



Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMPTE-RENDU CEPPT SNCB DU 25 NOVEMBRE 2021

Rapport du CEPPT SNCB du 25/11/2021

1. Approbation du PV du comité du 28/10/2021

Voici nos différentes remarques:

- Page 4: Collaborateur des OS doit être "représentant des OS" ou "expert technique".
- Page 5: Nous demandons à ce que l'entretien des IOT soit ajouté dans la ToDoList.
- "Le représentant du B-TO ne dispose pas des informations concernant la maintenance de l'infrastructure. Il s'en informera."
- Page 5: Nous avons demandé un inventaire de tous les locaux d'allaitement dans le pays. Cette demande n'a pas été reprise dans le PV.

2. Rapport IDEWE (2021BCE549)

Reporté au prochain CEPPT

3. Arrêter de fumer (2021BCE550)



Un projet de loi va être déposé qui rendrait toutes les gares non-fumeur, y compris les quais. Pour le moment, un projet pilote est lancé à la gare de Mechelen et pourrait être étendu à d'autres gares. Ce projet de loi est prévu à la base pour les voyageurs mais aura un impact sur les travailleurs dans la gare également. C'est la raison pour laquelle la direction de BSW, en collaboration avec IDEWE, va lancer un programme de soutien pour arrêter de fumer à l'intention de ses collaborateurs.

Ce programme pourra être suivi sur base volontaire et sans dispense de service à Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Jambes. L'inscription se fait via Youtrain de décembre à février.

La CGSP soutient l'initiative mais demande si ce ne sera pas encore une fois l'accompagnateur qui devra jouer le rôle de policier et risquer un conflit avec les voyageurs.

4. Détermination des séries long terme

Les organisations syndicales ont demandé d'aborder ce point au CEPPT. En effet, trop souvent, les délégués de séries ont l'impression que les décisions prises dans les CPPT locaux ou au CEPPT ne sont pas prises en compte par la direction "planning" (il faudrait trouver le terme juste) : temps de relais, pause, limitation de la monotonie, trains difficiles, ...

De plus, une des recommandations de la commission d'enquête suite à l'accident de Buizingen est justement l'humanisation des prestations.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

Il est plus que temps que le planning en tienne compte lors de l'élaboration des prestations.

Les séries arrivent aussi beaucoup trop tard et les délégués de séries ne reçoivent pas toujours de réponse de la part de la direction concernant leurs demandes.

Le travail de délégué de séries prend aussi de plus en plus de temps. On doit de plus en plus vérifier et corriger les projets de séries et prestations. Ce travail se fait en grande partie sur base de volontariat et ça ne va pas. Nous demandons à ce que les délégués de séries soient libérés le temps nécessaire pour faire ce travail dans de bonnes conditions.

La réunion touche à sa fin et la discussion s'enlise sans arriver à un accord. Pour nous, ce point est d'une importance primordiale parce qu'il touche directement au bien-être des agents. Nous demandons à ce que ce point soit à nouveau discuté lors du prochain CEPPT.

5. Utilisation e-drive

L'utilisation d'e-Drive demande du temps (encodage etc....) et ce temps n'a pas été pris en compte dans les nouvelles prestations.

Nous expliquons qu'une minute pour relayer un conducteur ce n'est pas réaliste. (Il faut déposer son sac, transmettre les infos aux relais, régler son siège, s'encoder dans e-Drive, ETCS...) Tout cela doit se faire dans la précipitation et la précipitation est source d'erreurs.

Nous signalons aussi que la lecture de tous les messages en début de prestation prend beaucoup de temps. En particulier quand on revient après quelques jours de repos. Les accompagnateurs ont 20 minutes de prise de service pour synchroniser itris et lire le livre d'ordre. Les conducteurs n'ont que 10 minutes. C'est beaucoup trop peu et cela pousse les conducteurs à checker les messages comme "lu", alors que ce n'est pas le cas, pour pouvoir passer en mode "conduite".

► La direction nous répond que les manipulations eDrive ont été mesurées, ces temps sont intégrés dans les autres temps prévus. La direction va demander des détails supplémentaires. Mais, d'après eux, tout est prévu pour desservir l'appareil dans de bonnes conditions.

La CGSP trouve que la réponse est un peu faible et ne correspond pas à la réalité sur le terrain. Nous demandons à ce qu'un groupe de travail soit réuni pour réfléchir à des solutions concernant l'utilisation d'eDrive et l'humanisation des prestations et insistons pour que cette demande soit actée au PV.

La CGSP/ACOD compte bien prendre les devants en organisant un groupe de travail avec les conducteurs pour développer un cahier de revendications concernant le dossier de l'e-Drive et des différents temps de préparation, relais et autre...

6. Suivi des recommandations de la commission d'enquête parlementaire concernant l'accident à Buizingen (2021BCE551)

Comme chaque mois, la direction nous présente les chiffres des dépassements de signaux sur le réseau belge. Nous constatons que ces deux derniers mois, il y a une augmentation du nombre de dépassement de signaux alors que ces chiffres devraient diminuer.

Un certain nombre de problèmes sont causés par les tests lors de la procédure Linda et les boîtiers IOT défectueux.

► La direction nous répond qu'on ne s'explique pas cette augmentation... Comme elle ne s'explique pas la diminution du nombre de dépassements...

Nous demandons s'il n'y a pas un lien entre l'augmentation de l'utilisation des nouvelles technologies (écran, etc...), l'augmentation de la productivité et l'augmentation du nombre de dépassements de prestations.

La CGSP/ACOD tient à nouveau à mettre l'accent sur l'humanisation des prestations, un point qui est repris noir sur blanc dans les recommandations de Buizingen.

Or, nous constatons que certaines directions n'en tiennent pas compte.

7. Coronavirus : Suivi des mesures :

a. Télétravail



Les dernières directives gouvernementales imposent à nouveau le télétravail là où c'est possible. Elles autorisent jusqu'à maximum 1 jour de travail en présentiel par semaine. Dans tous les cas, il est nécessaire d'avoir une attestation qui justifie la nécessité de la présence des agents sur place.

b. Contrôle des titres de transport

La direction ne compte pas modifier la façon de travailler à bord des trains et considère que le contrôle des billets n'est pas, ou peu, source de contamination.

Nous signalons que, s'il n'est pas possible de prouver que c'est au travail qu'on a été contaminé, il est également impossible de prouver que c'est dans la vie privée que la contamination s'est produite. De plus, les chiffres de Scienscano, qui sont des chiffres officiels, montrent que la contamination se fait au travail dans plus de 40% des cas. Nous refusons donc des affirmations de ce genre.

Pour nous, la pression que met la ligne hiérarchique sur les agents, pour augmenter le nombre de carte Mobib scannées (menace de diminution de CA, etc...) pousse les agents à se mettre en danger et à contrôler les trains P qui sont forts remplis pour atteindre leurs "objectifs". D'après nous, il est beaucoup plus important de demander aux Teams Leaders et au reste de la ligne hiérarchique, de sensibiliser les agents sur le contrôle sans contact, la désinfection des mains, ...

c. Formations



Les formations doivent se donner le plus possible en visio-conférence. Lorsque ce n'est pas possible, il faut que les règles sanitaires soient appliquées : 1,5m entre les agents, port du masque, désinfection... mais l'accent est également mis sur l'aération des locaux.

Les détecteurs de CO2 seront aussi distribués aux instructeurs compétences afin d'aérer les locaux quand cela est nécessaire.

Nous avons demandé si des tests avec des détecteurs de CO2 seront faits également à bord des trains. Le Conseiller en Prévention nous répond que des analyses ont été faites sur le renouvellement de l'air dans les trains et que, dans la plupart des cas, les chiffres étaient dans les normes légales.

8. Accidents de travail (2021BCE552)

Pas discuté

9. Conclusion analyse suite à l'incident de Bruxelles Nord (test Linda)

Ce point sera abordé lors du CEPPT du mois de décembre.

10. Plan d'actions par rapport au taux d'absentéisme au sein de l'accompagnement suite à l'analyse du bien-être psychosocial

► La direction n'a pas eu (pris) le temps d'analyser la situation et ce point sera abordé lors du CEPPT du mois de décembre.

Nous déplorons que ce point, qui est d'une importance primordiale vu qu'il concerne le mal-être important qu'il y a chez le personnel d'accompagnement, soit reporté. Nous demandons avec insistance qu'un CEPPT extraordinaire soit organisé début décembre pour discuter de ce point.

► La direction nous répond qu'elle va voir si c'est possible.

11. Présentation horaires individuels

Pas discuté.

12. Présentation plan anti-agression



► La direction nous présente son nouveau master plan anti-agression en 7 points.

Nous constatons d'abord qu'il manque un point important dans ce plan : **le manque de personnel. Il n'y a pas de plan anti-agression, ni de sécurité, sans personnel supplémentaire.**

On demande aux agents Securail d'assurer de plus en plus de charges de travail : Agatha, la procédure Stop&Go, le contrôle d'accès des trains vers la mer,...

Du coup, il n'y a plus de personnel pour les interventions en gare.

Le manque d'effectif et le manque de repos du personnel ont un effet direct sur les agressions. Ce n'est un secret pour personne que du personnel fatigué est plus irritable que du personnel bien reposé. Du coup, nous nous trouvons dans un cercle vicieux d'absentéisme.

Nous sommes aussi étonnés de voir que la digitalisation est considérée comme un point positif pour la diminution des agressions. Nous constatons sur le terrain que la digitalisation est également une nouvelle source de tension à bord des trains.

Concernant la communication, nous déplorons qu'actuellement on sensibilise surtout le personnel à faire du chiffre, et à scanner le plus possible de cartes Mobib plutôt que de faire le maximum pour éviter le danger. Nous constatons surtout que l'on sensibilise sur le contrôle et pas tellement sur la sécurité.

Nous demandons également qu'une attention particulière soit donnée aux trains dit "sensibles", les trains qui circulent au-delà de 22h. En effet, nous constatons une désertification toujours plus grande des gares tard le soir et nous sommes de plus en plus souvent seuls à bord des trains. Et ce, pour des raisons purement économiques.

Nous sommes aussi choqués de lire qu'un des objectifs est de résoudre le problème de la victimisation. Pour la direction, le personnel victime d'agression doit tourner la page le plus vite possible et retourner à quai et dans les trains afin d'être à nouveau productif. Voilà qui manque cruellement d'humanisme vis-à-vis de nos collègues victimes.

Nous tombons presque de notre chaise quand nous lisons qu'une des propositions du plan est "d'adapter" les heures d'ouverture des gares. Par adaptation, on parle de fermeture de guichets et de suppression de postes de sous-chefs. Depuis quand la désertification des gares est une solution pour un plan anti-agression ?

► La direction nous répond que s'il n'y a plus de personnel en gare, celui-ci ne risque plus de se faire agresser... **C'est tellement évident...**

► La direction nous répond qu'elle fait de son mieux avec les moyens qu'elle a et que ces moyens ne changeront pas dans les mois à venir.

C'est donc vers le ministre Gilkinet que nous devons nous tourner ?

Nous sommes aussi déçus de voir que la direction de Securail n'a pas pris le temps de préparer le point qui le concernait, c'est à dire, la formation des agents Securail. En effet, cela fait bientôt deux ans que les chiffres des accidents du travail chez Securail montent de façon inquiétante. Nous avons demandé à la direction d'élaborer un plan d'action pour améliorer ces chiffres. Apparemment, le point n'est pas assez important pour qu'il mérite un peu d'attention de la part de la direction. Le point est reporté au prochain CEPPT.

13. Chiffres agression

Point reporté

14. Missions PPT locaux versus CEPPT (2021BCE556)

Point reporté

15. Plan hivernal (2021BCE557)

Point reporté

16. Formation agents Securail et B-MS

Point reporté

17. Passer en revue le tableau d'actions

Point reporté

► La direction propose de faire un comité extraordinaire supplémentaire la semaine prochaine. Lors de ce comité les points non traités seront à l'ordre du jour.



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 :

