attentive à ce dossier.

13. B-PT.3 SECURAIL – Formation gestion des risques

La direction nous présente les directives avec les trains à réservation à venir pour le 5 et 6 juin.

Nous rappelons à la direction nos inquiétudes pour le personnel de terrain et la surcharge de travail que cette directive provoquera. Le personnel doit prendre ses congés et le bien-être doit être respecté pour l'ensemble du personnel déjà très sollicité.

Pour les formations en gestion des risques, la direction affirme, comme au dernier comité, regarder à différentes formations. Elle analyse et cherche des solutions pour permettre aux agents d'acquérir de l'expérience sur les différentes interventions musclées qui sont la principale cause des incidents sur le terrain.

Les jeux de rôles et les interventions menottages ont été annulés à cause de la Covid mais la société cherche des solutions pour les organiser.

14. Divers :

– Qualité des lieux de travail, des locaux de repos et des dépôts

La direction regarde à des solutions avec Station et traite les demandes aux différents comités locaux. Nous rappelons que le dossier de valorisation conduite prévoit une intervention au niveau bien-être dans les différents sièges de travail.

Certains sièges de travail doivent être revus au plus vite ?

► La CGSP reviendra sur le dossier avec la direction concernée.

– Publication des PV sur l'intraweb

► Point à suivre ...

– Temps des réunions du CEPPT

La CGSP trouve dommage que certains participants à la réunion du CEPPT doivent quitter rapidement. La CGSP rappelle que le CEPPT est important pour les travailleurs SNCB.

A partir du point 9, il est très difficile pour nos représentants de suivre la direction d'autant plus lorsqu'il y a des présentations linguistiques différentes.

Chaque point demande une autre attention et un minimum de temps et de compréhension.

Vu le manque de temps à chaque fin de réunion. Les points ne sont pas abordés convenablement.

Afin de discuter de ce problème, nous sommes invités ce vendredi 4 juin avec la direction.

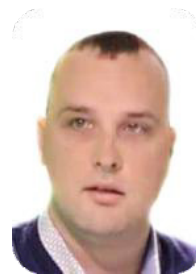
► A suivre ...



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 :

