

# COMPTE RENDU DU COMITÉ D'ENTREPRISE PPT (CEPPT) SNCB DU 30 JANVIER 2025

## 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.

## CONTROLE DU PERSONNEL A LA SORTIE

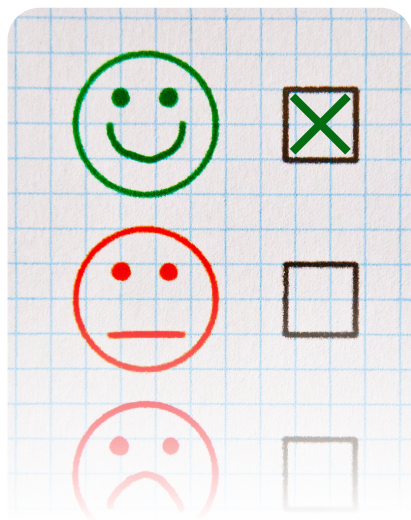
La direction a constaté la croissance du nombre de vols de matériel l'année passée. Principalement à B-ST et dans les ateliers. Pour lutter contre ce phénomène, la direction souhaite installer une procédure de contrôle du personnel à la sortie.

La procédure est prévue par la loi et une série de conditions doivent être respectées :

- Le contrôle ne peut s'effectuer que par une firme de sécurité extérieure ;
- Le contrôle ne peut se faire sans l'accord de l'agent. L'agent a le droit de refuser le contrôle et de quitter son siège de travail.
- Si l'agent refuse le contrôle ou qu'il y a suspicion de vol, la firme de gardiennage prendra contact avec le directeur du siège de travail. L'agent sera alors convoqué pour discussion et, le cas échéant (vol avéré, refus multiple de se faire contrôler...), sera sanctionné.
- Si le matériel volé est retrouvé, l'agent de gardiennage contacte la police et le chef immédiat portera plainte.
- C'est l'agent qui doit donner accès à son véhicule ou son sac, à la demande de l'agent de sécurité.
- Les agents doivent être au courant qu'un tel dispositif va être mis en place en entrant sur leur siège de travail. Cela, via une campagne d'information (affichage) et discussion au CPPT Local.
- Si l'agent transporte du matériel personnel que l'on retrouve sur le siège de travail, l'agent de gardiennage partira du principe qu'il s'agit de matériel SNCB.
- Ces contrôles peuvent avoir lieu sur tous les sièges de travail.

Si nous comprenons la nécessité de lutter contre le vol, nous avons fait plusieurs remarques, en front commun :

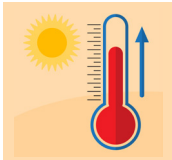
- Nous avons demandé plus de contextualisation et que le point soit discuté en Comité d'Entreprise Stratégique.
- Nous avons également réclamé d'autres mesures pour augmenter la sécurité des sièges de travail. Le contrôle du personnel ne peut pas être la seule solution.



- ▶ Nous sommes également intervenus pour dénoncer le risque de sanctionner des agents qui refuseraient le contrôle. La direction répond qu'avant toute décision, il y aura discussion avec le chef immédiat (à laquelle un délégué syndical peut assister).
- ▶ Nous souhaitons savoir si les agents de firmes externes seront aussi contrôlés. A cela, la direction répond que cela dépend de la relation entre la firme et la SNCB. Certains agents de firmes externes ne sont pas contrôlés contrairement au personnel SNCB.
- ▶ Nous demandons que ces contrôles aient lieu dans les heures de prestations, pas en dehors.
- ▶ Nous demandons une information large des agents sur leurs droits dans le cadre de ces contrôles.
- ▶ Nous resterons vigilants à l'évaluation de ces contrôles. Tant sur leur efficacité que sur le poids qu'ils imposent aux agents.

Cette décision aujourd'hui ne doit pas être utilisée pour justifier davantage de contrôles du personnel dans les années à venir. Nous suivons le dossier au niveau national et au niveau local via nos élus.

### EVALUATION DU PLAN CANICULE



Globalement, le plan canicule de 2024 a été appliqué d'une meilleure manière que celui de 2023. D'une part, les températures ont été plus douces, d'autre part, la situation du matériel s'améliore (moins de trains sans airco donc, moins de temps de travail sans airco,...).

Toutefois, il reste toujours des moyens d'amélioration. Aussi,

- ▶ Nous signalons que, au-delà du matériel non-équipé d'air conditionné, il y a des problèmes aussi avec le matériel équipé d'air conditionné.
- ▶ Nous demandons une meilleure communication vers les agents sur leur catégorie, les mesures en real-time, ...
- ▶ Nous demandons une évaluation des mesures prises : combien de prestations ont été adaptées ? Combien de bouteilles d'eau ont été distribuées ? Quand est prévue l'arrivée du nouveau matériel ?

### DENEIGEMENT DES QUAIS

Une nouvelle méthode de déneigement devrait permettre de déneiger l'entièreté des quais. Cette méthode a été validée, appliquée et les équipes sont formées. Pourtant, lors de l'épisode neigeux de janvier, des problèmes de déneigement ont encore été constatés, avec les risques de chutes et glissades (en nette augmentation ces derniers mois).

La direction répond en deux temps :

Premièrement, la charge de travail imposée par l'ampleur de l'épisode neigeux a été énorme. Il y a eu des interventions à trois reprises, dans 256 gares en 36h.

Vu cette ampleur, les entreprises prestataires ont du mal à suivre et ont donc fait appel à des sous-traitants. Ce sont ces sous-traitants qui n'auraient pas été tous formés à la nouvelle méthode de travail.

La direction rappelle l'importance de contacter le Control room pour signaler des problèmes liés à la sécurité.

Nous nous inquiétons de la capacité de l'entreprise à assurer le suivi et le contrôle des sous-traitants. La direction se veut rassurante, les sous-traitants sont connus.

### BATTERIE SMARTPHONE



Nous soulevons le problème des batteries des smartphones à l'accompagnement des trains. Elles se déchargent de plus en plus rapidement. Or, le smartphone est un outil essentiel pour le travail et la sécurité des accompagnateurs.

Le problème est connu par la direction et l'analyse est en cours afin de déterminer d'où vient le problème : problème lié à la batterie, à quelques batteries, à un software en particulier, ...

Depuis 2 semaines, 1 600 GSM sont suivis via l'application Knox. L'ensemble des accompagnateurs peuvent télécharger et installer cette application pour permettre une analyse en profondeur des données.

### SECURITY RANKING

Après quelques mois d'utilisation, les premiers chiffres de Security Ranking nous sont communiqués :

A l'heure actuelle, 50% des trains sont évalués (contre 25% au lancement de l'app). Les agents attribuent la note de 1,16/4 en moyenne aujourd'hui (1,23/4 au lancement de l'app).

Dans 77% des cas, les problèmes sont liés à la fraude.

Dans 8%, ce sont des problèmes liés aux agressions.

Différentes relations, trains, gares sont identifiés comme « problématiques ».

Certains sont connus de longue date. D'autres sont des « surprises ».

Des actions sont entreprises : assist, TiCo ou encore actions « coup de poing ».

### PERSONNEL B-CS HIVER AMBIANCE THERMIQUE

Les agents des guichets sont amenés à assumer de nouvelles tâches, de plus en plus en dehors des guichets. Dès lors, le personnel est confronté à des ambiances thermiques plus froides, des courants d'air, ...

C'est une situation nouvelle, à laquelle il faut apporter de nouvelles solutions.

Nous demandons une campagne d'information sur les solutions possibles :

- ▶ Possibilité de se réchauffer dans la salle des pas perdus,
- ▶ Rappel de la réglementation via Onepager,
- ▶ Masse d'habillement adaptée (pulls hommes accessibles aux femmes) possibilité d'avoir des gants,
- ▶ ...

Nous intervenons pour réclamer des solutions locales, adaptées à la réalité des différents bâtiments.

La direction répond que les règles minimales légales sont respectées.

## ACCIDENTS DU TRAVAIL



Le nombre de chutes par glissades est en nette augmentation. Particulièrement chez le personnel d'accompagnement.

Nous avançons une série d'explications sur cette augmentation :

- ▶ L'augmentation de la pression au travail et des timings dans les prestations
- ▶ L'état des quais

Concernant le problème spécifique des Desiro, nous proposons (une nouvelle fois) d'apposer des autocollants antidérapants sur les plates-formes des Desiro.

Le sujet a déjà été discuté en Comité 6SE, mais nous souhaitons proposer des solutions alternatives pour sécuriser cet espace.

## TROLLEY

Les derniers trolleys distribués à la conduite et à l'accompagnement souffrent d'un problème de solidité des roulettes. L'axe des roulettes cède rapidement après un usage normal.

Nous demandons d'être vigilant à ce détail lors du prochain appel d'offre. Nous demandons aussi d'avoir plus rapidement des solutions de rechange.

La délégation syndicale

## 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 Sécurité spécialisé,  
Courtrai)

