

## SOUS COMMISSION PARITAIRE NATIONALE

### Compte rendu de la réunion du 18 avril 2018

#### MOTION D'ORDRE DEPOSEE PAR LA CGSP

En application du protocole d'accord social 2016-2018, nous demandons qu'une augmentation du pouvoir d'achat, en faveur de l'ensemble des cheminots, soit élaborée en tenant compte des améliorations de productivité identifiées, mesurables et effectivement exercées.

Dans ce contexte, une attention particulière doit être accordée aux anomalies barémiques afin que les incohérences soient supprimées.

De plus, en application de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail, modifiée par la loi du 18 décembre 2002, nous insistons pour qu'un règlement de travail valable pour l'ensemble des travailleurs des Chemins de fer belges soit rédigé et présenté aux instances paritaires requises.

La CGSP formule une déclaration au cours de laquelle:

- nous souhaitons des éclaircissements au sujet de l'application des mesures relatives au temps partiel suite aux nouvelles dispositions imposées par l'ONEM. En effet, dans certains cas, l'ONEM procéderait à la récupération de ses indemnités en cas de reprise par l'agent à temps plein ;

- nous nous insurgons quant à la suppression de la gratuité de transport des vélos à bord de certains trains pour les cheminots ;

- nous revenons sur l'adaptation du RGPS 575, approuvée unilatéralement, sans l'accord des OR, lors de la CPN du 13 novembre 2017.

En effet, nous demandons, d'une part, à connaître le calendrier prévu par HR Rail, et, d'autre part, connaître le nombre d'agents qui sont toujours en attente d'un reclassement et les mesures qui sont prises en vue de sa réalisation ;

- nous intervenons au sujet du conflit social à la SNCF, au sujet duquel nous insistons pour que la SNCB n'exerce aucune ingérence, notamment en imposant des prestations supplémentaires à des conducteurs belges ;

- nous interrogeons sur la procédure de recrutement des accompagnateurs de train basée sur un avis de 2017 ;

- nous interpellons la SNCB quant aux modifications intervenues dans le Code Ferroviaire qui n'intègre plus

le métier d'accompagnateur de train dans la catégorie des « métiers de sécurité » mais le considère comme l'exécution d'une « mission de sécurité ». Quelles sont les implications pour les agents de ces nouvelles dispositions ?



- nous insistons pour obtenir des informations précises au sujet de la concentration des agents info trafic ;
- nous nous inquiétons de l'initiative d'Infrabel d'instaurer une gestion « personnalisée » par les agents eux-mêmes du déroulement des tableaux de service à I-TMS. Nous souhaitons des compléments d'information à ce sujet et des précisions sur le respect des dispositions réglementaires (RGPS 541) ;
- nous interrogerons Infrabel au sujet de l'externalisation de certains travaux d'entretien (Ottignies, Arr 54, ...). Nous rappelons notre opposition à ces initiatives et notre attachement au maintien des activités aux mains des cheminots ;
- nous questionnons Infrabel au sujet du transfert, révélé par la presse, de la gestion de l'Infrastructure ( $\pm$  1000 km de voies) du Port d' Anvers vers un opérateur privé ;
- nous demandons à HR Rail la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives à l'octroi de fonctions supérieures ;
- nous sollicitons des informations au sujet de l'installation des lauréats de l'épreuve de chef de bureau et de l'organisation de l'épreuve pour le passage des secrétaires comptables non-statutaires vers le grade statutaire.

Le Président répond que:

- les dispositions relatives à l'application du temps partiel, selon les normes fixées par l'ONEM, n'ont pas été modifiées et qu'aucun effet rétroactif n'est prévu. Il demande de transmettre au bureau de principe, la situation précise à l'origine de notre intervention ;
- le problème du transport des vélos à bord des trains a été solutionné. En effet, depuis le 16 avril, les cheminots, sur présentation du libre-parcours, bénéficient du maintien de la gratuité ;
- la SNCB a affirmé qu'elle ne prendrait aucune initiative visant une ingérence dans le conflit social français ;
- les recrutements d'accompagnateurs se poursuivent régulièrement en séries successives en vertu d'un avis HR de 2017, le cas échéant, un nouvel avis de recrutement « 2018 » sera publié ;
- les modifications de Code Ferroviaire feront l'objet d'une information destinée aux agents concernés ;
- la concentration des agents info trafic est un dossier toujours en réflexion. B-TR assurera une information prochainement. Dans le même ordre d'idées, une information sera communiquée au Comité Entreprise Stratégique du 3 mai au sujet de la réorganisation de certains services B-TR, B-ST et B-HR ;

- le représentant d'Infrabel n'a pas connaissance de l'externalisation de certains travaux d'entretien. Il demande de lui transmettre des situations précises ;
- des discussions et une réflexion sont en cours au sujet de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire du Port d' Anvers mais aucune décision, à ce jour, n'a été prise.
- les nouvelles dispositions relatives aux fonctions supérieures sont dans une phase d'analyses. Les résultats seront communiqués lors d'une prochaine SCPN ;
- que les lauréats de l'épreuve de chef de bureau ont été consultés et que des actions sont prises afin de réaliser les installations ;
- l'organisation d'une épreuve statutaire de secrétaire comptable est à l'examen.

## ORDRE DU JOUR

### 1. RGPS fascicule 571 - Absence pour maladie ou accident de la vie privée

Les exigences techniques et opérationnelles impliquent, selon HR Rail, une révision des procédures mises en place concernant les contrôles médicaux et les tâches administratives qui y sont liées.

Dans ce cadre, HR Rail propose d'adapter le RGPS fascicule 571.

Nous intervenons afin de formuler plusieurs questions :

- la CAMA intervient-elle dans la procédure d'arbitrage (article 13) ?
  - l'article 14 fait référence à la « partie la plus diligente ». Peut-on préciser la notion qui entoure cette appellation ?
  - l'article 15 précise que « si le médecin juge l'absence non justifiée sur le plan médical, l'agent doit reprendre son service le premier jour ouvrable qui suit ».
- Dans ce contexte, quelle est la situation administrative de l'agent entre le moment de la constatation du médecin contrôleur et la décision du médecin arbitre ? Reste-t-il couvert médicalement ?

La dérogation qui peut être accordée à un agent, dans le cas d'une sortie autorisée, de ne pas se présenter au Health Center, est, le cas échéant, autorisée par le BLP sur la base d'informations transmises par Health4Rail.

Toutefois, le BLP se base-t-il sur les seuls éléments fournis par Health4Rail ou d'autres critères entrent-ils également en compte ? A qui appartient la décision finale ?

Selon nous, cette disposition, qui va dans le bon sens, risque d'engendrer des difficultés en l'absence d'une confirmation de l'accord de dérogation délivré par le BLP.

- quelle est la nature des frais de procédure prévus dans la procédure d'arbitrage ?



- la CAMA n'intervient pas dans cette procédure. Son rôle se limite au contrôle des aptitudes physiques ;
- la partie « diligente » est remplacé par la partie la plus intéressée ;
- durant la période nécessaire à la procédure d'arbitrage, l'agent reste considéré comme en maladie
- la dérogation qui peut être accordée à un agent, dans le cas d'une sortie autorisée, de ne pas se présenter au Health Center est confirmée à l'agent par le BLP qui se base sur les informations qui lui sont communiquées par Health4Rail. Celles-ci pouvant être complétées par des renseignements qui auraient été confiés volontairement par l'agent à son chef immédiat.
- les frais de procédure d'arbitrage s'élèvent à 75€ et sont fixés forfaitairement par Arrêté Royal.

Le document doit être adapté et sera soumis à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

## 2. Traitement de données à caractère personnel

Jusqu'au 25 mai 2018 le traitement de données à caractère personnel est réglé par la loi du 8 décembre 1992 - Loi relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

A partir du 25 mai 2018 le traitement de données à caractère personnel sera réglé par le règlement Européen (UE) 2016/679 du parlement Européen et du conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et la loi du 3 décembre 2017 - Loi portant création de l'Autorité de protection des données

Ces dispositions remplacent et annulent l'avis « 43 H-HR 2012 Traitement de données HR à caractère personnel » pour que le contenu soit conforme à la nouvelle réglementation.

Nous prenons acte.

## 3. Approbation du PV n° 1184

Nous formulons quelques remarques, notamment au sujet de :

- la liste des agents investis d'un poste de confiance
- l'octroi des fonctions supérieures pour les agents info trafic. Suite à notre demande, la période requise est portée de 7 à 1 jour,
- la situation d'YPTO que le nouveau manager viendra expliquer lors de la prochaine réunion

Le PV est approuvé



#### 4. Temps partiel

Le Président demande que les OR définissent leur position afin de savoir si les négociations doivent se poursuivre au sujet de l'harmonisation des régimes de travail à temps partiel.

Nous sommes opposés à l'élargissement de la réforme du régime du travail à temps partiel au-delà des dispositions légales imposées par l'ONEM

#### 5. Modification des conditions d'accès au grade de contrôleur des circulations (niveau 2) – Epreuve fermée

Les conditions d'accès actuelles au grade de contrôleur des circulations (niveau 2) prévoient que les contrôleurs des circulations (niveau 3) doivent compter une ancienneté de grade d'au moins 5 ans pour pouvoir participer à l'épreuve fermée.

HR Rail propose de ramener cette ancienneté de grade à **2 ans**, de manière à permettre aux contrôleurs des circulations (niveau 3) d'être promus plus rapidement au grade de contrôleur des circulations (niveau 2).

Par ailleurs, afin d'éviter une pénurie de contrôleurs des circulations (niveau 2), HR Rail propose également de pouvoir supprimer cette condition d'ancienneté, en fonction des besoins et à la demande de la direction concernée. Dans ce cas, les contrôleurs des circulations (niveau 3) pourraient participer à l'épreuve fermée de contrôleur des circulations (niveau 2) dès leur régularisation (signalement « bon »).

Enfin, à cette occasion, certaines dispositions des conditions d'accès au grade de contrôleur des circulations (niveau 2) seraient mises en conformité avec les dispositions générales prévues par le RGPS – Fascicule 501 – Titre I.

Nous obtenons qu'une épreuve soit organisée cette année encore.

Le document est approuvé.

#### 6. Interdiction de participation aux épreuves (RGPS – Fascicule 501 – Titre I – Partie I)

Il est prévu entre autres dans le RGPS – Fascicule 501 – Titre I – Partie I – Chapitre VII qu'une interdiction de participation aux épreuves est prononcée, pour une période d'un an, à l'égard des candidats qui ont obtenu moins de 8/20 à la seconde partie de l'épreuve. Cette interdiction est valable pour les épreuves qui donnent accès au même grade et pour les épreuves qui donnent accès à un autre grade mais dont le programme est identique.

Certaines épreuves donnant accès à certains grades sont toutefois soit composées d'une seule partie, soit de deux parties, de trois parties ou plus, ces parties pouvant par ailleurs être composées de plusieurs matières (entretien, épreuve pratique, compétences orales, ...) qui sont cotées conjointement.





Dans le but de clarifier le moment où cette interdiction est prononcée, HR Rail propose de désormais infliger l'interdiction aux agents qui ont obtenu moins de 8/20 à l'entretien à condition que cette matière soit prévue pour l'épreuve à laquelle ils ont participé et qu'elle soit cotée séparément.

Nous prenons acte.

#### 7. Epreuves organisées pour une zone géographique déterminée – Priorité de proximité

Les Chemins de fer belges se trouvent régulièrement confrontés à la difficulté de combler les emplois vacants situés dans certaines régions du pays, principalement la région de Bruxelles-Capitale.

Afin de favoriser la sélection d'agents pouvant rejoindre rapidement leur siège de travail, lorsqu'une épreuve est organisée pour une zone géographique déterminée, HR Rail propose de prévoir la possibilité de limiter l'accès aux candidats domiciliés dans un secteur géographique déterminé. Ce secteur géographique regrouperait différentes communes identifiées par leur code postal.

Cette mesure serait activée en fonction des besoins, à la demande de la direction concernée. Lorsque c'est le cas, la liste des codes postaux concernés serait reprise dans la jobnews annonçant l'épreuve.

Nous intervenons pour trouver la situation un peu paradoxale puisque d'une part, il s'agit de trouver des candidats et, d'autre part, de fixer des limites à la participation à certaines épreuves.

De plus, nous nous interrogeons quant à la sécurité juridique de cette proposition qui risque d'être considérée comme discriminatoire eu égard à la garantie d'égalité applicable à tous les citoyens pour l'accès aux emplois publics.

Nous prenons acte de ce document.

#### 8. Etudiants jobistes – Vacances d'été 2018

Afin de pouvoir répondre aux demandes de congé du personnel des Chemins de fer belges pendant les vacances d'été 2018, HR Rail procédera au recrutement de :

- 733 étudiants jobistes pour la SNCB  
247 étudiants jobistes pour la direction B-Marketing & Sales  
318 étudiants jobistes pour la direction B-Technics  
166 étudiants jobistes pour la direction B-Stations  
2 étudiants jobistes pour la direction B-Finances
- 135 étudiants jobistes pour Infrabel  
87 étudiants jobistes pour la direction I-Asset Management  
9 étudiants jobistes pour la direction I-Finance & Business Administration  
2 étudiants jobistes pour la direction I-Corporate & Public Affairs  
7 étudiants jobistes pour la direction I-Traffic Management & Services  
30 étudiants jobistes pour la direction I-Information & Communication  
Technology



- 19 étudiants jobistes pour HR Rail
- 12 étudiants jobistes pour la direction H-Human Resources – Caisse des soins de santé
- 7 étudiants jobistes pour la direction H-Human Resources

#### 9. Octroi de l'échelle de traitement 325

Pas de document.

Nous précisons que nous sommes partie prenante pour rouvrir ce dossier sur de bonnes bases de concertation.

#### 10. RGPS 501 – TITRE II : publication de l'ensemble des programmes des épreuves de sélection adaptation de certains programmes spécifiques des épreuves de sélection 1er et 2eme groupes – session 2018

En préparation aux épreuves de sélection de la session 2018, certains programmes prévus dans le cadre des épreuves de sélection des 1er et 2ème groupes doivent être adaptés à la demande des services utilisateurs.

De plus, suite à la publication prochaine du RGPS – Fascicule 501 – Titre II – Conditions particulières d'accès aux emplois, plus aucune distinction n'est faite entre les emplois techniques et les emplois autres que techniques.

Le document est approuvé.

#### 11. Réponse à la motion d'ordre concernant la validation des retards de trains

Voici, en intégralité, la réponse du directeur HR Rail. Nous considérons que celle-ci est révélatrice de l'état actuel du dialogue social au sein des chemins des fer et de la considération accordée par la direction envers le personnel.

Messieurs les représentants des organisations reconnues,

Vous trouverez ci-après mes réponses aux différents arguments que vous avancez pour justifier une validation des retards de train à l'égard des membres du personnel des Chemins de fer belges.

#### DISPOSITIONS LEGALES

95 % du personnel des Chemins de fer belges sont constitués d'agents statutaires. Vous parlez d'équité. Il me paraît alors beaucoup plus normal que les 5 % de contractuels suivent les règles appliquées à la majorité et pas le contraire. Je rappelle que les mesures d'augmentation de la productivité faisaient partie de l'accord social 2016-2018, lequel reprenait textuellement la suppression de la compensation des retards de train.



## BENCHMARK

Le fait que les entreprises que vous citez valident les retards de train n'implique pas de facto que les Chemins de fer s'alignent. Les travailleurs de ces entreprises sont des clients du rail, peut-être souvent à la suggestion de leur employeur et il n'est dès lors pas anormal que les retards soient couverts.

La situation des Chemins de fer est très différente. Leur mission est de faire rouler les trains à l'heure. Quand des retards sont enregistrés, il faut avouer que valider, comme temps de travail, les retards encourus par les membres du personnel des entreprises qui les génèrent, alors que, de plus, ils voyagent gratuitement, donne un signal pour le moins négatif à l'opinion publique.

## LUTTE CONTRE L'ABSENTEISME

Vous faites allusion aux groupes de travail initiés dans le cadre du bien-être au travail et de l'absentéisme. Les enquêtes menées notamment au sein d'HR Rail révèlent de nombreux facteurs qui influencent la problématique, mais les retards de train ne sont pas cités. De plus, si des retards devaient interférer sur la balance travail/vie privée, il me paraît plus évident qu'il s'agirait du temps perdu lors des trajets de retour, qui, de toutes façons, ne font l'objet d'aucune compensation, ni aux Chemins de fer, ni ailleurs.

## PRATIQUE SOCIETALEMENT ACCEPTABLE

Je n'ajouterai rien à ce que j'ai énoncé à la fin du paragraphe relatif au benchmark.

## FACILEMENT IMPLEMENTABLE

La décision de refuser la validation des retards de train relève d'une décision purement de principe, l'aspect technique est sans objet.

EN conséquence de tout ce qui précède, je ne peux malheureusement pas donner de suite favorable à votre demande.

Le Président de la SCPN,

Paul Hautekiet  
Directeur général de HR Rail

Pierre LEJEUNE – Filip PEERS  
Secrétaires Nationaux