

Les secrétaires nationaux:
Thierry Moers & Filip Peers.

EN RÉSUMÉ :

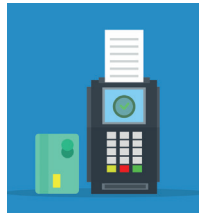
DÉCLARATION DE LA CGSP :

- Suppression du paiement en espèces et augmentation du tarif à bord
- Organisation d'une épreuve d'agent de sécurité principal
- Reclassement des inaptés
- Statutarisation des contractuels
- Introduction de Quinyx à BPT
- Mobilité interne pour les agents des chemins de fer
- Nouvelle procédure du contrôle médical
- Validité des examens
- Allocation du « SHIFTERK »
- Précompte professionnel
- Indexation des frais de repas en cas de prolongement de service
- Apurement du solde historique de CX/RX à la SNCB
- Avantages pour les contractuels refusés

Sous-commission paritaire nationale (SCPN) du 1er février 2023

VOICI, LES QUESTIONS ET DÉCLARATIONS DE LA CGSP :

Suppression du paiement en espèces et augmentation du tarif à bord :



Nous réitérons notre opposition à cette mesure et demandons qu'il n'y ait pas de perte de primes liées à la vente des billets à bord.

Nous exigeons une solution à ce propos.

► La direction prend acte de notre déclaration et organisera une réunion sur le sujet.

Nous interpellons le SPF-économie et demanderons une analyse juridique sur cette mesure.

Organisation d'une épreuve d'agent de sécurité principal :

Nous demandons l'organisation d'une épreuve fermée pour agent de sécurité spécialisé vers agent de sécurité principal.

► La direction nous répond que les agents ont pu postuler à une série de postes à profil dans le cadre de la nouvelle organisation de SECURAIL. Au deuxième trimestre de 2023 une nouvelle série d'examen « poste à profil » accessibles aux rangs 5 seront organisés pour combler environ 40 postes de rang 4 dont environ 25 pour SOC/CR et 15 répartis sur le pays.

Reclassement des inaptés :



Nous constatons sur le terrain beaucoup de problèmes à propos du reclassement des inaptés : des agents sont livrés à eux-mêmes et doivent postuler pour des postes à profil afin de trouver un nouveau job, HR propose à un agent inapte de démissionner comme statutaire et de revenir comme contractuel, des agents restent malades à la maison car « on ne peut pas les utiliser », etc...

Pour rappel, le statut prévoit : « Le cadre de chacune des sociétés des Chemins de fer belges comprend au moins 1,25 % de postes qui sont réservés au reclassement d'agents déclarés totalement et définitivement inaptés à leurs fonctions normales. ».

Nous demandons une liste précise avec les 1,25 % de postes réservés et combien de ces postes sont occupés par des inaptés ? Pourquoi ces postes ne sont-ils pas systématiquement proposés aux agents à reclasser ?

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

► La direction nous fournira les renseignements.

En fonction, de ces infos nous continuerons à intervenir sur cette problématique.

Statutarisation des contractuels :

Pour rappel : début 2022, la direction s'est engagée à statutariser automatiquement les agents qui ont passé un examen statutaire mais qui n'étaient pas dans les conditions pour devenir statutaires, s'ils remplissent entretemps les conditions.

► La direction nous répond que 27 agents sont devenus statutaires ainsi (13 Infrabel, 14 SNCB).

Nous voulons savoir, combien de contractuels il reste et pour quelle raison ils sont toujours contractuels ? Quelle est la procédure qui est suivie ? Par exemple, un technicien contractuel devient Belge, il a fait 2 des 4 interrogations. Que doit-il encore passer comme interrogations et régularisations ?

Par ailleurs, nous constatons un recours de plus en plus fréquent aux contractuels pour des postes qui auparavant étaient occupés par des statutaires.

Quelques exemples : le dossier de BMS est bien connu, les techniciens à B-ST, les ATA à la SNCB, les Trains Path Managers chez ICBE,...

Quid du respect des dispositions du statut à ce propos qui prévoit que le recrutement statutaire doit être la règle (« Sauf dans les situations particulières prévues à l'article 3 du présent chapitre, **HR Rail n'engage que du personnel statutaire.** ») ?

► La direction reviendra rapidement avec une réponse à nos questions mais invoque qu'elle a « une autre interprétation du statut ».

Introduction de Quinyx à BPT :

Nous apprenons que Quinyx sera introduit à BPT à partir du 1er mars 2023. Des tests sont en cours à différents endroits. Nous demandons une réunion d'évaluation de ces tests avant le 1er mars.

Une réunion sera planifiée afin d'évaluer les tests.

Mobilité interne pour les agents des chemins de fer :



Nous apprenons que la SNCB, dans le cadre de sa politique de promotion de la mobilité interne, publie d'abord certains jobnews 3 semaines en interne SNCB.

Afin de garantir un accès équitable et une mobilité interne à **tous les cheminots**, nous demandons que ce genre de postes soient publiés en interne pour tous les cheminots sur le site de HR-Rail.

► La direction de la SNCB invoque l'importance de la mobilité interne au niveau de la SNCB.

Nouvelle procédure du contrôle médical :

Nous demandons une évaluation de cette procédure.

Une réunion sera planifiée à ce propos.

Validité des examens:

La validité de certains examens par exemple chez B-TC (exemple TELM) arrive à expiration. Nous demandons de prolonger leur validité et/ou si ces examens sont limités à un siège de travail bien précis, à la fin de la validité de l'examen, nous demandons que des postes dans d'autres sièges de travail soient proposés aux lauréats.

► La direction examinera.

Allocation du « SHIFTERK » :

Les agents qui travaillent dans les ateliers ont constaté que l'allocation du « SHIFTERK » a été diminuée parce qu'ils ont participé à la grève. L'avis 11 HHR de 2020 prévoit uniquement une diminution de l'allocation lorsque l'agent travaille à temps partiel, lorsque l'agent est en absence pour raisons médicales ou en cas de congé sans rémunération. Nous voulons savoir ce qu'il en est.

HR-Rail prétend que la notion de congé sans rémunération englobe également la participation à une grève.

Nous contestons cela.

Précompte professionnel :

Nous demandons des explications à propos du changement du calcul du précompte professionnel. Des affiliés nous interpellent à ce propos car ils craignent devoir payer des contributions parce qu'ils n'ont pas payé assez de précompte.

HR-Rail explique qu'il y a en effet une nouvelle formule de calcul du précompte professionnel mais elle ne connaît pas l'impact sur les impôts à payer et nous renvoie vers le SPF-finances et le gouvernement.

Indexation des frais de repas en cas de prolongement de service :

Lors d'une SCPN précédente nous avons demandé d'adapter le montant des frais de repas en cas de prolongement de service. Ce montant a été fixé en 2010 à 15 € et n'a jamais été indexé.

► La direction refuse, parce que ce ne serait pas justifiable sur le plan fiscal.

Nous ne comprenons pas qu'en 2010 les 15 € étaient fiscalement justifiables et qu'une simple indexation ne l'est plus en 2023.

Apurement du solde historique de CX/RX à la SNCB :

Nous interpellons la direction à propos d'une communication d'un membre du management de B-PT qui prétend qu'il a été décidé d'accorder ce solde historique uniquement aux agents démissionnaires ou qui partent à la pension et pour le reste des agents, un paiement de ces jours serait prévu.

Pour rappel, l'apurement de ces jours doit se faire d'ici juin 2024. Le solde qui restera à ce moment-là sera payé.

B-HR nous répond clairement que le but est bien de faire diminuer le solde historique. La priorité sera donnée aux jours de 2023, puis de 2022 et puis le solde historique. Il n'est donc pas question d'un paiement systématique imposé.

Avantages pour les contractuels refusés :

Lors de la SCPN de novembre nous avons demandé d'octroyer aux contractuels de BMS l'indemnité d'éloignement dont bénéficient les statutaires et d'étendre l'allocation fonctions supérieures aussi aux contractuels qui font les fonctions supérieures.

► La direction refuse ces deux demandes.

Nous ne pouvons que regretter cela, car nous constatons que la direction (et en particulier celle de BMS) recrute de plus en plus de contractuels mais en même temps elle refuse d'accorder certains avantages pécuniers à ces agents.

Points mis à l'ordre du jour par la direction :

- Suite à une modification du code civil, la direction propose un avis qui stipule que dans l'ensemble de la réglementation des Chemins de fer belges, le samedi est toujours considéré, sauf disposition contraire, comme un jour ouvrable.

- Primes de productivité du personnel de conduite des trains et Technical Trains.

Pour répondre à la complexité des opérations, l'attestation complémentaire pour tronçon frontalier avec opérations complexes sera ajoutée dans le P3 à partir du 1er mars 2023.

- A partir du 1er janvier 2023, une nouvelle police d'assurance omnium est d'application pour les membres du personnel qui utilisent leur voiture personnelle ou en leasing pour les besoins du service. Ceci sera repris dans la réglementation et la police sera disponible sur intranet.

- Congé aidant :



Suite à une directive européenne, un nouveau congé « pour raison impérieuse » est introduit dans le règlement (RGPS 542) : le congé d'aidant. Il s'agit d'un congé pour raisons impérieuses (congé non-rémunéré) qui peut être pris par un agent dont le membre du ménage ou de la famille, pour une raison médicale grave, doit recevoir des soins ou de l'aide c'est-à-dire « toute forme d'assistance ou de soins de type social, familial ou émotionnel. ».

Ce congé est de maximum 5 jours par an, le total des jours de congé pour raisons impérieuses étant limité à 10 jours au total par an.

Nous donnons notre accord à ces dossiers.

Thierry Moers & Filip Peers, secrétaires nationaux