


Thierry Moers &
Nicky Masscheleyn
Secrétaires nationaux

GRUPE DE TRAVAIL NATIONAL CONDUCTEURS DE TRAIN



cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

GRUPE DE TRAVAIL NATIONAL CONDUCTEURS DE TRAIN

1. Nouvelle organisation : analyse.

Dans le District Sud-Ouest, il apparaît que dès janvier 2022, les teamleaders ne seront plus responsables des conducteurs d'une seule et même série, mais de conducteurs répartis dans des séries différentes. Le motif avancé par le manager driver est la polyvalence. Après vérification, ce type d'organisation ne sera pas mis en place dans le district Sud-Est.

2. Temps de manipulation de l'E-Drive dans le temps de prestation.

- Il est essentiel que le temps de manipulation de l'E-Drive soit pris en compte dans l'avis 44.

- Les temps repris au niveau de l'avis 44 ne sont pas assez souvent respectés (Ex. : dans la très grande majorité des cas, les temps de relais ne sont pas respectés).



- L'arborescence de l'E-Drive est extrêmement mal faite, ce qui rallonge le temps de manipulation.

- Les temps de prise de service et de fin de service doivent être adaptés. En effet, nous constatons que le temps de prise de service chez les accompagnateurs est de 20 minutes.

- Des problèmes de synchronisation, de 3G et de wifi sont constatés. Le matériel proposé est dépassé et par conséquent pas assez puissant. Afin de faire du bon travail, il faut du matériel performant.



- De nombreux bugs de synchronisation sont constatés entre la tablette et le smartphone.

- Des gros problèmes sont constatés dans le classement présenté dans APS lors d'une demande de congé. En effet, cela manque de transparence et la situation présentée dans APS ne correspond pas à la réalité. De plus, lorsque le congé est refusé, le conducteur n'a plus accès à son classement.

- Il n'est pas possible de demander un congé spécifique sur l'E-Drive (ex. : Promotion sociale, DS, SY...). Il faut à chaque fois téléphoner au planificateur pour le préciser.
- La tablette ne permet pas une vérification aisée de sa situation en matière de CX/RX/JC/CN
- Nous constatons un problème en ce qui concerne le TC286 informatisé. En effet, lors d'un relai conducteur et en cas de « bug informatique », ce qui est très régulier, le conducteur qui relaie, n'a pas les infos en cas de modification de la composition du train en cours de route.
- Au niveau de APS, nous constatons que le programme ne prend pas en compte les journées de temps partiel dans sa liste de congés à accorder.
- Nous considérons que la digitalisation (E-DRIVE) accapare beaucoup trop l'attention du conducteur sur l'écran de la tablette au lieu d'avoir toute son attention sur son travail.

 **Au vu des différents problèmes constatés, la CGSP Cheminots va demander la mise en place d'un groupe de travail avec la présence de techniciens afin de rapporter les problèmes constatés. (demande déjà effectuée en sous-commission paritaire ce 1^{er} décembre)**

3. Concept Eco-Driver et bien-être au travail :

- Nous constatons que dans certains dépôts, les instructeurs font varier le CA des agents en fonction de leur façon de rouler. (Ex. : rouler plus vite ou moins vite que la vitesse consigne)

 **Après vérification, il apparaît que sur certains tronçons, la vitesse consigne est plus élevée que la vitesse autorisée, ce qui peut induire le conducteur en erreur. (Bruxelles-Midi jonction)**

- Lors de la finalisation du dossier « Revalorisation », des formations « Eco-Driving » devaient être mises en place. A ce jour, il n'en est rien. **(la CGSP interviendra au Comité national de la formation)**
- Malgré ce qui était prévu dans le dossier « Revalorisation », aucun aménagement de fin de carrière n'a été mis en place.
- Certains dépôts utilisent la note Philips, à savoir la diminution de l'intervalle entre deux prestations à 8h. Nous considérons que cette note est en totale contradiction avec la réglementation 541 et la loi qui impose un intervalle minimal de 11h.

4. Charge de travail et heures supplémentaires

- La charge de travail dans les services est trop importante.
- Il n'y a aucune pause définie dans les prestations. Il arrive fréquemment, que les trains et les opérations se succèdent et qu'il soit impossible de prendre le temps de manger quelque chose.
- Les services de 6h ou proches de 6h n'existent pratiquement plus, ce qui ne permet plus de diminuer efficacement la moyenne horaire des séries.
- Au vu de l'accumulation des heures supplémentaires et des CX/RX, il paraît évident que le nombre de conducteurs et personnel de maîtrise instruction (ETP) prévu est insuffisant.
- Le calcul du cadre ne prend pas en compte le nombre, parfois très conséquent, des services HS (services hors-série, BNX, trains spéciaux, trains supplémentaires, ...)
- Nous constatons qu'il y a de plus en plus de conducteurs réserves en période de vacances (RCV), ce qui ne permet pas d'accorder un maximum de congés.
- Le temps de travail des agents qui sont en temps partiel n'est pas adapté afin d'éviter les heures supplémentaires. La conséquence est que, non seulement ils perçoivent une allocation de l'ONEM, mais également un sursalaire et le paiement des heures prestées. Ces agents perçoivent donc une rémunération plus élevée que les agents en régime normal.
- Trop souvent, nous constatons des erreurs ou une mauvaise gestion au niveau de la planification. Ont-ils suffisamment de personnel afin d'effectuer un travail de qualité ?

Des problèmes de communication sont constatés au niveau de l'OCC

► Demande d'une réunion auprès de Carliez afin de discuter des problématiques de RTTM. (la réunion RTTM est planifiée le mercredi 22 décembre)

5. Perspectives de carrière



- Permettre aux conducteurs d'atteindre le grade de conducteur de train principal, soit en mettant en place un examen, soit après un certain nombre d'années (20, 25 ans ?).



Dans tous les cas, bien veiller aux conditions d'organisation afin d'éviter que seulement un petit nombre de conducteurs réussissent l'examen.

- Il n'y a pas assez de transparence en matière d'offre d'emploi en interne (SNCB, Hr-rail, Infrabel). En effet, il est très difficile de consulter aisément les différentes offres des différentes entités sur une seule et même plate-forme.

6. Evaluation des conducteurs : analyse.

- Si le teamleader n'a pas pu contrôler tous les points de contrôle du conducteur au 31 décembre, le conducteur doit se préparer à un examen des connaissances professionnelles spécifiques.

- Les instructeurs ont-ils le retour des questions posées aux conducteurs sur l'E-Drive ?

7. Formation et maintien des connaissances linguistiques

- Certains conducteurs ont fait la démarche de passer et réussir l'examen SELOR. Cependant, cet effort n'est pas récompensé. Il serait important de faire valoir les connaissances SELOR sur la fiche de salaire du conducteur.

- Les journées prévues de formation en langue ne permettent pas de maintenir une connaissance optimale. De plus, d'une CTC à l'autre, les jours de formation sont plus ou moins importants.

8. Divers

- Problèmes constatés dans les commandes des vestes ou fourniture. En effet, le délai d'attente est beaucoup trop long.

- Nouvelle réglementation au niveau du frein à vis. Donc, une adaptation doit avoir lieu au niveau de la consigne 44.



- Nous constatons un problème en ce qui concerne les annonces maladies. En effet, régulièrement, le médecin Securex se rend chez l'agent malade, avant même qu'il ne se soit rendu chez son médecin.

- Que faire si l'agent se retrouve avec ½ CN en reliquat (situation pouvant se présenter, par exemple, pour les agents ayant accès au 4/5 corona)

- Droit à la déconnection : les conducteurs souhaiteraient avoir des casiers afin d'y disposer leur tablette et pouvoir la recharger. Cela évitera de devoir la ramener au domicile.

Voilà le résumé de notre groupe de travail, la journée fut riche en débats et analyses.

Il fut compliqué de tout dire sur la journée, vu le nombre de problématiques qui se posent à la conduite.

C'est pourquoi, dans le futur, il faut organiser deux groupes de travail chaque année. Nous organiserons également des visites de dépôts afin de discuter avec le personnel.

Comme évoqué lors du groupe de travail, la CGSP/ACOD a demandé à la sous-commission paritaire du 1er décembre une évaluation des moyens mis à disposition du personnel conduite (tablette, GSM, matériel....)

Dès que nous aurons reçu la réponse de la direction, nous communiquerons la date afin de s'organiser pour libérer quelques techniciens pour cette réunion.



Une deuxième réunion est déjà prévue le 22 décembre au niveau des problèmes RTM.

Pour les autres sujets évoqués lors du groupe de travail, nous interpellons la Direction afin d'avoir des réponses à nos questions et nous reviendrons vers vous dès que nous aurons les réponses.

Pour conclure, n'attendons pas un groupe de travail pour soumettre un point ou un problème à la Direction. Nous sommes à votre service pour toute intervention dans chaque organe paritaire.

Les secrétaires nationaux

Moers Thierry et Nicky Masscheleyn