



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMITÉ D'ENTREPRISE PPT SNCB
DU 28 AVRIL 2022

Comité d'entreprise PPT SNCB du 28 avril 2022

1. Approbation du PV du comité d'entreprise du 31 mars 2022

- Signaler qu'une paire de chaussures par an n'est pas assez : il faut préciser dans le PV que nous parlons du personnel de conduite
- Il y a encore une partie dans le PV où l'on parle d'un membre mais on ne sait pas si c'est de la direction ou des OR.
- Nous signalons, une fois de plus, que certains documents ont été envoyés tardivement. Nous avons reçu le dernier mail la veille à 21h30. Nous insistons, une fois encore, pour recevoir les documents à temps. Sinon, nous reporterons les points au CEPPT suivant.

2. Rapport annuel du SEPPT 2021 (2022BCE523)

Le représentant de IDEWE nous a présenté son rapport chiffré.

Nous posons quelques questions concernant les visites spontanées pour des ordonnances pour des lunettes de sécurité, des semelles ou des chaussures de travail adaptées à certaines pathologies. Le responsable nous répond que depuis quelques mois, ce n'est plus le médecin du travail qui prend en charge ces visites mais une infirmière. En effet, ils considèrent que ce n'est pas très productif vu que l'ordonnance de base vient le plus souvent d'un médecin spécialiste.



Nous constatons qu'il y a environ 10% d'agents qui ont une visite médicale planifiée et qui ne se présentent pas. C'est à peu près le même nombre que l'année passée, il n'y a donc pas eu d'amélioration.

Nous demandons ce qui est mis en place par la direction pour améliorer ces chiffres (ce sont tout de même des visites qui sont facturées à la SNCB). La direction nous répond qu'un reporting est fait tous les mois pour analyser cette situation.


La conseillère en prévention des risques psychosociaux de IDEWE nous a ensuite présenté son rapport.

Nous déplorons que nous n'ayons pas reçu les documents en français. La CPRP s'en excuse.

En 2021, 202 dossiers psychosociaux ont été traités par IDEWE dont 143 sont des premières informations. C'est à peu près le même nombre que l'année passée. Il y a eu 49 demandes informelles et 10 demandes formelles. Globalement, il y a eu moins de demandes d'intervention formelles, mais plus de demandes pour une 1^{ère} intervention.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

Nous constatons également qu'il y a nettement plus d'agents qui ont pris contact avec IDEWE après un contact avec un délégué syndical.

Nous essayons de tirer certaines conclusions de ces chiffres, mais la CPRP nous répond que ce ne sont que des chiffres et que ce n'est pas à eux de les interpréter.

3. Suivi des recommandations de la commission d'enquête parlementaire concernant l'accident à Buizingen (2022BCE521)

Nous constatons à nouveau une augmentation du nombre de dépassements de signaux. Il y a eu plus de dépassements de signaux que les 5 dernières années (pour le même trimestre) alors que les technologies ont évolué et que ces chiffres devraient donc s'améliorer. (ETCS...)

Nous avons demandé qu'une distinction soit faite dans les dépassements de signaux dans le cadre de la procédure Linda. Il y a eu 4 SPADS depuis le début de l'année. Nous en discuterons lors du CEPPT extraordinaire concernant Linda. Mais nous regrettons qu'aucune mesure n'ait été prise pour humaniser les prestations et diminuer la charge psycho-sociale des travailleurs. Linda ne fait qu'augmenter cette charge.

Au CEPPT de juin, B-To viendra présenter les chiffres des dépassements de signaux.

4. Accidents du travail (2022BCE522)

Il y a une légère diminution d'accidents (que ce soit avec ou sans incapacité) par rapport à l'année passée.

Les chocs émotionnels sont toujours la déviation principale pour les accidents.

Nous constatons que le nombre d'agressions sur le personnel d'accompagnement augmente à nouveau de façon importante. Ils descendent un peu au niveau de Securail, mais nous avons l'impression que la baisse des agressions contre les agents Securail se fait au détriment du personnel d'accompagnement.

Nous avons demandé les chiffres des accidents de travail par district. Ces chiffres ne sont pas très parlants parce qu'ils changent d'année en année.

Nous signalons aussi que le manque d'effectif joue un rôle également. Des agents fatigués et stressés par des congés refusés seront moins aptes à gérer de façon diplomatique une situation potentiellement conflictuelle. De plus, ces agressions qui augmentent, n'aident pas au recrutement.

Qui rêve d'un métier où on risque de se faire agresser si souvent ?

Nous demandons qu'une réflexion profonde ait lieu sur les améliorations qui peuvent être mises en place pour améliorer ces chiffres : assurer une présence de Securail, aussi après 22h, dans les gares ou les trains "à problème", ajouter un agent "assist" sur les trains "difficiles". Pour cela, il faut du personnel d'accompagnement et des agents Securail supplémentaires.

La CGSP demande de présenter la carte avec les lignes et les gares où se trouvent



les points dangereux au niveau des agressions sur le réseau.

La présentation de cette carte dans les comités locaux permettrait de cibler les problèmes afin que les agents puissent trouver des solutions.

5. Situation actuelle des analyses de risques auprès des accompagnateurs de train et des conducteurs de train

Pour dire qu'il y a un système dynamique de gestion des risques, il faut une politique de gestion de risques. Savoir comment elle est appliquée et comment elle est contrôlée.

Pour cette analyse, Il faut tenir compte des 7 domaines du bien-être sur 3 axes : actif, réactif et proactif.



L'idée, c'est d'analyser toutes les différentes causes des accidents pour examiner les différentes mesures à prendre pour éviter les accidents à l'avenir. Le but de l'analyse de risques est aussi de trouver les risques sur lesquels on ne peut pas toujours agir.

Les 29web vont être adaptés dans une nouvelle version avec des questions plus précises pour permettre de mieux faire les analyses des différents accidents du travail et en déduire les différentes causes (types de matériels, quais,...)

6. Plan de réforme et situation de l'analyse de risques chez B-MS

Le SIC demande une analyse de risques concernant la réorganisation chez B-MS. D'après eux, il y a un souci avec le fait que les guichetiers n'oseraient pas risquer un conflit avec leur N+1 de peur d'être envoyés à 40 km. En gros, ils demandent une objectivation pour décider de qui va dans quelle gare.

La direction refuse de discuter du point parce qu'elle considère que ce sont des problèmes de conflits individuels.

Nous rappelons que nous avons demandé une analyse de la charge psychosociale chez B-MS en 2020 et que nous n'avons toujours pas vu ces résultats. La direction nous répond que l'enquête WeAreSNCB fait office d'analyse de la charge psychosociale et que des groupes de travail ont été mis sur pied pour élaborer un plan d'action.

Nous demandons si nous pouvons lire les rapports de ces groupes de travail pour vérifier nous-même si les plans d'action correspondent à ce qui a été dit dans les groupes de travail. La direction nous répond que ce n'est pas nécessaire et que tout a été discuté en toute transparence avec les secrétaires nationaux.

(Elle insinue qu'on ne communique pas...)

7. B-MS : emploi au sein du siège de travail

Même point que le 6 chez B-MS.

8. Passer en revue le tableau d'actions

Présentation des chiffres avec les causes d'agressions

Nous avons demandé, lors d'un précédent CEPPT, le détail des différentes causes d'agression. En effet, nous avons l'impression que le nombre d'agressions dues à la procédure de départ a nettement diminué. Or, le nombre d'agressions global augmente.

Nous constatons que la moitié (795) des agressions est due à un litige commercial. Un peu moins d'un quart (317) est lié à l'application des mesures Covid (port du masque principalement). Les agressions liées à la procédure de départ sont reprises dans la catégorie "exploitation de service" qui représente 5,8% (77) des agressions.

Nous sommes bien conscients que la SNCB n'est pas responsable des mesures prises par le Codeco. Mais nous demandons à la direction de communiquer plus clairement sur ce qu'on attend du personnel concernant l'application de ces mesures.



En effet, de nombreuses agressions ont lieu lorsqu'on demande aux voyageurs de bien vouloir porter le masque. Pourtant, nous n'avons aucun moyen de répression et Securail n'intervient plus pour le non-port du masque vu que dès que les voyageurs descendent à quai, ils sont en règle car le port du masque n'y est plus obligatoire. Nous demandons à ce que les accompagnateurs fassent une annonce dans les trains, rappelant les règles sanitaires, mais qu'on ne leur demande plus de faire la remarque aux voyageurs qui ne le portent pas.

La direction refuse et nous répond que cela pourrait engendrer d'autres agressions de la part de voyageurs qui portent le masque et qui s'en prendraient à l'accompagnateur qui ne fait pas la remarque aux autres voyageurs.

Nous signalons aussi que les mesures de contrôle d'accès par Securail ne semblent pas être très efficaces vu que le nombre d'agressions ne diminue pas. Nous rappelons que les agents Securail n'ont aucune formation commerciale et ne sont même pas munis d'un appareil pour contrôler les cartes Mobib. Or, la carte Mobib n'est pas un titre de transport mais un support.

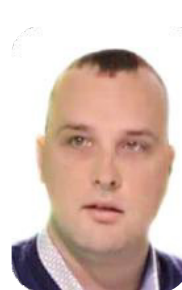
La direction de Securail nous répond qu'on ne peut pas déduire cela des chiffres.



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 :

