



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMITÉ D'ENTREPRISE PPT SNCB DU 29 AVRIL 2021

Comité d'entreprise PPT SNCB du 29 avril 2021

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du comité d'entreprise PPT SNCB du 25 mars 2021

- **Page 5** : Concernant l'analyse de risques sur l'utilisation de l'e-Drive, nous avons demandé que cette analyse soit présentée lors du prochain CEPPT. Ce point n'est pas acté au PV.
- **Page 2** : Nous avons demandé que le point concernant le caractère essentiel des métiers qui pourraient être vaccinés en priorité n'était pas clair dans le précédent PV. Ce point n'a toujours pas été précisé et reste très flou.

2. Suivi du tableau d'actions



La CGSP/ACOD affirme être très satisfaite de cette initiative.

Pas de remarques sur le tableau.

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

Pour les mois de janvier-mars 2021, il y a eu 17 dépassements, dont 2 avec le point dangereux atteint.

Concernant les dépassements sous ETCS, il y en a eu 9 en 2019, 2 en 2020 et 1 en 2021. Mais pour aucun d'entre eux, le point dangereux n'a été atteint.

Nous avons demandé à préciser le facteur "Focalisation sur un autre élément que le signal" : la direction nous répond que les causes sont analysées en CPPT local et qu'il est compliqué de tout détailler ici. Les distractions sont, entre autres : un salut aux autres collègues, une mission de dépannage pendant la mission cap, la focalisation sur la limitation de vitesse plutôt que sur la signalisation...

4. Avancement du plan d'action pour limiter les dépassements de signaux ;

La direction nous a présenté son plan anti-spada qui, dans les grandes lignes, était identique à celui de l'année précédente. Le représentant de BTO tient à préciser que les systèmes de sécurité n'empêchent pas les dépassements de signaux mais permettent de les éviter au maximum.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots

Pour 2021, ils vont développer une carte avec les points "hotspot" pour signaler les signaux dépassés plus de 3 fois depuis 2016. Cela permettra de former les conducteurs en particulier sur les signaux qui seraient mal placés ou peu visibles. Les nouveaux conducteurs seront focalisés sur ces signaux à problèmes.

L'accent sera mis aussi sur la formation et pour faire en sorte que les conducteurs se conforment à la vitesse conseillée sur l'e-Drive afin de respecter le temps de parcours et ne pas rattraper l'omnibus par exemple. Cela évitera de rouler sur deux jaunes.

La direction de la SNCB constate que c'est Infrabel qui a la main mise sur la réglementation et sur le placement des signaux. Ils ne se préoccupent pas beaucoup de l'expertise de la conduite. Quand la SNCB explique que le signal n'est pas visible, Infrabel répond que celui-ci est placé de manière réglementaire.

Nous ne pouvons que déplorer le manque de communication et de collaboration entre la SNCB et Infrabel. Pourtant, le rapport d'enquête de l'accident de Buizingen a clairement mis en avant l'importance d'une bonne collaboration entre les deux entreprises.

La direction demande aux organisations syndicales de les aider à améliorer ce point dans les structures d'Infrabel où elles sont présentes.

Nous avons fait remarquer que la digitalisation à outrance menait à une diminution de l'échange d'expériences entre conducteurs. Finalement, les conducteurs n'ont plus que peu de contacts les uns avec les autres. La digitalisation doit être une aide à la conduite et pas un poids supplémentaire.

Nous avons aussi demandé lors des CEPPT précédents qu'on nous présente un plan d'action pour l'humanisation des prestations. Nous constatons que ce point n'a pas été développé alors qu'il s'agit d'un élément important des conclusions de la commission de Buizingen. La direction prend acte de notre demande.

Nous sommes consternés par la réponse de la direction qui estime qu'il s'agit de trouver l'équilibre entre le bien-être des conducteurs et les obligations économiques de l'entreprise. Il nous semble évident que la sécurité doit être une priorité absolue.

La question de l'humanisation est particulièrement importante, en particulier depuis le dossier de la revalorisation de la filière conduite. Il y a eu une augmentation de la productivité en général dans chaque série, mais on n'a pas fait l'effort de développer des outils pour analyser l'influence de critères comme la fatigue, les horaires, la monotonie. Nous demandons à ce que ces éléments soient repris dans le plan d'action.

► NB: Vérifier que la demande de plan d'action pour l'humanisation des prestations des conducteurs soient reprise dans la liste des points à suivre.

5. Accidents du travail 2021 : explication par le SIPPT

Il y a une augmentation des accidents au travail en 2021 par rapport à 2020. Ce n'est pas le cas pour les accidents sur le chemin du travail, ce qui peut s'expliquer par le nombre d'agents en télétravail.



Nous constatons que, depuis janvier 2021, il y a une forte augmentation des accidents graves (+80% !!) par rapport à 2020. Ces accidents ont essentiellement eu lieu chez B-TC.

Nous remarquons également qu'un certain nombre d'AT n'ont pas de déviance déclarée. La majorité de ces cas sont des accidents de BTC (22 sur les 28 AT sans déviance déclarée). Cela est dû au laps de temps qui s'écoule entre le moment de l'accident et le moment où l'on connaît le code à introduire en fonction de l'analyse de l'accident. La direction de BTC a été sensibilisée à ce problème.

Nous sommes interpellés par le nombre d'accidents graves chez B-TC. Des réunions ont eu lieu avec la direction de BTC et une analyse de ces différents accidents sera faite.

Nous réitérons notre demande de faire une analyse de risques concernant le nombre d'accidents chez Securail.

6. Organisation des formations chez B-TO ;

Nous avons demandé quels étaient les différents types de formations données en présentiel chez BTO

Formations dispensées en présentiel :

- Initiation engins moteurs ;
- Initiation lignes & infrastructures ;
- Formation sur simulateur ;
- Formation permanente engins moteurs ;
- Formation permanente linguistique ;
- Révisions des formations de base (max 1 à 2 jours/semaines en fonction du degré de difficulté de la matière) ;
- Formations de base pour les agents qui ne disposent pas d'un appareil eDrive ou équivalent ;
- Explorations (frein, signalisation, sécurité,...) des formations de base ;

la formation linguistique des élèves est également réalisée partiellement en présentiel (2 jours sur 10). Les compréhensions à l'audition, à la lecture, ou l'expression orale posent problèmes via Teams

Nous rappelons les décisions ministérielles qui imposent le télétravail quand c'est possible. Nous comprenons tout à fait l'envie des travailleurs de reprendre les formations en présentiel et nous sommes nous-mêmes demandeurs dès que cela sera possible, mais nous nous trouvons dans les conditions d'une crise sanitaire et il est important de respecter les règles afin de limiter au maximum la propagation du virus sur le siège de travail.

La direction donnera sa réponse lors du prochain CEPPT.

7. Aperçu des risques généraux des différents métiers ;

Le point avec les explications sera repris dans le PV du 19 avril.

8. Rames sans fourgon ;

• Rames sans fourgon dans le cadre du Covid

Lors des CEPPT précédents, la direction nous a rappelé à différents moments que l'accompagnateur ne devait pas se mettre en danger et devait se mettre à l'abri dès qu'il était confronté à des voyageurs sans masque. Or, nous constatons que certaines rames circulent sans fourgon. Cela pose problème en particulier dans les trains vers la Côte qui sont parfois très remplis. Du coup, il est impossible pour l'accompagnateur de se retirer.

Nous demandons à ce que les rames sans fourgon ne soient pas utilisées dans les liaisons vers la Côte et qu'une solution soit fournie pour les accompagnateurs de train qui se trouvent dans cette situation. Nous demandons quelle est la procédure concrète pour l'accompagnateur dans ce contexte.

La direction nous répond qu'ils n'ont pas de solution. Ils font leur maximum pour monitorer le problème et pour éviter que cette situation se produise. Ils s'engagent aussi à faire un retour auprès des agents qui ont fait des D43 concernant cette problématique.

• M7 homogènes sans fourgon

Concernant les rames homogènes M7, il n'y aura pas de compartiment pour l'accompagnateur, mais ils pourront mettre leurs affaires personnelles dans une armoire prévue à cet effet.

Actuellement, l'accompagnateur de train a toujours la possibilité de se retirer soit dans son local, soit dans un poste de conduite non-occupé lorsqu'il est confronté à un voyageur agressif. Ce ne sera pas le cas dans les voitures M7 où aucun local n'est prévu pour l'accompagnateur de train.

La direction s'engage à offrir une solution et à expliquer les choix qu'elle a faits lors d'un prochain CEPPT

► NB: Vérifier que ce point soit repris dans la liste "Points à suivre".

9. Présentation de la modification de l'avis 4TR99

BTO, aidé de BSW, a demandé une analyse de risques pour la suppression du principe des séries exclusivement liées à un type de traction. Par cette analyse, la direction veut démontrer que le fait d'instaurer des prestations mixtes (diesel et électrique) n'a pas de conséquence d'un point de vue sécurité. C'est la raison pour laquelle celle-ci veut supprimer ce point du 4TR99.

Nous nous demandons quelle est l'utilité d'une telle modification puisque le retour du terrain nous indique que les arrangements locaux actuels fonctionnent bien.

Nous sommes aussi étonnés de lire dans l'analyse qu'il n'y a pas de risque vu qu'il n'y a pas encore eu d'incidents. Il nous semble pourtant que notre fonction est de faire de la prévention. Pas d'attendre un incident pour agir.

Nous demandons qu'il y ait une distinction entre une prestation purement diesel et une autre purement électrique, afin d'éviter les erreurs dues à l'habitude de rouler avec tel ou tel type de traction. Nous rappelons l'exemple de la série L de Schaerbeek qui maîtrise le matériel avec lequel elle travaille et est ainsi plus à même de savoir ce qui est possible ou non.

Nous nous opposons à cette modification et mettons la direction en garde face à de telles décisions.

La direction nous répond que ces discussions se feront au niveau local lors des réunions de séries. Le but n'est pas de créer des prestations mixtes et le nombre de trains avec une traction diesel n'est pas assez important que pour en faire des séries.

Ce point pourra également être discuté en CPR mais la direction refuse de discuter de ce point en sous-commission paritaire.

Nous demandons à la direction d'avoir une réunion spécifique sur ce point.

10. Covid

• Tests rapides



Nous sommes étonnés que cette recommandation gouvernementale n'ait jamais été mise en pratique vu le personnel important qui compose notre société ! Est-ce dû à un manque de suivi ou à un suivi inefficace ? Nous tenons aussi à rappeler que ce type de test s'est déjà fait via un organisme interne au sein de la SNCB et que les résultats ont mis en évidence la positivité d'un quart du personnel testé !

• Gestion des sèche-mains dans le matériel roulant ;

La direction est allée vérifier les informations dans le guide générique pour la lutte contre le Covid19 dans les entreprises. Celui-ci recommande effectivement que tous les sèche-mains soient désactivés et remplacés par des serviettes en papier. Cela dit, les entreprises essentielles ne sont pas dans l'obligation d'appliquer les mesures mais doivent s'en inspirer.

Vu que les toilettes dans les trains sont prévues pour une seule personne à la fois, le risque de contamination d'une autre personne est limité.

Le renouvellement de l'air dans les compartiments des toilettes est aussi plus important que dans les autres compartiments. Les extracteurs d'air dans les toilettes rejettent l'air à l'extérieur du train.

▶ NB: Il faut vérifier qu'il soit bien acté au PV qu'un train où il n'est pas possible de se laver les mains ne part pas lors de son 1er départ et que 1er départ = 1er départ du train, pas uniquement premier départ le matin.

11. B-ST : avancement du chantier de la gare de Namur

Suite aux infiltrations d'eau dans la gare de Namur, une étude a été faite pour vérifier les installations électriques, celles-ci sont en ordre. Les réparations demandées par le SPF ont été réalisées.

12. Actions du « plan chaleur » par direction

Les Sprinters ainsi que les AM800 non modernisés ne circuleront pas en juillet/août. Dans la mesure du possible, les M4 seront encadrées de 27 climatisées. De cette façon, nous espérons arriver à 93% de postes de conduite climatisés.

1. Installation de l'airco dans les postes de conduite

Sur l'ensemble de la flotte de la SNCB, 87 % des cabines sont équipées de l'air conditionné, selon la répartition suivante :

- Locomotives : 100 %
- Voitures pilotes : 82 %
- Automotrices (automotrices et autorails) : 84 %

Sur la base du train/km, cela représente 93% pour une journée de semaine et 97,5% pour un jour de week-end.

En outre, les Sprinters (AM86) et les quadruples non modernisées ne seront pas utilisées pendant la période RTP (du 03/07 au 29/08) et les voitures M4 seront encadrées, dans la mesure du possible, par une locomotive.

Nous constatons qu'il y a effectivement une minorité de matériel dont le poste de conduite n'est pas climatisé, mais nous faisons tout de même remarquer que certains services se font exclusivement sur du matériel non-climatisé (comme les classiques). Il nous semble important d'adapter les services pour éviter ce genre de situation. La direction nous répond qu'elle n'a pas l'intention d'adapter les services et que la mesure principale lors de l'utilisation de matériel non climatisé par le personnel reste la veste et la casquette réfrigérante.

▶ NB: Plan canicule de BPT lors du prochain CEPPT.

13. Rapport annuel 2020 du SEPPT

Lors de la précédente présentation de IDEWE, nous avons déjà abordé le problème des travailleurs qui étaient souvent envoyés dans un cabinet loin de chez eux. A l'époque, on nous avait répondu qu'un monitoring allait être fait pour savoir où et quand il fallait "ouvrir des slots". On constate que les problèmes sont toujours là. IDEWE nous répond que ça ne dépend pas d'eux et que c'est aux directions de la SNCB de demander un certain nombre de slots dans tel et tel centre.

IDEWE nous confirme que le personnel de sécurité et de vigilance doit bien être en ordre de visite médicale périodique chez un médecin IDEWE tous les deux ans et d'une visite médicale ciblée chez une infirmière d'IDEWE entre deux visites médicales périodiques. Lors du dernier CEPPT, le CP nous a présenté les chiffres du nombre de visites médicales périodiques, sans donner ceux du nombre de visites médicales ciblées.

La direction de BPT n'a toujours pas les chiffres alors que nous les avons déjà demandés lors du dernier CEPPT. Nous demandons à ce que les chiffres soient présentés lors du prochain CEPPT.

14. Lettre de l'inspection relative au fonctionnement des comités.



Suite à une analyse, l'inspection du travail a rédigé des recommandations à destination de la direction de la SNCB concernant des problèmes liés à l'organisation des CPPT locaux et du CEPPT. Il est entre autres question du manque de formation, du manque de communication entre les CPPT locaux et le CEPPT, du manque de clarté concernant les différentes attributions des différents comités. L'inspecteur du travail demande à la SNCB d'envoyer un plan d'action pour améliorer ces points avant le 31 mars 2021.

Quelques points de ce plan ont été présentés au CEPPT comme :

- Une journée de formation pour tous les délégués, avec une partie théorique et une partie pratique
- Une clarification des points qui doivent être discutés en CPPT locaux et la façon dont les points doivent être remontés au CEPPT
- Une formation pour les présidents de CPPT pour les former sur les fonctions des délégués CPPT

Cependant, cette ébauche de plan nous semble insuffisante. Nous demandons à ce que celui-ci nous soit présenté dans les plus brefs délais.

15. Obligation du Stewarding à partir du 3 mai.

Il nous semble peu cohérent de faire reprendre le stewarding alors que les restaurants, les bars, les salles de spectacles sont toujours fermés. Le Codeco parle de la date du 8 mai, on ne comprend pas pourquoi la SNCB commencerait un assouplissement avant cette date.

BSW a analysé la situation et considère que le risque pour le personnel de BMS est acceptable vu la situation. Ils considèrent que le personnel dispose du matériel nécessaire pour se protéger (masque, gel hydroalcoolique...)

Nous tenons à signaler que nous ne sommes pas d'accord avec la reprise obligatoire du stewarding pour le personnel de BMS. L'évolution de l'épidémie ne le permet pas encore. La direction est d'accord d'attendre la date du 8 mai 2021 pour s'aligner sur les décisions du Codeco, mais maintient sa position pour la reprise.

▶ NB: Vérifier dans le PV qu'il est bien indiqué que nous nous opposons à la reprise des fonctions de steward sur base obligatoire.

16. Mesures de prévention dans les gares pour éviter les dégradations

Point reporté au prochain CEPPT

▶ NB: Vérifier que ce point soit bien repris à l'OJ du prochain CEPPT.

17. Divers

- **Plan d'action pour résoudre les problèmes de connections « tablette-itris »**



Nous avons constaté un certain nombre de problèmes avec itris, notamment un gros problème de synchronisation qui rendait le travail des agents impossible. Le problème de synchronisation a été résolu, mais d'autres problèmes sont constatés régulièrement.

La direction s'engage à présenter prochainement les projets de remplacement de la tablette itris.

• Incident dans la phase test de Linda

La direction nous a présenté en quelques mots l'incident qui s'est produit en gare de Bruxelles-Nord pendant la phase test de Linda. Les causes sont à l'étude et la direction réfléchit à des solutions pour éviter ce genre d'incident à l'avenir.

Nous avons demandé si cela allait avoir des répercussions sur le planning prévu de Linda. La direction nous répond qu'à l'heure actuelle, la date du 1er juillet 2021 est toujours prévue pour le lancement de la nouvelle procédure de départ.

Nous avons expliqué que nous sommes étonnés du peu de réponses qui sont données aux agents qui font remonter des problèmes rencontrés avec la procédure Linda, comme par exemple le fait qu'on peut tout à fait donner le départ d'un autre train par inadvertance. La direction nous répond que chaque cas est analysé et que des solutions vont être trouvées.

Nous avons également signalé que nous sommes étonnés que la question de la couverture téléphonique n'ait pas été discutée lors de la négociation du nouveau contrat avec Orange. Concernant la carte SIM, les tablettes et les smartphones ont une double carte SIM Orange, une belge et une luxembourgeoise, pour que le smartphone capte le meilleur réseau disponible.

La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

Les élus effectifs :



Les élus suppléants :

