



# CGSP Cheminots

## En résumé :

### Déclaration de la CGSP :

- ✓ Epreuves de sélection
- ✓ Restructuration des services médicaux et externalisation de CPS
- ✓ Fermeture des guichets
- ✓ Retards de train
- ✓ Paiement des prestations dans les trains (p177 bis)
- ✓ Sous-chefs de gare, masse d'habillement, épreuves de régularisation et stage, congé parental, avis d'installation, installation assistant clientèle ppl, postes à profil

### Points soumis par la direction :

- ✓ Fascicule 550
- ✓ Filière voies
- ✓ Evaluation des élections sociales de 2018
- ✓ Passerelle vers conducteur de train
- ✓ Premiers coordinateurs techniques « travaux »
- ✓ Conditions de participation aux épreuves fermées et de sélection.

### SECRETARIAT

02 508 58 06

02 508 58 19

[cheminots@cqsp.be](mailto:cheminots@cqsp.be)

[www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)



Parole de cheminots

## SOUS-COMMISSION PARITAIRE NATIONALE du 12 JUIN 2019

### Déclaration de la CGSP :

#### - Epreuves de sélection :

Nous revenons sur le point abordé lors de la réunion précédente à propos de la non-organisation d'épreuves de sélection pour certaines filières. La direction confirme qu'il n'y aura pas d'épreuve de sélection pour le personnel administratif. Infrabel organisera un examen de sélection pour la spécialité Télécom. Pour le personnel de la direction BMS l'épreuve sera organisée « après la formation des agents ». Lors de la réunion de concertation avec la direction de BMS du vendredi 7 juin nous avons déjà fait entendre notre désapprobation à ce propos.

Nous interpellons également la direction à propos de l'organisation d'une épreuve de sélection « conduite » spécifique pour les agents détachés vers Thalys.

#### - Restructuration des services médicaux et externalisation de CPS :

Nous insistons pour obtenir des informations sur ce dossier et réitérons notre demande à recevoir le cahier de charge qui a été rédigé dans le cadre de l'externalisation de CPS.

#### - Fermeture des guichets :

Nous avons appris que BMS va fermer certains guichets le weekend et pendant certaines périodes pendant la semaine. Nous avons dénoncé cette décision à travers un communiqué de presse. Il s'agit d'une détérioration du service aux voyageurs alors que la direction de la SNCB prétend que le voyageur est au centre de ses préoccupations. Avec cette décision, plus de 22.000 voyageurs ne disposeront plus de guichets pendant le week-end. C'est inacceptable.

**- Retards de train**

Nous sommes revenus une fois de plus sur la problématique des retards de train. Il n'est pas correct que les cheminots doivent prester leurs heures perdues suite au retard de train exceptionnel (par exemple l'incendie à Bruxelles-Nord, l'alerte à la bombe...). HR-Rail nous répond qu'un accord doit être trouvé avec Infrabel et SNCB.

**- Paiement des prestations dans les trains (p177 bis) et heures supplémentaires :**

Nous (re)intervenons à ce propos. La SNCB nous informe que les P177bis de 2018 sont payés. Les P177bis du mois de janvier et février 2019 sont payés en avril et ceux de mars et avril au mois de mai et juin. Les heures supplémentaires sont payées en juin

**- Adaptation du fascicule 501 pour les sous-chefs de gare :**

Nous demandons que les sous-chef de gare qui échouent lors de leur formation, puisent, moyennant avis favorable, être repêchés comme assistant clientèle principal. La direction examinera.

**- Masse d'habillement pour les accompagnateurs de train :**

Des agents sur le terrain nous interpellent à propos du nouveau système de points pour la masse d'habillement. Il semblerait que les agents perdent les points qu'ils avaient. La SNCB va se renseigner.

**- Epreuves de régularisation et stage :**

Nous interpellons la direction à propos de l'organisation des épreuves de régularisation et du déroulement des stages. Le fascicule 501 stipule que le stage est en principe de 12 mois. Ce délai n'est pas toujours respecté et à certains endroits de nombreux agents attendent leur régularisation. Nous demandons à connaître le nombre d'agents qui sont dans ce cas. La direction d'Infrabel admet qu'il y a des soucis mais précise qu'elle est en train de résorber le retard.

**- Nouvelle législation à propos du congé parental :**

Cette nouvelle législation permet à un travailleur à temps plein de demander un congé parental sous la forme d'un 1/10ème d'un temps plein durant une période de 40 mois. Nous demandons quand cette législation sera d'application aux chemins de fer. HR-Rail attend l'AR pour le secteur public.

**- Situation des P6 (avis d'installation) :**

Suite à la nouvelle réglementation à propos des mutations, les avis d'installation doivent être exécutés au plus tard dans les 24 mois. Cette réglementation est entrée en vigueur au 1/1/2018. Nous demandons quelle est la situation des P6. HR-Rail nous répond qu'il y a 71 P6 qui datent de plus de 6 mois et 111 P6 qui ont moins de 6 mois.

**- Installation des assistants clientèle principal au centre de formation à Bruxelles :**

Il semblerait qu' à l'instar de ce qui se fait pour les accompagnateurs de train, les assistants clientèle principaux sont installés à Bruxelles et puis, ensuite dirigés vers leur siège de travail en fonction des besoins. Nous demandons des éclaircissements à ce sujet. Nous pensons que ce système de recrutement est contre-productif. Un agent devrait savoir au moment du recrutement/installation où il va travailler.

**- Postes à profil :**

Actuellement, dans certains cas un statutaire doit abandonner son statut pour accéder à un poste à profil. Que se passe-t-il lorsque cet agent ne convient pas pour le poste à profil et est licencié ?

La direction nous confirme qu'il n'y a aucune garantie que l'agent soit repris dans son ancien grade statutaire. En bref : celui qui accepte de perdre son statut et qui ne convient pas sera licencié.

**-Intervalle entre deux prestations :**

Lors de la SCPN du 15 mai nous sommes intervenus à propos de l'intervalle entre deux prestations pour le personnel roulant. L'amplitude de l'intervalle entre une prestation roulant et une formation est selon le bureau des principes et la direction (au niveau local), interprété de différente manière.

Le bureau des principes considère une formation comme une prestation DS (encodage SAP) et prend comme base réglementaire le RGPS Fasc 542 (L'amplitude de l'intervalle avant la dispense de service normal peut être réduite ; un repos de nuit d'au moins 8h est toujours garantie. L'intervalle total avant cette activité est d'au moins 8h augmenté du temps de trajet aller-retour entre le domicile et le siège de travail et d'une heure pour un repas). L'interprétation d'une dispense de service pour les formations obligatoires, la certification et les examens médicaux tombent, pour le bureau des principes, sous l'application du RGPS 542 (Titre III : dispenses de service) et par conséquent, la durée des intervalles reprise au RGPS 541 n'est pas d'application.

De notre avis, l'intervalle entre une formation et une prestation roulant est de 14h (respect du RGPS 541). Aucune dérogation ne peut être appliquée à ce sujet.

Une réunion avec les responsables sera programmée par HR-RAIL prochainement afin clarifier l'interprétation de la dispense de service car nous constatons sur le terrain des dérives et pressions de la part de la direction qui ne respecte pas l'intervalle réglementaire.

**Points soumis par la direction :**

**- Fascicule 550 :**

La direction propose de revoir fondamentalement le fascicule 550 (réglementation disci-

plinaire) et les dispositions disciplinaires reprises dans le statut. Lors d'une réunion d'information, il y a quelques semaines, une première version de ce texte avait été présentée. La CGSP avait déjà émis toute une série de remarques.

A titre d'exemple : le nouveau texte réduit le nombre de punitions du premier et deuxième degré. Le rappel à l'ordre, la réprimande simple et la réprimande sévère sont remplacés par la réprimande et la retenue d'1/5<sup>ème</sup> de jour pendant une durée d'un jour, 2 ou 5 jours.

Le déplacement, le retard à l'avancement, la mise à pied, la rétrogradation, la réduction du traitement et retrait de fonction disparaissent. Seules restent : la suspension de fonctions disciplinaire, la démission disciplinaire et la révocation. La réduction du nombre de sanctions réduit les possibilités de moduler les sanctions en fonction des circonstances.

Etant donné l'importance de ce texte, nous demandons qu'un groupe de travail de la SCPN discute plus en profondeur de ce texte. La direction refuse et veut terminer les discussions rapidement. Par ailleurs, nous nous étonnons du fait que nos remarques transmises par notre président n'aient pas été prises en compte. Le texte proposé à cette SCPN est presque identique au texte initial.

La direction annonce que la discussion sera clôturée à la prochaine SCPN du 3 juillet. En l'état actuel du contenu du texte, la CGSP ne peut pas marquer son accord. Suite le 3 juillet.

Lié à ce dossier, la direction nous présente un texte à propos de la politique préventive en matière de consommation de substance psychoactives (alcool, drogues, médicaments).

#### - Filière voies :

Après de longue négociation (groupe de travail) sur ce dossier, HR-Rail a rédigé un document cadre qui reprend les différentes mesures du dossier « révision de la filière voies et des services d'intervention rapide (SIR) au sein d'Infrabel ».

Lors de la lecture de ce document, nous avons constaté que ce document cadre ne correspondait pas à ce qui avait été négocié et qu'il y avait encore des zones grises à clarifier.

Nous avons émis toute une série remarques (question/réponse) :

- A propos du document sur le service de garde (SIR) : des agents (jusque rang 3) d'I-AM, I-ICT, I-TM et I-B sont concernés. Précision à propos des agents I-B (I-Build) concernés par le SIR: il s'agit de la direction qui s'occupe entre autre de l'implantation de ETCS (bcp d'ingénieurs, +- 150 agents).
- Les P 42 (indemnité pour utilisation d'une voiture personnelle) sont bien payés en plus des allocations pour travail du dimanche, samedi, nuit lors des interventions sur le terrain.

- La compensation en temps est prévue selon les dispositions du fascicule 541 (compensation heures supplémentaires). Si l'agent le souhaite, le paiement est aussi prévu par la réglementation.
- Les agents qui sont déjà sur la liste d'un SIR au 1/3/2019 peuvent bénéficier des mesures transitoires (ils maintiennent l'équivalent de la prime mensuelle de 165 €, soit 1980€ par an à 100%). Il est confirmé que les agents en maladie et qui étaient dans le SIR avant le 01/03/19 pourront également bénéficier de cette mesure transitoire.
- Nous avons réclamé les attributions pour chaque nouveau grade « Track ». Un document qui reprend les attributions des nouveaux grades sera présenté à la SCPN du 3 juillet.
- Un nouveau régime de travail est créé (régime « Track »). Il est confirmé que la prise et fin de service est au CLI et non à des endroits variables (pas « au coffre »).
- Les conditions de surcroît travail et de force majeur sont prévus dans la réglementation (l'article 50 du fascicule 541, 11h/jour et 50h/semaine seulement en accord en CPR). Les conditions sont générales et d'application pour tous les régimes, non spécifiques à un régime. Ainsi il n'est pas utile de reprendre ces conditions dans le document cadre.
- Un sursalaire sera payé lorsqu'une de ces limites est dépassée : 9h/jour, 40h/semaine, ou 152h/période. Pendant les deux périodes de 6 semaines durant laquelle des prestations pourrait-être portée à un maximum de 10h, les mêmes règles restent d'application. Il n'y a que la période qui change, car elle est calculée sur 6 semaines au lieu de 4. Donc, la période est de 224h ou 232h en fonction de l'octroi d'1 ou de 2 jours de congé compensateur.
- Pour les nuits, samedi, dimanche et prestation de 10h, nous demandons qu'il soit d'abord fait appel à des volontaires. La direction donne son accord.
- A propos du nombre de week-end : la direction garantit à partir 2021 un maximum de 26 week-end.

**Toutes ces remarques ont été retenues et la direction adaptera les textes. Un nouveau document nous sera envoyé pour la prochaine SCPN du 3 juillet.**

La CGSP/ACOD soumettra ce document dans son instance de décision (Bureau Exécutif National) où le reflet des votes de chaque régionale sera respecté. Nous prendrons position en fonction de l'avis de notre base.

Dossier à suivre

#### **- Evaluation des élections sociales de 2018 :**

HR-Rail nous présente une évaluation des élections sociales. Principale conclusion de la direction est qu'en 2024, il faudra voter de manière électronique.

Nous ne pouvons pas être d'accord avec cette vision des choses.

#### **- Passerelle des conducteurs de manœuvre et des opérateurs conduite cargo vers conducteur de train :**

Il y a quelques mois, nous avons interpellé la direction afin qu'elle modifie les conditions

de participation à l'examen passerelle de conducteur de manœuvre et opérateur conduite cargo vers conducteur de train.

La société nous avait promis d'analyser la demande et de revenir avec une proposition :  
Auparavant les conditions pour pouvoir participer à cet examen étaient :

- Un signalement bon.
- Compter une ancienneté de grade de 4 ans.
- Obtenu 13/20 a la dernière interrogation triennale.

Maintenant il faudra avoir :

- Un signalement bon.
- Une ancienneté de grade de 2 ans.

Nous avons accepté cette modification demandée par nos affilié(e)s.

**- Premiers coordinateurs techniques « travaux » : accès aux épreuves fermées.**

Actuellement, les premiers coordinateurs techniques « travaux » ont accès aux épreuves fermées et de sélection suivantes : de technicien principal mécanicien «ateliers I», sous-chef de secteur technique «bâtiments et ouvrages d'art» et sous-chef de secteur technique «organes mécaniques».

Aujourd'hui, l'accès au grade de technicien principal mécanicien dans la spécialité « ateliers I » n'est plus justifié étant donné que cette spécialité est propre à Infrabel et que les premiers coordinateurs techniques « travaux » sont tous utilisés à la SNCB. De plus, il n'y a pas de correspondance entre les spécialités de technicien principal et de sous-chef de secteur technique. Cette situation est rectifiée en donnant aux premiers coordinateurs techniques « travaux » l'accès aux épreuves fermées technicien principal « bâtiments et ouvrages d'art » et technicien principal mécanicien « véhicules et installations ».

**- Modification des conditions de participation aux épreuves fermées et de sélection :**

Désormais, l'accès à ces épreuves pourrait être réservé aux agents de la Société pour laquelle l'épreuve est organisée.

Nous refusons cette modification car cette mesure va encore plus limiter les possibilités de promotion de certains agents.

Vincent Mercier, Thierry Moers & Filip PEERS  
Secrétaires nationaux.