

**Résumé:**

- ✓ La CGSP-cheminots a obtenu qu'une épreuve spéciale de rédacteur pour les commis soit organisée prochainement.
- ✓ Nous avons réclamé une indemnité « Vélo ».
- ✓ Nous avons insisté afin que la filière AMV reste accessible via une épreuve professionnelle. La direction s'engage à organiser des épreuves passerelles d'AMV vers AMS ainsi que des épreuves professionnelles d'AMV.
- ✓ A notre demande le dirigeant d'YPTO et B-IT est présent à la SCPN afin de répondre à nos questions suite au lancement d'un appel d'offre pour des services informatiques. Il nous donne des garanties à propos du maintien de l'emploi et de la mise en place d'un plan de formation.
- ✓ Nous avons mis la problématique du graissage des aiguillages par les AMS à l'ordre du jour. La direction s'engage à discuter de la revalorisation de la filière voies.
- ✓ Nous avons dénoncé la remise tardive des propositions de mesures disciplinaires (P88) introduites dans le cadre des actions syndicales de l'année passée.

SOUS COMMISSION PARITAIRE NATIONALECompte rendu de la réunion du 7 juin 2017

Avant de procéder à l'examen de l'ordre du jour, la CGSP formule une déclaration au sujet :

- de l'arrêt de la Cour Constitutionnelle qui suspend la loi du 3 août 2016 et ses conséquences sur le déroulement des élections sociales ;
- de la liste des grades qui seront concernés par la mise en place de la loi sur la continuité du service ;
- des propositions tardives de mesures disciplinaires (P88) introduites dans le cadre des actions syndicales ;
- des conditions d'accès au grade de coordinateur technique à B-TC qui devraient être étendues aux ouvriers chefs d'équipe

Le président répond :

- que le service juridique d'HR Rail est chargé de rédiger un mémoire en réponse à l'arrêt de la Cour Constitutionnelle.

Cet arrêt suspend, d'une part, la limitation de l'exercice du droit de grève aux seules organisations reconnues et représentatives et, d'autre la limitation de la participation aux élections aux seules mêmes organisations.

Un arrêt d'annulation devrait être confirmé au cours des 3 prochains mois. Ensuite, une initiative législative correctrice devrait être prise par le Cabinet Bellot.

A ce jour, HR Rail confirme l'organisation des élections sociales pour 2018 ;

- en ce qui concerne la fixation de la liste des grades qui seront définis comme nécessaires à la mise en place d'un service de continuité, le Président précise qu'il s'agit d'une attribution dévolue aux seules entreprises, en dehors des organes du dialogue social, une information sera communiquée au Comité de Pilotage ;



- que HR Rail examine la problématique de l'introductive tardive des P88 et qu'une réponse sera transmise aux organisations syndicales la semaine prochaine ;
- que la question de l'accès au grade de coordinateur technique sera examinée par la SNCB

ORDRE DU JOUR

1) Approbation des PV n° 1172 et 1173

Nous formulons quelques remarques, notamment au sujet de l'exode des conducteurs de train. La SNCB confirme qu'elle est occupée à réaliser une analyse et viendra à la scpn avec plus d'infos.

Au sujet de l'incident de Deinze, nous souhaitons savoir qui peut décider de supprimer un train bondé? La SNCB explique que la responsabilité est partagée entre l'accompagnateur de train et le rdv. Dans certains cas l'accompagnateur de train peut décider de supprimer un train. Nous intervenons pour souligner que supprimer un train archi-bondé fait peser une lourde responsabilité sur les épaules des accompagnateurs de train. Nous demandons que cette notion de responsabilité partagée soit communiquée aux agents. Le PV n° 1172 est ensuite approuvé.

Etant donné la réception tardive du PV n° 1173, nous demandons que son approbation soit reportée à la prochaine réunion.

2) Modification des conditions d'accès au grade de commis d'exploitation

Les conditions d'accès actuelles au grade de commis d'exploitation prévoient que ce grade est notamment accessible :

- aux lauréats des épreuves donnant accès aux grades de sous-chef de gare adjoint "cargo" ou "voyageurs", de sous-chef de gare "cargo" ou "voyageurs" et de sous-chef de gare principal "cargo" ou "voyageurs", organisées en vertu des dispositions réglementaires relatives à ces grades et non régularisés dans un de ces grades pour cause d'échec à l'issue de la formation professionnelle de leur spécialité ou à l'initiation locale ;
- sur demande, aux commis aux écritures, commis-comptables, commis-dactylographes et commis de factage.

La SNCB ne souhaite plus maintenir ces modes d'accès. Par conséquent, HR Rail propose de les supprimer.

Nous intervenons pour demander à connaître le nombre d'agents potentiellement concernés et la portée de cette proposition dans le cadre de la réutilisation du personnel.

De plus, nous intervenons au sujet des sous-chefs de gare « voyageur » qui ratent leur formation, ils peuvent actuellement être repêchés comme commis d'exploitation. L'avis élimine cette possibilité.

Nous demandons que la SNCB propose des solutions alternatives pour repêcher ces agents ayant échoué.

3) Document d'information - Enquête fédérale – Déplacement domicile-lieu de travail

Plan de déplacement d'entreprise de la Région Bruxelles-Capitale

En exécution de la loi-programme de 2003 et de ses arrêtés d'exécution concernant le diagnostic fédéral domicile – lieu de travail, l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 et de l'ordonnance du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 concernant le plan de déplacement d'entreprise, les Chemins de fer belges sont tenus d'organiser une consultation concernant les déplacements entre le domicile et lieu de travail des agents et du personnel externe occupé au moins à 50 % du temps dans les sites des chemins de fer belges (Situation au 30 juin 2017).

Ces deux obligations ne sont pas identiques. L'obligation fédérale (SPF Mobilité et Transport) ne concerne que les trajets domicile-lieu de travail (via une enquête), l'accessibilité et les mesures déjà prises. Par conséquent, seules ces données sont collectées (diagnostic). Les organes de consultation compétents doivent être également informés et un avis sur le diagnostic doit être émis.

L'obligation régionale (Région Bruxelles-Capitale) de rédiger un plan de déplacement d'entreprise comprend, en outre les données demandées au niveau fédéral, une analyse des déplacements des visiteurs et des fournisseurs ainsi qu'un plan d'action avec l'introduction de mesures contraignantes.

L'outil informatique mis à disposition par la Région Bruxelles-Capitale sera utilisé pour la réalisation de l'enquête.

Nous prenons acte de ce document d'information. Nous rappelons notre demande d'une indemnité "vélo" pour les cheminots qui viennent en bicyclette au travail. La direction répond qu'elle fera prochainement une proposition à ce propos.

Les résultats de l'enquête seront disponibles vers la fin 2017 et seront discutés paritairement.

4) Echec à l'épreuve publique d'agent de maintenance spécialisé (voies) – Inscription à la liste des candidats au grade d'agent de maintenance (voies)

Les dispositions réglementaires du RGPS – Fascicule 501 – Titre III – Partie III prévoient que l'agent de maintenance spécialisé (voies) qui ne peut être régularisé pour cause de connaissances professionnelles insuffisantes peut, à sa demande et moyennant l'avis favorable de la direction concernée, se porter candidat pour l'emploi d'agent de maintenance (voies) dans les conditions prévues au règlement pour la dévolution de cet emploi.

Outre cette possibilité, HR Rail propose de créer une passerelle descendante permettant aux candidats qui échouent à une épreuve publique donnant accès au grade d'agent de maintenance spécialisé (voies) d'être inscrits à la liste des lauréats pour le grade d'agent de maintenance (voies) sous certaines conditions.



Nous insistons afin que la filière AMV reste accessible via une épreuve professionnelle afin de permettre aux non-qualifiés d'accéder à un emploi au sein des chemins de fer.

Dans cette perspective, il nous semble plus opportun de recruter prioritairement des AMV qui viendront ensuite alimenter le grade d'AMS par la filière interne ?

Infrabel répond que des épreuves passerelles d'AMV vers AMS ainsi que des épreuves professionnelles d'AMV continueront à être organisées à l'avenir.

Le document est approuvé

5) Convention collective sur l'emploi du personnel non statutaire aux chemins de fer belges
Assurance groupe pour les rangs III non statutaires

Au sujet de la convention collective, nous rappelons notre position émise lors de la réunion du 31 mai 2017 et puisqu'il s'agit d'une mise à jour de la convention approuvée en juin 2016, nous exprimons un avis favorable.

A propos de l'assurance groupe, nous demandons que tous les cheminots puissent bénéficier de cette assurance groupe. Nous dénonçons la position des chemins de fer belges qui consiste à refuser d'accorder des avantages en faveur de l'ensemble des cheminots et qui ose proposer aujourd'hui un document qui accorde uniquement un avantage aux contractuels à partir du rang 3.

Le coût de cette assurance groupe est de +/- 1 million d'euro (968.000€/ année) pour +/- 475 agents.

Nous rappelons que dans le passé les agents de la voie n'ont rien obtenu.

Le document est refusé

6) Organisation d'une épreuve spéciale donnant accès au grade de rédacteur

HR Rail propose d'organiser prochainement une épreuve spéciale permettant aux agents détenant un des grades suivants d'accéder au grade de rédacteur :

- commis aux écritures ;
- commis aux renseignements téléphoniques ;
- commis-comptable ;
- commis-dactylographe ;
- chef-dactylographe ;
- commis de factage ;
- commis d'exploitation (utilisés dans une autre direction que la direction B-MS) ;
- (chef)-téléphoniste ;
- moniteur(trice)-informatique.

Nous intervenons pour demander d'ajouter à cette liste le grade d'annotateur à cette liste. La SNCB refuse.

Le document est accepté.



7) Conducteurs de train en échec à la formation professionnelle – Passage vers les grades de conducteur de manœuvre ou d'opérateur-conducteur infra

Les dispositions réglementaires actuelles du RGPS – Fascicule 501 – Titre III – Partie III prévoient que les conducteurs de train en stage ou à l'essai qui échouent au repêchage de l'épreuve de certification clôturant leur formation peuvent, sous-certaines conditions, être inscrits à la liste des candidats au grade de conducteur de manœuvre.

Afin d'augmenter les possibilités de repêchage de ces agents et de faciliter le comblement des postes d'un autre métier en pénurie, HR Rail propose qu'en cas d'impossibilité d'être installé comme conducteur de manœuvre, le conducteur de train qui échoue à l'issue de son stage ou de son essai puisse être repêché comme opérateur-conducteur infra.

Dans la foulée, les conditions de diplôme pour l'accès à ces grades seraient actualisées afin de tenir compte des nouvelles exigences pour l'obtention de la licence européenne de conducteur de train.

Document approuvé.

8) Fonction de formateur technique infrabel academy – Création et conditions d'accès

Infrabel attache non seulement une grande importance à la formation et à l'accompagnement de ses nouveaux employés, mais également à la formation continue de son personnel expérimenté.

La formation des agents chargés de l'exécution des fonctions ou des tâches liées à la sécurité occupe donc une place très importante chez Infrabel qui considère la sécurité comme une priorité.

Le formateur jouant un rôle crucial au niveau de l'ensemble du processus de formation, Infrabel Academy souhaite pouvoir sélectionner les agents disposant des compétences appropriées car disposer uniquement de quelques années d'expérience de terrain n'est pas suffisant. De plus, des compétences pédagogiques spécifiques sont essentielles.

Pour pouvoir sélectionner les personnes disposant des compétences appropriées, HR Rail propose de créer la fonction de "Formateur Technique Infrabel Academy", de sorte qu'un appel à candidatures ciblé puisse être lancé.

En outre, suite à la création de cette fonction chez Infrabel, l'emploi de formateur serait mieux valorisé et rendu plus attrayant. Désormais, une allocation forfaitaire serait attribuée à la place de l'allocation actuellement attribuée par heure de cours, ce qui simplifierait et réduirait également considérablement le travail administratif.

Nous rappelons notre demande en faveur de la création d'une école du rail pour l'ensemble des cheminots. Dans ce contexte, nous n'acceptons pas que la proposition ne vise que les agents d'Infrabel. Les agents des autres entreprises doivent pouvoir en bénéficier également.

Nous voulons en discuter dans le cadre d'une mesure générale au sein du groupe de travail API.



Infrabel explique qu'il veut uniformiser les conditions de travail pour tous les formateurs I-TMS et I-AM.

De plus, cette proposition ne vise que les formateurs à temps plein. Pour les formateurs ponctuels, la circulaire 17 PS de 1996 reste d'application.

Nous intervenons pour demander la création d'un grade et non pas de fonctions.

Infrabel répond qu'à travers une fonction, les formateurs peuvent revenir après un certain temps à leur ancien métier.

Nous refusons mais sommes ouverts à la discussion dans le cadre du groupe de travail API et rappelons qu'il faut une même réglementation pour tous les cheminots. La CSC prend acte du document.

Le document est refusé

9) Adaptation de la rémunération suite au dépassement de l'indice-pivot

Suite au dépassement de l'indice-pivot 103,04 en mai 2017, le coefficient de liquidation de 1,6734 serait appliqué à partir du 1er juillet 2017 à certains éléments de rémunération dont les taux d'échelle et les suppléments de traitement énumérés dans le RGPS – Fascicule 520.

Le document est approuvé

Demandes d'information des Organisations Syndicales

A) Augmentation de la criminalité dans les gares

Un conseiller technique de la SNCB fournit des explications à propos de la prise en main de la sécurité dans les gares sur 3 piliers : du personnel sur le terrain (patrouilles dans les gares, trains, les control rooms...), des moyens technologiques (caméras,...) et la collaboration avec des partenaires (villes, communes, police, procureur du roi, autres services publics, tiers,...).

B) Situation B-IT

A notre demande M. Palmeri (Dirigeant de YPTO et B-IT) est présent à la scpn afin de répondre à nos questions suite au lancement d'un appel d'offre pour des services informatiques. A B-IT il y a actuellement une cinquantaine d'agents et la filiale YPTO emploie 250 contractuels. Le CA de la SNCB du 31 mars a décidé de lancer un appel d'offre de 195 à 270 millions d'euro (pour une période 5+1+1 ans) pour l'hébergement, l'exploitation de certaines applications, etc... Aujourd'hui il y a 250 à 300 externes qui travaillent pour Ypto.

Nous demandons dans quelle mesure le personnel sera affecté par cet appel d'offre. Il est répondu qu'aucun emploi à B-IT et Ypto n'est menacé. Le but est de faire évoluer le personnel B-IT. Le but est d'en faire des architectes capable d'encadrer le travail des sous-traitants qui feront plutôt du travail d'exécution. L'appel d'offre concerne 30 à 40 % du budget IT de la SNCB.



Nous demandons comment la direction compte empêcher que l'appel d'offre ne mène pas au dumping social. La direction ne nous donne pas de réponse à cette question.

Nous demandons quelles formations seront prévues pour permettre au personnel d'évoluer. La direction s'engage à nous présenter en octobre/novembre 2017 un plan de formation. La transition prendra entre 12 et 18 mois. M.Palmeri s'engage à revenir à la scpn en octobre 2017 afin de faire le point sur la situation. Une internalisation de personnel de la filiale YPTO vers B-IT n'est pas prévue.

C) Personnel I-AM – Graissage des aiguillages

A notre demande, un représentant I-AM vient présenter les dispositions de la circulaire 38 I-AM/2016 et apporter des éclaircissements aux inquiétudes du personnel.

Après échanges de vues, nous obtenons

- qu'un plan d'enseignement soit présenté au CNF
- que la valorisation de la filière voie soit discutée au sein du groupe de travail API

Le groupe de travail API se tiendra pour la première fois le 28 juin

Pierre LEJEUNE – Filip PEERS
Secrétaires Nationaux