



Sous-commission paritaire du 5 mai 2021

DÉCLARATION DE LA CGSP:

- Consignes « congé » :

Ces dernières semaines, nous avons reçu plusieurs consignes « congé » (BMS, Securail) qui reprennent des règles à propos de l'octroi des congés, la gestion des tableaux de service,...

Les règles reprises dans ces consignes dérogent à la réglementation générale (RGPS 541 et 542) et devraient être concertées avec les organisations syndicales.

Dans la note de Securail, il est stipulé, par exemple, que le tableau de service peut toujours changer et que l'agent doit vérifier son tableau de service via smartphone/intranet après chaque période d'absence, avant de reprendre le travail.

Ceci est contraire aux articles 68 et 69 du RGPS fascicule 541 qui prévoient qu'un avis du chef immédiat, affiché à demeure à un endroit apparent dans les locaux de travail, indique le commencement et la fin de la journée de travail régulière et les intervalles de repos. Tout changement aux horaires de prestations et aux intervalles des repos est porté à la connaissance des intéressés, vingt-quatre heures à l'avance au moins, à l'aide d'un avis affiché dans les mêmes conditions.



Donc en pratique, l'agent ne sait que consulter son tableau de service lorsqu'il est en service. Il n'est pas prévu que l'agent se déplace pour consulter son tableau lorsqu'il n'est pas en service. De même, il n'est pas prévu que l'agent consulte son smartphone, ses mails ou intranet en dehors de ses heures de service. D'ailleurs, dans les discussions à propos du télétravail, ce droit à la déconnexion est repris.

Donc, lorsque l'agent entame une période d'absence (congé par exemple), il doit connaître la prestation qu'il fera après son retour. A la fin de sa dernière prestation avant la période d'absence, il doit pouvoir consulter son tableau de service.

HR-Rail affirme ne pas être d'accord avec cette interprétation de la réglementation. La responsable HR-Rail affirme que le tableau de service peut être changé 24 h avant le début de la prestation et que l'agent doit donc consulter son tableau afin de vérifier les changements.

Les secrétaires nationaux:
Thierry Moers,
Vincent Mercier & Filip Peers

EN RÉSUMÉ :

DECLARATION DE LA CGSP :

- Consignes « congé »
- Aménagement de la fin de carrière des conducteurs
- Postes à profil B-TO
- Jobnews
- Incident en gare de St Nicolas
- Allocation de secours
- Pré-screening par téléphone pour les épreuves de la filière voie
- P42 et P177
- Recrutement des assistants technico-administratifs (ATA)

Points à l'ordre du jour :

- Service d'intervention rapide (SIR)
- OCI

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be

 Parole de cheminots

Ceci est une interprétation erronée de la réglementation et ouvre la porte à une détérioration des conditions de travail et de l'équilibre vie privée-travail.

✘ En front commun nous contestons cela.
HR-Rail va réexaminer ceci.

- Aménagement de la fin de carrière des conducteurs

Ceci est prévu dans l'avis L05-18009 B-TR (revalorisation du personnel de conduite).

Qu'en est-il ?

La direction nous répond qu'il est prévu d'accorder à 10% du personnel de conduite un temps partiel.

Voici les chiffres à ce propos au 1^{er} avril 2021:

- pour les conducteurs : 277 sont en 4/5ième (sur un total de 2777 agents) et 7 en mi/temps.

- pour les conducteurs de manœuvre : 25 sont en 4/5ième et 1 mi/temps sur 261 agents.

Nous avons demandé le nombre de 4/5 au-delà de 55 ans.

Il est aussi prévu que, lors de l'appel à candidature pour les postes de coach, les candidatures des conducteurs plus anciens soient privilégiées.

Nous demandons la pyramide des âges des coachs récemment sélectionnés.

La direction nous fera parvenir les chiffres prochainement.

- Postes à profil B-TO :



Certains candidats (certains conducteurs) ont été refusés lors du CV screening pour les postes à profil de la filière planning de B-TO. Nous déplorons cela et demandons que ces candidats soient admis. Le problème est le manque d'expérience au niveau de la gestion d'un tableau de service. Des conducteurs qui ont été inaptes et réutilisés dans le planning sont admis à l'examen poste à profil tandis que des conducteurs qui n'ont jamais été inaptes sont refusés. Ceci est vécu comme discriminatoire sur le terrain. Comme il s'agit d'une nouvelle filière, la jobnews devrait reprendre les « atouts » et non des critères d'exclusion.

La direction affirme respecter le tableau présenté lors de la SCPN qui reprenait les exigences en matière d'expérience utile pour les postes à profil B-TO. Avec la nouvelle organisation B-TO, le nombre de postes du planning sera revu à la baisse (suite à l'introduction d'aps et de la digitalisation). C'est pourquoi la direction privilégie les agents avec une expérience dans le domaine du planning.

Lorsque ce dossier a été discuté à la SCPN, nous avons émis plusieurs remarques à ce propos notamment qu'il fallait permettre aux conducteurs, aux inaptes, aux annotateurs, au personnel des faisceaux et du planning de postuler pour les postes à profil et qu'il fallait reprendre dans les jobnews les « atouts » demandés et non fixer des critères de sélection stricts qui excluent des agents. Par exemple, dans le dossier RTTM chaque agent a pu participer aux examens et faire valoir son expérience, ses atouts et sa motivation.

La direction maintient qu'elle respecte la jobnews dans son intégralité.

Une réunion doit être programmée prochainement afin de discuter de l'ensemble de la filière conduite avec les possibilités d'évolution de carrière.

- Jobnews :



Nous revenons également sur le point de la scission des trois sites de recrutement et le fait que les cheminots ne peuvent plus consulter les jobnews des 3 sociétés sur le site de HR-Rail. HR-Rail prétend qu'il s'agit d'un problème technique et qu'une solution est recherchée.

Nous déplorons cette manière de travailler.
On crée un problème et puis on cherche une solution.

- Incident en gare de St Nicolas :

Hier, un accompagnateur de train est tombé entre le quai et le train en gare de St Nicolas suite à un incident avec un voyageur pendant la procédure de départ. Heureusement, le conducteur n'a pas démarré le train. Si ce train avait été assuré avec une rame tractée, les conséquences auraient pu être dramatiques. Le voyageur qui a ignoré l'interdiction d'embarquer s'est enfui. L'accompagnateur de train a déposé une plainte (deux voyageurs ont été témoins de l'incident). Nous demandons à la SNCB un soutien juridique et la mise en place d'une procédure de départ qui empêche définitivement de tels incidents.

- Pré-screening par téléphone pour les épreuves de la filière voie:

HR-rail contacte les candidats pour ces épreuves par téléphone afin de faire une présélection. Ce qui nous pose problème dans cette procédure, c'est que le futur candidat n'ose pas dire qu'il n'est pas dans des conditions idéales pour répondre aux questions (ex : descente de nuit, occupé chez l'employeur actuel, conditions familiales, etc...). Même si HR-Rail lui demande s'il est disponible, il n'est pas évident pour un candidat de refuser l'échange téléphonique même s'il n'est pas dans de bonnes conditions.

► Le point est à l'examen.

- P42 et P177 :

Pendant la période COVID, en raison de l'augmentation du nombre de P42 (indemnité pour utilisation du véhicule personnel), la gestion de ceux-ci a été reprise par le BLP Infrabel. HR-Rail n'a pas vérifié le cumul du P42 et du P177 (indemnité de déplacement). Par la suite, le bureau du barémage a contacté les agents concernés pour récupérer la soi-disant indemnité injustement perçue. Pour rappel, pendant la période COVID-19, la direction a demandé pour que les agents de la filière voie utilisent leur véhicule personnel. La CGSP réclame de rectifier la situation pour que les agents qui ont fait l'effort pendant cette période compliquée puissent être indemnisés même s'il y a cumul du P42 et du P177.

► Le point est à l'examen.

- Allocation de secours :



Depuis un certain temps, les services d'Infrabel vérifient à la loupe toutes les prolongations de service en cas de rappel (avec allocation de secours, RGPS fascicule 523). Les agents qui interviennent pour une avarie à un lieu situé à plus de 5 km de leur siège de travail y ont droit. Malheureusement, lorsqu'il y a un deuxième rappel pendant que l'agent est occupé à résoudre la première avarie, HR-Rail considère que le lieu de travail devient un siège de travail et refuse de payer la deuxième allocation de secours.

Cette traduction de la réglementation va pour nous à l'encontre du RGPS fascicule 523. Nous avons demandé une analyse claire.

► Le point est à l'examen.

- Recrutement des assistants technico-administratifs (ATA) contractuels :

Nous prenons acte de la réponse de la direction qui utilise l'argument que les ATA font partie du personnel « administratif » pour justifier qu'ils ne sont pas recrutés statutairement. Nous déplorons cela. Les chemins de fer ne respectent pas la loi et le statut qui limite le recours aux contractuels dans certains cas bien spécifiques.



POINTS A L'AGENDA:

- Service d'intervention rapide (SIR) :

A partir du 1er juin 2021, un SIR pour l'équipe du train de relevage est également mis en place. Même si l'activité sera reprise par Infrabel au 1er janvier 2022, en cas de déraillement du matériel de la SNCB et dans les installations/faisceaux appartenant à la SNCB, un délégué technique devra être envoyé sur place.



Nous acceptons le dossier.

- OCI :

La direction propose une supprimer l'obtention du permis de conduite C comme condition de régularisation pour les membres de la filière conduite infra. Ainsi les agents seront plus facilement régularisés. Pour les agents qui ont besoin du permis C dans le cadre de leur fonction, une formation locale adéquate est prévue.



Nous acceptons le dossier.

Thierry Moers, Vincent Mercier & Filip Peers, Secrétaires nationaux