

# COMPTE RENDU DU COMITÉ D'ENTREPRISE PPT (CEPPT) SNCB DU 26 SEPTEMBRE 2024

## C'est quoi le CEPPT ?

Le Comité d'entreprise PPT est composé de 8 délégués syndicaux et 8 représentants de l'employeur.

Il discute du bien-être au travail pour toute la SNCB.

Le bien-être comprend 7 domaines: la sécurité au travail, la protection de la santé du travailleur, la charge psychosociale, l'ergonomie, l'hygiène au travail, embellissement des lieux de travail et l'environnement.

Ce comité se réunit 10 fois par an. La CGSP-ACOD est représentée au CEPPT SNCB par 4 délégués effectifs et 4 suppléants élus lors des élections sociales de mai 2024.

Ce 26 septembre 2024, le Comité d'Entreprise Prévention et Protection au Travail (CEPPT) de la SNCB s'est réuni pour la première fois depuis les élections sociales de mai.

C'était donc une première pour l'équipe CGSP Cheminots nouvellement élue. En effet, lors des élections sociales, David, Romain, Claude, Kevin, Koen et Nick ont rejoint Lorena et Fred, qui participaient déjà au comité.

### 1. Approbation du règlement d'ordre intérieur

La direction souhaitait faire approuver un Règlement d'Ordre Intérieur (ROI). C'est à dire les règles de fonctionnement du comité. Mais, selon l'analyse du front commun, le document risquait de s'appliquer non seulement au CEPPT, mais également de servir de cadre plus ou moins rigide à tous les CPPT locaux. En plus d'avoir largement amendé le texte pour assurer le respect de la concertation sociale, la CGSP a réclamé toutes les garanties nécessaires pour s'assurer que le document voté ne s'appliquera pas aux comités locaux.

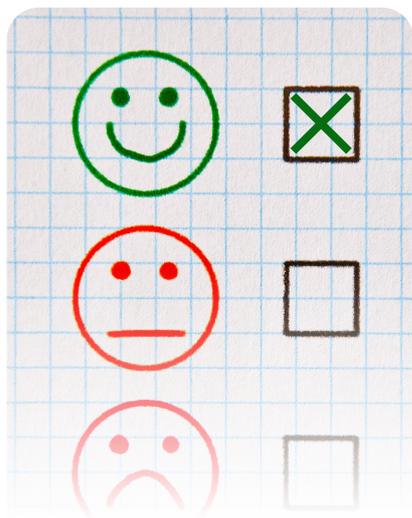
Nous avons également demandé plus de clarté concernant les points qui seraient envoyés des CPPT locaux vers le CEPPT et vice-versa. Il faut s'assurer que, quand un point n'est pas discuté dans un comité, il soit effectivement discuté dans un autre. Il y en a marre du « ping-pong » entre les différents niveaux de la concertation.

**Finalement, le document sera renvoyé à la prochaine séance et sera avalisé, moyennant ces modifications.**

### 2. Désignation des conseillers en prévention

Dans un autre document, la direction nous a soumis la liste des conseillers en prévention et le comité PPT auquel ils étaient attachés.

Selon notre analyse, ce document présentait le risque de désigner d'office les conseillers en prévention. Cela privait les comités locaux de leur droit, légal, à désigner leur conseiller.



Dans un premier temps, nous avons rejeté ce document. Suite à notre pression, la direction est revenue vers nous avec une nouvelle proposition. Il n'y est fait mention que des noms des conseillers en prévention. De cette manière, les comités PPT locaux auront les mains libres pour désigner leur conseiller en prévention.

**Dans ces conditions, nous avons accepté la proposition. Le document complet sera rediscuté après que les comités locaux se sont prononcés.**

### 3. Enquête bien-être 2025 « Be Well »



Une nouvelle enquête sur les risques psycho-sociaux sera lancée en janvier. Dans la continuité des enquêtes « We Are SNCB », l'enquête en ligne interrogera l'ensemble des cheminots de la SNCB.

Nous avons salué cette enquête qui permettra, nous l'espérons, d'identifier les risques psycho-sociaux et de proposer des nouvelles réponses. Le front commun syndical avait d'ailleurs déjà demandé l'organisation d'une telle enquête depuis plusieurs mois. Cette enquête sera développée pour être accessible sur n'importe quel support informatique à disposition des cheminots.

De nombreux cheminots ont été déçus de l'enquête « We Are SNCB » faute de vraies mesures prises dans la continuation de l'enquête. Or, il n'y a, à l'heure actuelle, pas d'idées précises de mesures qui pourraient être prises, ni du budget qui sera à décider par les différentes directions.

**Nous avons toutefois posé une série de questions :**

- ▶ Le temps estimé pour remplir l'enquête est de 25 minutes. Malgré la possibilité de mettre l'enquête en pause et de la reprendre par après, c'est très long. Particulièrement pour le personnel opérationnel.
- ▶ Il y aura possibilité de trier les résultats par métier et direction. Mais il faut une liste des métiers qui seront différenciés pour les analyses croisées (Call center BCS ?)
- ▶ Les résultats ne seront pas comparés avec ceux des autres entreprises ferroviaires mais avec toutes les autres entreprises belges. Il faudra être attentif aux leçons tirées.
- ▶ Enquête adaptée pour tous les supports informatiques à la disposition des agents.

**Quoiqu'il en soit, nous suivons ce dossier et nous resterons attentifs aux retours des agents. Nous examinerons également les résultats quand ceux-ci seront présentés.**

### 4. Personne à mobilité réduite – cadre légal

Suite à une plainte de Unia concernant la prise en charge des PMR à la SNCB, la direction a décidé de modifier sa manière de fonctionner. Désormais, il ne sera plus obligatoire pour les voyageurs PMR de réserver leur voyage. La possibilité existera toujours et cela leur sera toujours conseillé, mais ce ne sera plus obligatoire.



En effet, si le matériel est adapté (Desiro) et que le quai le permet (quais hauts) tant à la gare de départ que d'arrivée, l'accompagnateur pourra embarquer la PMR lui-même grâce à une rampe PMR raccourcie et allégée. Les formations ont commencé à être données en région.

Nous avons commencé par dénoncer cette nouvelle charge de travail qui retombe sur l'accompagnement. C'est une conséquence directe de la réforme « DIS- Présence en gare ». En supprimant les postes d'ACP et en réduisant le personnel dans les gares, la SNCB s'est coupée l'herbe sous le pied en se privant de ressources pour répondre aux besoins des voyageurs, et certainement des voyageurs les plus en difficulté.

### Nous avons ensuite posé une série de questions pratiques :

- ▶ Quelle conséquence si un accompagnateur devait refuser d'embarquer ?  
Si le voyageur, déçu et frustré, à raison, désire porter plainte ?

La direction répond qu'il est de la responsabilité du voyageur de se renseigner sur la possibilité de voyager de la sorte. L'accompagnateur ne pourra être tenu responsable si les conditions ne sont pas remplies (Desiro, quais adaptés...)

- ▶ Nous avons demandé des équipements pour l'utilisation de la rampe. Des chaussures de travail sont prévues, ainsi que des gants anti-coupure de qualité supérieure.
- ▶ Nous avons également soulevé l'importance que tout le personnel (Paco, guichets,) soit au courant de cette possibilité pour renseigner au mieux les voyageurs et prévenir les éventuels problèmes qui ne manqueront pas de se présenter.

La direction se veut rassurante en expliquant qu'une majorité de voyageurs dans cette situation privilégieront toujours la réservation pour éviter les mauvaises surprises. Nous suivons ce dossier de très près tant il touche à la fois à la sécurité des cheminots qu'à la qualité du service public offert aux voyageurs.

La délégation

## La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

### Les élus effectifs :



**Lorena Cesario**  
(S-chef sect-tech Real-Time,  
Anvers)



**Frederic Noel**  
(Conducteur de train,  
Welkenraedt)



**Romain Louette**  
(Accompagnateur de train,  
Charleroi)



**David Duchesne**  
(Instructeur formation BCS - Tapas,  
Bruxelles)

### Les élus suppléants :



**Claude Briat**  
(Conducteur de train,  
Bertrix)



**Koen Thienpont**  
(Accompagnateur de train,  
Grammont)



**Kevin Genicot**  
(Soudeur spécialisé,  
Salzennes)



**Therry Nick**  
(Agent Sécurail spécialisé,  
Courtrai)

