



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMPTE-RENDU CEPPT SNCB DU 16 DÉCEMBRE 2021

Rapport du CEPPT SNCB du 16/12/2021

Remarques générales émises par notre délégation avant le début du comité :

- Nous préparons la réunion quelques jours avant le comité. Il n'est pas normal de recevoir les documents la veille de la réunion à 21h17! Nous demandons que pour l'année 2022, les documents de préparation nous soient envoyés en temps et en heure.
- Nous constatons que les conclusions du CEPPT sont souvent trop peu claires et les présidents des CPPT locaux n'arrivent pas toujours à cerner les décisions qui sont prises et donc à les appliquer.

1. Approbation du PV du comité du 25/11/2021

Page 3: Nous demandons à ce que le suivi de notre demande du groupe de travail concernant l'impact de la numérisation sur la fonction de conducteur de train soit ajoutée dans la To-DO-List.

Page 4: Ces conditions de travail difficiles influencent le comportement des accompagnateurs de train, mais aussi des agents de Securail, des sous-chefs,...

Page 4: Nous avons surtout dit que la numérisation des titres de transports était parfois une nouvelle sorte d'agression : les smartphones sans batteries, l'application SNCB qui bugge, les automates qui ne fonctionnent pas, ITRIS qui plante, ... toutes ces situations causent aussi des tensions et de potentielles agressions.

Page 4: "Il s'agit principalement de trains tard le soir, ce qui fait qu'il n'y a pas de personnel Securail présent." **Nous avons justement demandé que Securail soit présent tard le soir.**

Page 4: "Elle plaide pour la suppression de plus de trains tard le soir."



Il me semble qu'on n'a jamais dit ça. **Nous plaçons pour plus de trains tard le soir mais dans de bonnes conditions et avec le personnel nécessaire.**

2. Suivi des recommandations de la commission d'enquête parlementaire concernant l'accident à Buizingen (2021BCE560)

Nous constatons qu'il y a une légère augmentation des dépassements de signaux par rapport à 2020. Nous demandons également à nouveau qu'on soit plus précis en ce qui concerne la cause "inattention": quelle est la cause de l'inattention? E-drive? Inattention par élément extérieur? Utilisation des réseaux sociaux dans les postes de conduite? (en référence à un terrible accident qui a eu lieu en Allemagne il y a quelques années)? Ne serait-il pas possible d'utiliser les informations des D233 et des rapports de API pour préciser ce point.

cheminots@cgsps.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots

► La direction nous répond qu'il y a plus de dépassements en 2021 par rapport à 2020, mais que le chiffre est toujours plus bas qu'en 2019. Nous espérons que ces chiffres continueront à évoluer positivement.

3. Covid

- Situation au niveau de l'offre des trains

► La direction nous présente le nombre de trains qui sont momentanément supprimés (121 trains)

L'absentéisme a augmenté avec le covid 19 et des solutions doivent être trouvées (36 prestations au niveau accompagnateur), Nous ne sommes pas trop d'accord sur cette suppression de trains, il est facile de parler d'absentéisme sur le terrain alors que tous les cheminots ont travaillé pendant la pandémie avec des conditions très difficiles.

Pour la CGSP/ACOD, la raison première est le manque de personnel sur le terrain, pour preuve la direction a décidé d'engager et d'ouvrir les robinets au niveau du personnel opérationnel.



L'emploi reste la priorité et la seule solution pour un emploi et un service de qualité.

- Évolution tracing interne

Le Conseiller en Prévention nous a présenté les chiffres généraux pour la SNCB et nous répond que les chiffres par direction ne sont pas "intéressants". Il nous explique que quand les chiffres diminuent, le nombre de contacts "high risk" augmente parce que les agents font moins attention aux gestes barrières.



Nous demandons à ce que toutes les directions fassent un effort supplémentaire pour sensibiliser les agents aux gestes barrières : masque, désinfection, contrôle sans contact,... et les fassent respecter.

Nous demandons également que des CO2-mètres soient distribués dans les différents sièges de travail pour pouvoir vérifier l'aération des locaux. Cela avait été présenté lors du dernier CEPPT. Le CP nous explique qu'une trentaine de CO2-mètres ont été achetés et vont être distribués bientôt.

Il devient de plus en plus clair que cette crise ne sera pas ponctuelle mais qu'elle va durer pendant encore quelques années. Il nous semble important de prendre des mesures structurelles et non "au jour le jour" pour gérer cette période avec le personnel nécessaire.

- Procédure « contrôle des billets en toute sécurité » et sensibilisation

Nous avons demandé à ce que l'on sensibilise à nouveau les agents sur le contrôle sans contact. Trop d'agents ont repris le contrôle "comme avant" et cela augmente les risques de contamination.

► La direction s'engage à faire le nécessaire.

- Cluster à l'OCC Gand : tracing interne

A l'OCC de Gand, le SPF est descendu dans les locaux et a constaté plusieurs infractions aux règles sanitaires (pas de distanciation sociale, pas de ventilation). L'inspecteur a envoyé un courrier à Mme Dutordoir pour signifier que sur le siège de travail, le port du masque était obligatoire, même lorsqu'on était assis. Un mois plus tard, le manager a écrit une note pour dire que le port du masque n'était PAS obligatoire.

Il y a quelques semaines, une agent info-traffic a été testée positive. Elle a demandé à ce que le tracing soit fait au plus vite parce qu'elle était fortement contagieuse.

Il a fallu attendre 4 jours avant de faire le tracing! Plusieurs collègues ont été contaminés, certains membres de leurs familles également (dont un jeune homme aux soins intensifs!) **mais la direction continuait de nier qu'il y avait un "cluster"**.

Nous demandons à ce que le contact tracing soit pris au sérieux par la ligne hiérarchique et qu'on le fasse le plus rapidement possible et que le tracing commence dès les résultats de l'auto-test, sans attendre le test en labo. Nous demandons aussi à ce que la direction fournisse des auto-tests pour faire des tests le plus rapidement possible en cas de suspicion de cluster.

Nous avons aussi demandé si les cas de Covid, dans le cadre de ces clusters, seront reconnus comme maladie professionnelle. Le Conseiller en Prévention nous répond qu'il est très difficile de prouver que c'est bien le contact professionnel qui est la cause de l'infection. Il faut introduire le dossier chez Fedris avec son médecin traitant.

- Procédure auto-test



Nous avons également demandé à ce que le tracing commence dès le résultat de l'auto-test. En effet, il y a des faux négatifs mais pas de faux positifs. Le tracing peut donc commencer directement.

- Formation agent info trafic / conduite

Certaines formations pour les conducteurs sur les M7 se font avec 6 ou 7 conducteurs dans un seul poste de conduite. ► La direction nous répond que ce n'est pas prévu comme ça et va se renseigner.

Certains agents info-traffic ont dû se rendre à Denderleeuw pour faire une formation sous forme d'un jeu de rôle avec des agents d'autres OCC, et ce alors qu'il venait d'y avoir un cluster dans l'OCC de Gand. Est-ce bien responsable ?

4. Analyse de risques B-MS pour les stewards

► La direction nous présente l'analyse de risques, qui n'a pas fort changé par rapport à avant, si ce n'est le manque de ventilation dans certaines gares.

Nous sommes étonnés que, dans l'analyse de risques, on demande aux agents de respecter la distanciation sociale. Or, dans les faits, dans une gare bondée, ou lorsqu'une personne âgée a besoin d'aide pour utiliser l'automate, il n'est pas toujours évident de garder cette distanciation. Donc cette analyse n'est pas basée sur la situation réelle.

Nous avons demandé, vu l'évolution des chiffres de contaminations, que le stewarding se fasse sur base volontaire.

► La direction refuse de revenir sur base volontaire, en expliquant que le steward joue un rôle essentiel au niveau du Guide en mobilité et, comme les autres cheminots, leurs prestations doivent être maintenues en respectant les mesures de sécurité mises à leur disposition.

5. Conclusion analyse suite à l'incident de Bruxelles Nord (test Linda) : sera parcouru au CEPPT de décembre en même temps que l'état d'avancement du projet Linda

► La direction nous a présenté les résultats de l'analyse de l'incident lors du test Linda. Le problème principal était la géolocalisation de l'e-Drive du conducteur. Il a été décidé d'utiliser uniquement la géolocalisation du smartphone de l'accompagnateur pour éviter les mauvaises informations.

Pour certaines choses, Linda apporte des outils intéressants aux accompagnateurs de train: numéro de téléphone, heure de départ,... Mais, nous nous posons beaucoup de questions concernant la procédure de départ. En effet, le personnel remarque qu'il y a encore beaucoup de lacunes et on a l'impression qu'il n'y a pas beaucoup de possibilités de feedback.

Nous remarquons que même les testeurs les plus motivés sont démotivés par le projet et cela ne nous rassure pas beaucoup.

► La direction nous répond que les retours du test sont assez positifs. Le système n'est pas parfait mais il est moins dangereux que l'ancienne procédure de départ.

Pour le moment, l'objectif est de lancer le projet sur tout le réseau vers la mi-mars. Ce dossier reviendra au prochain comité avec un document de synthèse.

A suivre ...

6. Insécurité sur certains sites

► La direction nous présente les différents points d'action sur les sites où la sécurité pose problème et les solutions données par la direction station.

Pour la CGSP/ACOD, le problème est l'absence de personnel dans les gares : fermetures de guichets, présence de Securail, suppression de sous-chefs....

Afin de garantir une sécurité pour notre personnel et les voyageurs, nos sites doivent être sécurisés avec des moyens humains et non avec des caméras.

7. Fonctions où des intérimaires sont employés à la SNCB

Nous n'avons jamais eu de présentation de BSW sur le travail intérimaire (fiche poste travail), on pourrait en déduire qu'il n'existe pas de travail intérimaire dans chaque entité SNCB ?

Pouvez-vous l'affirmer ou nous expliquer pourquoi les fiches poste de travail n'ont jamais été présentées ?

► La direction nous répond qu'il n'y a pas d'intérimaires au sein de la SNCB.

► La direction BMS viendra au prochain comité afin de présenter les fiches poste de travail pour les engagements d'étudiants (contrat avec Adecco)

Au lieu de faire appel aux étudiants avec des firmes intérim, nous revendiquons l'engagement d'étudiants (enfants de cheminots ou autres) comme le prévoit la réglementation HR-Rail

A suivre

8. Plan anti-agression : situation de l'évolution : actions et deadlines

La formation Shrek va être relancée. Nous constatons que le manque d'effectif qui a rendu difficile la formation Shrek n'a pas attendu la crise du Covid. Nous demandons à la direction de BPT le nombre d'accompagnateurs de train qui ont participé à cette formation Shrek ces 10 dernières années.

Nous sommes aussi étonnés du contrôle d'accès par Securail. En effet, ceux-ci ne sont pas habilités à faire des constats d'irrégularités. Or, les conditions générales de vente de la SNCB autorisent les voyageurs à embarquer sans titre de transport et à se faire régulariser à bord (que ce soit avec un tarif à bord ou un C170). Cette méthode va à l'encontre des conditions générales de vente de notre propre entreprise.

► La direction de BPT3 répond que c'est comme ça et que les voyageurs mécontents n'ont qu'à aller devant le tribunal.

9. Dates CEPPT 2022 (2021BCE561)

Dernier jeudi du mois.

10. Varia : fonctionnement et connectivité GSM

► La direction BTC est bien au courant des problèmes de connexion dans les différents sièges de travail.

Des nouveaux softwares seront installés dans les ateliers afin d'améliorer la connectivité, l'encodage se fera systématiquement avec les GSM et plus au kiosque.

Nous avons également insisté sur les moyens mis à disposition des agents et des formations avec cette nouvelle méthode.

► La direction nous confirme que des formations en local seront effectuées.

A suivre

11. Passer en revue le tableau d'actions

Nous demandons où en est l'évaluation du plan canicule. Le CP nous répond que, vu que l'été n'a pas été particulièrement chaud, il est difficile d'évaluer le plan canicule. Il sera analysé l'année prochaine.

Nous demandons également où en est le groupe 6SE. Pour la X-ième fois, on nous répond que c'est prévu pour le mois prochain (réunion prévue en front commun le mardi 11 janvier 2022).



Nous demandons que la direction de BPT1 nous présente à intervalles réguliers les chiffres du contrôle médical périodique de son personnel. Vu que les chiffres de 2021 n'étaient pas bons, nous voudrions pouvoir avoir un état des lieux intermédiaire afin de pouvoir prendre des mesures si nécessaire.

La délégation



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 :

