

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386



Membre de l'Union
des Editeurs de
la Presse Périodique

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

FGTB / CGSP CHEMINOTS

MENSUEL - 64e ANNEE - N° 7 - 1^{er} SEPTEMBRE 2008

7 octobre

journée mondiale
pour le travail décent

**JE NE SUIS PAS
UN OUTIL**

travail décent l'bo

**travail décent
vie décente**

lire en pages 4 et 8

Editeur responsable : F. WEGIMONT Place Fontainas 9/11 - 1000 Bruxelles
En cas de non distribution, prière de bien vouloir renvoyer à l'adresse ci-dessus.

Page 3 :

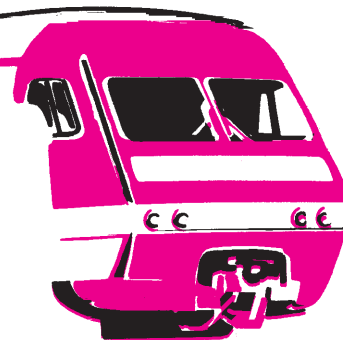
Yves Leterme aux J.O. :
Le gouvernement va-t-il enfin se lancer
dans la course au pouvoir d'achat ?

Page 5 :

Régionalisons
l'enseignement...
Il y a urgence

Page 9 :

C'est
en septembre...



C'EST EN SEPTEMBRE...

*“C'est en septembre
Quand les voiliers sont dévoilés
Et que la plage tremble sous l'ombre
D'un automne débronzé
C'est en septembre
Que l'on peut vivre pour de vrai”*

Cet extrait de la superbe chanson de Gilbert Bécaud ne laisse pas de nous rappeler que, traditionnellement, septembre est le mois de la rentrée.

Rentrée scolaire pour les plus jeunes, académique, parfois, parlementaire ou politique pour certains, simplement au boulot pour la plupart des cheminots, les plus chanceux qui ont pu profiter de quelques jours de farniente sous d'autres cieux parfois moins maussades car il faut bien l'avouer, chez nous, les éléments n'ont guère incité à la clémence durant la période dite estivale.

Mais ayons d'ores et déjà à l'esprit que tous n'ont pas eu cette opportunité d'évasion, tantôt pour des raisons qui leur sont propres et qu'ils ont délibérément choisies, parfois, et c'est regrettable, à cause de facteurs extérieurs : contraintes de service (toujours à déplorer), familiales, de santé ou hélas, même pour des travailleurs en quête d'un peu de répit pourtant mérité, simplement pécuniaires. Car le pouvoir d'achat s'est bel et bien érodé ces derniers temps, singulièrement pour les revenus les plus modestes.

Quoiqu'il en soit, septembre est là, et bien là, et avec lui l'annuel quota de fruits mûres en attente des mains expertes du vendangeur-vigneron pour, enfin, livrer toutes les saveurs de leur nectar. Vendémiaire n'était-il pas, de fait, le premier mois du calendrier républicain. Et partant, ne faut-il pas, là, trouver l'origine de cette phrase souvent citée à pareille époque : “la rentrée sera chaude !” ?

L'avenir répondra, pour sûr, à cette question mais en attendant, en ce qui nous concerne, on sait déjà que le gros dossier de la rentrée aura trait aux structures.
Encore, me direz-vous !

Hélas, oui, trois fois hélas, c'est bien à craindre car les récentes sorties dans la presse néerlandophone surtout de ces derniers jours

démontrent, à souhait, que la volonté de certains représentants, singulièrement du VLD, de casser le groupe SNCB n'a rien perdu de sa flamme durant l'été et ce malgré les nombreuses averses qui ont déferlé sur notre territoire en juillet-août.

De façon très opportuniste, des élus libéraux du Nord prétextent d'un courrier émanant de la Commission des Communautés européennes pour remettre leur funeste ouvrage de démantèlement des structures du groupe sur le métier.

Qu'est-ce à dire ?

Le 27 juin, la ministre reçoit une “mise en demeure” signée par le vice-président, responsable de la politique des transports, de la Commission lui signifiant, en substance, la non-conformité du modèle belge pour cause, essentiellement d'interdépendance des différentes entités du groupe ferroviaire.

Pour le dire plus simplement et pour faire bref, la Commission déplore ce, dans notre montage structurel, Infrabel et la SNCB n'aient pas du personnel “propre” mais bien des agents mis à disposition par la Holding ; elle épingle la présence d'administrateurs communs au C.A. d'Infrabel et de la Holding (N.B. cela ne concerne en fait qu'une seule personne) et, ce faisant, elle conteste l'indépendance de la direction “**Accès réseau**” garante de l'impartialité de traitement des entreprises ferroviaires en matière de fonctions essentielles.

Des reproches sont également adressés en ce qui concerne le service de régulation, le partage de ressources informatiques... En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure et en ce qui concerne l'organisme de contrôle ferroviaire, des “manquements” sont également observés.

Bref, la lettre de Monsieur Antonio TAJANI (Forza Italia, parti de Silvio Berlusconi : une référence) si elle semble critiquer un certain nombre d'éléments dans notre structure n'exige en rien le démantèlement de la Holding, à la limite sollicite-t-elle, et c'est encore à démontrer, un certain nombre d'ajustements, la Commission n'ayant de fait en la matière que compétence d'avis, seule la Cour européenne ayant elle, s'il échec, pouvoir coercitif.

Et c'est ici que les romains s'empoignèrent... ou plutôt, eussent-ils dû s'empoigner.

En effet, il faut savoir que semblable missive a été adressée à 24 des pays membres de l'Union. 24 sur 27, c'est beaucoup. Quand on sait, de surcroît que Chypre et Malte ne possèdent pas de réseau ferroviaire, les seuls à n'avoir pas reçu de courrier récriminateur des instances européennes sont nos voisins bataves : les Pays-Bas.

En cette période, hélas aussi de seconde session, il est de bon aloi d'affirmer que, lorsqu'un prof pète, sans vergogne tous ses élèves, sauf un, le chouchou bien sûr, c'est probablement qu'il est lui-même mauvais, médiocre enseignant.

C'est chez le maître que le problème se pose, pas chez les apprenants et donc, ce n'est certainement pas la classe qui doit être blâmée. Tout est à revoir, doit être remis à plat devant une grande délibération.

Dès lors, de ne pas comprendre comment une réaction généralisée des ministres des transports n'a pas été collectivement organisée. Ou si elle le fût, la discrétion dans laquelle elle s'est opérée fut à ce point ouatée qu'on se demande si la torpeur chinoise dans laquelle elle a probablement dû se passer n'a pas transformé nos pourtant si irréductibles pit-bulls ministériels, pourtant toujours en quête d'un peu de publicité audiovisuelle, en mignons petits pékinois couinant (J.O. obligent).

Quoiqu'il en soit, en marge de ce dossier, des élus, et non des moindres du VLD, la pseudo étude “Berger” en main, ont décidé d'alimenter la presse du nord en rappelant qu'il était impératif, bien entendu, pour le seul bien des usagers, de scinder totalement le groupe ferroviaire en entités distinctes et, au passage de supprimer cette inutile et coûteuse Holding, organe voulu par les seules organisations syndicales, CGSP en tête.

En tenant le même raisonnement, ils pourraient conclure que supprimer églises et grues réglerait les problèmes des sables-papiers dont une des leurs à la (seule) charge ministérielle mais en la matière, leur mutisme n'a d'égal que leur courageuse témérité.

Très clairement, il faut ici rappeler que :
• oui, nous accordons un attachement sans faille à la structure en trois entités dont la Holding est, en tant qu'employeur unique et siège de la concertation sociale, la clef de voûte seule garante de l'unicité du statut unique des cheminots,

• la signature le 1^{er} avril 2004, par les organisations représentatives, du protocole d'accord social 2003-2004-2005 avait été subordonnée à l'acceptation, par les instances européennes, de la modification de structure telle qu'envisagée.

En conséquence :

- ou, à l'époque la Commission a donné son aval et depuis lors a revu sa position unilatéralement, donnant un coup de barre à tribord quant à sa politique de démantèlement des entreprises publiques, de libéralisation à tous crins ;
- ou nous avons été mystifiés par le management même de la SNCB.

Dans le premier cas, le gouvernement se doit de défendre bec et ongles la structure à l'époque adoptée et qui, les résultats parlant d'eux-mêmes, ne fut finalement pas si mauvaise. Partant, le problème est purement politique et nous comptons sur la fidélité de ceux qui se disent nos alliés pour combattre nos (leurs) ennemis.

Dans la seconde branche de l'alternative, c'est au sein de l'entreprise que le coup de canif dans le contrat a été porté. Dans cette hypothèse que vous me permettrez, pour l'heure, d'écarter, même si on se souviendra qu'en avril 2004, c'était encore Karel VINCK qui présidait aux destinées de la SNCB et que les actuels administrateurs-délégués n'arboraient pas encore le titre qui est leur, ils n'étaient néanmoins pas bien loin des centres décisionnels, ils trônaient dans les sphères de décision. Leur responsabilité reste donc entière.

En effet, depuis 2005, chacun affirme et réaffirme à l'envi son indéfectible fidélité en la structure, aux conventions, à cette espèce de contrat moral-social conclu à l'époque. Aujourd'hui que la question semble retrouver toute son acuité, il faudra qu'ils prouvent leur loyauté vis-à-vis des cheminots.

Ce sujet sera sans conteste la préoccupation de la rentrée, nous nous y emploierons. Gageons que nous serons gratifiés des garanties escomptées qui, après un premier semestre pour le moins tendu, permettra à chacun de reprendre le collier avec la sérénité nécessaire et que c'est seulement en termes climatiques que l'automne sera chaud. C'est dans cette hypothèse qu'il nous sera permis d'oublier cet été gris et triste comme un premier ministre, que le terme sera mis à une saison morte et morose comme un gouvernement et que nous pourrions enfin nous occuper de notre véritable noble métier de "cheminot" au service des citoyens et des usagers voire... des clients car :

**"C'est en septembre...
que l'on peut vivre pour de vrai..."**

G. Gelmini, *Président*

COMPTE-RENDU DE LA S/CP DU

TRANSCRIPTION DES PREMIERES MESURES DU PROTOCOLE D'ACCORD SOCIAL EN AVIS HR

1. A partir du 1^{er} juillet 2008, le taux horaire à 100% s'élève pour :
 - l'allocation pour **travail de nuit** à 2,3231€ (ancien montant + 5%),
 - l'allocation pour **travail du samedi** à 2,2035€ (ancien montant + 10%).

Dans l'hypothèse moyenne d'une prestation de 8 heures et à l'index du jour, l'allocation de nuit se monte à 27€ tandis que l'allocation de samedi « rapporte » aujourd'hui 25,70€ brut.

2. A partir des prestations du mois de juillet 2008, le **chèque-repas** est passé à une valeur nominale de 5,50€ (plus donc 0,70€).

La part à charge de l'agent reste la même.

A titre de référence, pour un mois de 20 jours de prestations de moyenne, le net poche titres-repas devient 87,60€. Soit une hausse de 14€.

3. Toujours avec exécution à la date de ce 1^{er} juillet, un supplément faisant partie du traitement est octroyé à tout le personnel d'un montant de 350€ sur base annuelle. Le but à atteindre étant d'intégrer les 1.000€ (à l'index) dans toutes les échelles barémiques au 01/07/2010.

Voici le tableau fourni par la Direction HR sur le processus de révision barémique.

DATE D'OCTROI	Augmentation	Total	Supplément Remis à 100% comme les échelles
	à 1,4859	à 1,4859	
01/07/2008	350,00€	350,00€	235,55€
01/07/2009	325,00€	675,00€	454,27€
01/07/2010	325,00€	1.000,00€	672,99€

La garantie est acquise que les effets subséquents de l'augmentation des suppléments sur d'autres variables en rémunération seront bien appliqués.

A noter donc, que contrairement, par exemple, aux primes ou aux chèques-repas, l'augmentation barémique est mensualisée et reste la base de calcul en cas d'absences, congés ou maladie.... De même, **elle compte aussi** pour le calcul des pécule de vacances, allocation de fin d'année, travail du dimanche et travaux insalubres, dangereux ou pénibles.

En outre, l'effet de barème joue dans la fixation de nos futures pensions. Sans oublier que, dans le cadre nouveau de la péréquation

par corbeilles, les 350€ des actifs seront péréqués au 1er janvier 2009 pour les pensionné(e)s, ainsi que les 650€ restants au 1er janvier 2011.

4. En matière de prestations, trois avis HR ont été discutés et seront publiés:

1. **Horaire variable** : un rappel de la notice de mai 1980 en ce qui concerne la possibilité de suspension de ce régime, moyennant certaines conditions et pour certaines catégories de personnel, accompagnera l'obligation pour les chefs immédiats d'assurer des présences effectives durant la journée de travail, de préférence sur base volontaire. L'application pratique d'un tel principe doit se faire pour la CGSP-CHEMINOTS en toute transparence et concertation via, entre autres, la CPR de l'Administration Centrale. Comme le texte n'était pas adéquat, nous avons demandé qu'on le revoie et qu'on l'adapte pour septembre.

2. **Congés compensateurs mobiles pour les rangs III** : à partir du 1er juillet 2008, les membres du personnel de formation universitaire faisant l'objet d'un premier recrutement (correspondant à leur diplôme) voient leur régime de travail aligné sur celui des fonctionnaires supérieurs régi par la circulaire 65HR/2007.

3. **Congés et ponts collectifs** : toutes les unités de travail peuvent être concernées par la planification des absences collectives et donc aussi par une planification partielle des jours libres. Mais selon deux normes différentes : d'une part pour les 4 ateliers centraux B et I où les 7 jours collectifs par an deviennent 10 ; d'autre part et ailleurs ce sera selon les nécessités et les possibilités locales. Les C.P.R. (Commissions paritaires régionales) conserveront leur entière compétence fixée dans le texte du fascicule 542. La nouvelle mesure ne pourra pas aller au-delà d'un maximum de 13 jours par an, quelle que soit l'unité concernée.

A titre de comparaison, sachons que dans beaucoup d'entreprises privées, les 20 congés annuels sont collectivement imposés ainsi que les ponts et récupérations liés aux jours fériés légaux ou extra-légaux.

C'était la référence évidemment de certains administrateurs délégués...heureusement renversée par nos arguments, puisés dans les contraintes du service public et les standards régionaux.

REORGANISATION STRUCTURELLE DES ZONES H-ICT

Des détails ont été fournis par la Direction concernée relativement au personnel touché par cette réforme, qui s'apparente très fort à celle des CLI.

A tel point que HR et ICT ont reconnu enfin la pertinence d'octroyer aux agents à déplacer l'indemnité mensuelle de restructuration (avis 15HR/2008), outre l'application du 55HR/2004.

Sur 380 postes, **58 agents** seraient transférables (41 avec parcours journalier plus long et 16 avec parcours plus court). Concernant leur âge, 35 d'entre eux ont plus de 50 ans, ce qui rend encore plus pénible les allongements de trajet.

Au total, il apparaît bien que les 12 postes d'électricien-adjoint **ont entièrement disparu** sans être compensés par des postes de technicien Télécommunications.

A quoi sert-il dès lors de proposer une épreuve spéciale passerelle ?

L'étalement version Direction irait du 2ème semestre 2008 au 1er semestre 2011.

Comme nombre d'inconnues subsistent encore et que quelques réponses manquent, le document est reporté à la séance de septembre.



VENTE INTERNATIONALE DANS LES GARES. TRANSFERT DU PERSONNEL VN VERS VI – DOCUMENT D'INFORMATION

Par décision du Comité de direction SNCB fin décembre 2007, une nouvelle structure des ventes de produits internationaux devait être mise en place.

La création d'une direction VI autonome serait justifiée par la libéralisation imposée par l'Europe au 1er janvier 2010. S'y ajoute le grain de sel des commissaires-réviseurs d'entreprise qui obligent à une répartition comptable **et** structurelle du personnel de vente, dicit le Comité de direction.
Ces motivations anticipent l'événement.

Elles prennent aussi au pied de la lettre les recommandations des gardiens de l'orthodoxie comptable, qui obtiennent incidemment de l'influence sur la gestion du personnel !

Une première fois, le transfert organisé des vendeurs concernés de B-V vers VI a été présenté à la sous-commission paritaire du 7 mai 2008. Avec reprise de la règle des pourcentages d'activité, comme déjà appliquée lors du transfert Infrabel vers SNCB (10% → 85% → 100%).

La CGSP-CHEMINOTS posa alors plusieurs questions sur le fond et sur la forme de cette réforme dans la réforme.

Tout repose finalement sur l'organisation des guichets au sein des gares (hormis les services à distance établis à Bruxelles-Midi et à la direction).

Nos questions ont été captées mais les réponses furent très peu concrètes.

C'est ainsi que le Directeur VI propose :

- 5 gares à statut VI (3 à Bruxelles, une à Liège et une à Anvers). Charleroi et Gand-St-Pierre sont écartées pour cause de coûts et sans retenir de perspectives d'avenir,
- 34 gares au lieu de 30 à statut mixte. On y ajoute donc Gembloux, Herentals, Lier et Eupen (pour cette dernière gare, un couperet linguistique est ici prévu pour cause de coûts),
- 69 gares de retrait de titres internationaux dont (nouveau) 30 gares sont définies comme gares transfrontalières avec une offre spécifique.

Or, le problème d'organisation permanente des services dans les 5 gares VI (particulièrement à Bruxelles) se heurte de front au changement de structure. En cas d'absences des titulaires, la capacité d'échelle et l'unité du personnel et de sa formation ne joueront plus. Quel serait donc l'intérêt opérationnel d'une telle scission ? Ce pourrait même être contre-productif si on tient « **guichets fermés** » faute de bras !

La parade prévue par la Direction VI, en accord avec la Direction VN, consiste en cas d'absence importante de personnel de faire appel aux agents du lieu de travail (y compris de VN), puis aux agents des autres gares de Bruxelles et enfin aux agents du Call Center International. Des refacturations de remplacement pourront être établies. Idem à Liège et à Anvers Central. Vu ainsi, on a du mal à comprendre pourquoi une scission est si nécessaire...

La CGSP-CHEMINOTS a encore posé des questions au sujet du maintien des connaissances, de la mixité d'un staff de vente bruxellois (dans les 2 sens), d'une garantie de durée de cette structure à la fois à VI et à VN.
Une liste du personnel concerné par le transfert a été enfin transmise aux O.R.



DERNIERES NOUVELLES DE CHEZ CARGO

A. Comblement des postes d'opérateurs conduite

Le cadre était déjà créé. Les postes du nouveau grade répartis dans les RCC et les plates-formes ont été publiés par avis de district pour information.

Les modalités de première affectation des 310 conducteurs de manœuvre titulaires d'un poste «métier Cargo» et de la quinzaine de conducteurs bénéficiaires du 23 PS/1985 – se résument ainsi :

- ces derniers peuvent opter sur demande pour le nouveau grade. Ils conservent leur ancienneté statutaire et le niveau de leur traitement. Une allocation de 500€ par an (à 100%) leur est attribuée pour une période de cinq ans.
- sur déclaration d'aptitude du chef immédiat, les conducteurs de manœuvre « métier conduite Cargo » peuvent accéder sur place au nouveau grade.

Ces premières installations ont lieu à l'essai, dont la durée est fixée à 6 mois. La régularisation est conditionnée à la réussite d'au moins un module de la formation professionnelle spécifique **et** à une appréciation favorable du chef immédiat.

« L'activation » du grade nouveau est **fixée au 1er juin 2008**. Au bout de la période d'essai de six mois et moyennant les deux conditions citées ci-dessus, il y aura confirmation dans le nouveau barème fixé comme suit (avec un supplément fixe de 500€ par an à 100%) :

échelle de début **769**,

après **8** ans de grade **640**

(au lieu de 12 ans comme prévu précédemment).

Une analyse des risques plus complète sera encore jointe ainsi qu'un plan d'enseignement débattu et à confirmer prochainement en C.N.F. (Conseil National de la Formation).

B. Création d'un grade d'Assistant maîtrise conduite CARGO

Au sein de la Direction B-Marchandises, il n'existe pas de niveau intermédiaire entre opérateur conduite (rang 7) et la maîtrise en instruction (rang 4).

La seule possibilité de promotion du personnel de conduite du rang 7 est d'aller vers conducteur de train et alors de quitter la filière Cargo !

Il est donc décidé de créer un grade de rang 5 comme intitulé dans le titre, avec comme échelles barémiques : début 505, après 4 ans de service 541 et après 12 ans de grade 555. Un supplément fixe de 500€ par an à 100% est octroyé.

Une épreuve en 2 parties est prévue pour début 2009. Les tantièmes spécifiques seront maintenus. Et les assistants maîtrise conduite Cargo auront accès aux épreuves de sélection du 1er groupe « instruction-traction ».

C. Projet RAILFORCE

Dans le contexte de la stratégie de commercialisation développée par le groupe SNCB fret, ce nouveau projet transmet à la filiale IFB les activités commerciales dans les segments chimie, automobiles et forwarding (papier, pulpe, dalles...).

L'information est donnée à la Sous-Commission paritaire que IFB reprendra ces contrats (11% du chiffre d'affaires de B-Cargo) et une partie du personnel. En fait, il y aurait 8 pertes à B-Cargo et 6 créations de postes à IFB.

La nouvelle organisation sera logée à Anvers avec représentation commerciale à Bruxelles à partir d'octobre 2008.

L'information remise indique encore que la filiale « achète des prestations ferroviaires à B-Cargo qui se concentre sur son rôle d'entité de production. A cet égard, B-Cargo demeure l'interlocuteur de B-TP, d'Infrabel et des autres gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires ».

Tout cela, comme Xpedys, découle d'une vision doctrinaire et unilatérale de l'évolution du secteur Marchandises. La séparation du commercial et de la production n'est pas forcément un gage de réussite dans la pratique. Plusieurs exemples d'une telle fragmentation en ont marqué les limites, au détriment alors de tout l'ensemble.

PERSONNEL DE LA SECURITE (GARDIENNAGE ET SERVICE DE SECURITE)

En 2004, sur décision ministérielle fut créé SECURAIL, un service de sécurité proposé par la « maison » et qui s'organisa à côté de B-Security, service préexistant de gardiennage. SECURAIL fut incorporé dans la loi dite Tobback, comme entre autres le service de sécurité de la STIB...

Fin 2007, une nouvelle autorisation de l'Intérieur permet au personnel de SECURAIL d'exercer toutes les activités liées au gardiennage comme à la sécurité privée et particulière.

Ce qui veut dire que les agents SECURAIL, dûment formés et munis d'une carte d'identification officielle, peuvent être utilisés sur les deux types de mission.

Ainsi, l'existence des deux spécialités accolées aux grades ne se justifie plus. Il est décidé de les supprimer au 1er/09/2008. En d'autres termes, même si les missions seront toujours différenciées – selon les sièges de travail – tous les agents pourront, moyennant les formations ad hoc, opter par mutation ou promotion vers les postes de leur choix.

Des mesures transitoires sont certes prévues :

- les titulaires conservent leur affectation actuelle, leur ancienneté et leur mention signalétique ;
- les agents doivent s'ils le souhaitent introduire de nouvelles demandes de mutation ;
- l'affectation des agents du gardiennage sur des missions de sécurité sera tributaire de la réussite d'une formation légale et de la possession de la fameuse carte. Dans l'autre sens, il n'y a pas de formation complémentaire nécessaire.

L'évolution de ce service implique en outre une stricte application des dispositions légales, en particulier pour les promotions et les conditions de recrutement à actualiser.

A cet égard, dans la foulée du récent contrat de gestion, **la Holding recrute** 70/80 agents pour son service Corporate Security.

La CGSP a demandé, après le plus prochain recrutement externe d'agents de sécurité principaux, que ce grade puisse devenir non fonctionnel à l'instar de ce qui existe pour le sous-chef de gare principal.

PROMOTIONS POUR LES ADJOINTS A L'AGENT DE MAITRISE

Pour corriger le peu de possibilités existantes aujourd'hui, le principe avait été convenu d'ouvrir des grades de rang 5 aux adjoints en question, via épreuve fermée. C'est maintenant chose faite : les directions ont assumé les délais et ont consenti à corriger quelque peu leurs copies.

Qu'ils soient de PA ou d'Infrabel, ces adjoints ont le choix pour l'accès à deux grades :

- soit technicien BOA échelles 505/541/555,
- soit assistant technico-administratif, nouveau grade avec les mêmes échelles.

Ce dernier grade est créé avec effet au 1/07/2008. Il donnera accès aux épreuves fermées de secrétaire administratif et aux épreuves de sélection « Personnel administratif ».

Des plans d'enseignement sont prévus et seront déposés au C.N.F.

Nous avons demandé et reçu des 3 directions concernées des améliorations au projet. Les voici :

• comme l'épreuve d'accès à technicien BOA n'est pas de toute simplicité (au dernier examen du genre : quinze adjoints à l'agent de maîtrise ont réussi, la plupart faisaient fonction de techniciens), une préparation sera dispensée aux candidats,

• des dizaines d'agents occupent depuis plusieurs années des postes sans posséder le grade : ils ne pouvaient pas postuler pour les promotions envisagées. Par mesure transitoire pour la 1ère épreuve fermée, les agents stabilisés depuis au moins 6 mois sur poste auront également accès,

• pour éviter que les promotions ne soient finalement que synonymes de longs déplacements, nous avons demandé la banalisation des postes concernés. Les directions ont accepté une ouverture à ce sujet : on ne fusionnera pas les cadres mais il y aura transformation du poste. Donc... nomination sur place en cas de réussite.

Le principal est fait bien que l'essentiel reste à faire: bonne chance à tous les volontaires motivés.

PEREQUATION PAR CORBEILLES

EPREUVES DE SELECTION, REVISION DES PROGRAMMES ET DES SEANCES

Un groupe de travail paritaire se mettra en place dirigé par Mme Mireille PROTIN dès le mois de septembre afin, si possible, de réviser tout ce processus de promotion pour 2009.

Des problèmes aussi ardues que la préparation, les dispenses, la composition des jurys lors des différents tests, leur fréquence ou leur valeur confirmée une fois pour toutes, etc. restent en suspens.

D'une première étude réalisée par H-HR, il y aurait deux séances :

- 1° des tests d'aptitude éliminatoires
- 2° un questionnaire d'auto-évaluation comportementale – limitée au domaine professionnel – non éliminatoire + un entretien d'évaluation des connaissances professionnelles et des compétences techniques par des mises en situation.

La CGSP-Cheminots **a fait référence** au Protocole d'accord social qui, s'il introduit des compétences comportementales éventuellement exigées, dit aussi poursuivre l'objectif de valoriser mieux et plus vite l'expérience du métier et réduire la vérification des connaissances livresques ou théoriques.

A vérifier donc au fil des mois à venir : « la promotion par la réussite oui, la sélection par l'échec non ! ».

Cl. BOSSICART,
Secrétaire Général.

A quelques mois de la première application des nouvelles dispositions de péréquation des pensions du secteur public, la CGSP/ACOD s'est inquiétée de la mise en œuvre à la SNCB-HOLDING du nouveau mécanisme.

Des informations ont été données en sous-commission paritaire mais il nous a semblé que la transparence du système et la solidarité entre pensions n'étaient pas idéales.

Aussi, nous avons voulu poser plusieurs questions de compréhension et de forme permettant – on l'espère – à nos affilié(e)s pensionné(e)s de **comprendre** ce qui leur arrivera au 1er janvier 2009.

Voici le texte de la lettre envoyée aux services compétents H-HR :

Monsieur Tony VAN DEN BERGHEN
Directeur Général H-HR
Rue de France, 85
1060 BRUXELLES

Copie à Madame M.H. COLLE
Chef de Service H-HR 3

Bruxelles, le 22 juillet 2008

Monsieur le Directeur Général,
Madame la Conseillère en Chef,

OBJET : PEREQUATION PAR CORBEILLE.

Plusieurs zones d'ombre existent à quelques mois de la première application des nouvelles règles de péréquation des pensions SNCB.

Afin de pouvoir renseigner au mieux nos affilié(e)s sur leurs nouveaux droits en cette matière, nous souhaiterions obtenir des réponses à un certain nombre de questions qui nous paraissent essentielles à une bonne compréhension préalable.

De plus lors de la Sous-commission Paritaire du 5 mars 2008, à l'occasion de la présentation du document 2008/35, plusieurs demandes ont été formulées par notre organisation. Le Président de la SCP a précisé dans sa réponse qu'un document explicatif serait soumis avant la fin de la 1er période de référence.

Nous répétons donc notre souhait d'un maximum de communication et de transparence permettant aux organisations reconnues de bien évaluer l'évolution en cours.

Deux types de questions mériteraient, nous semble-t-il, des compléments d'information de la part de H-HR :

1° concernant la liste des grades reçue (moins de 10 pensions de retraite pendant les dernières 4 années)

- a. il serait utile de connaître plus précisément le nombre exact (moins de 10 donc), en regard des grades repris,*
- b. peut-on nous confirmer que les grades avec leur échelle repris dans cette liste échapperaient donc au nombre retenu pour la base de calcul du coefficient de corbeille ? (ex. commis de factage échelle 742) ;*
- c. le grade de sous-chef de gare adjoint (en tête de cette liste) est référé à l'échelle 766. Or, c'est l'échelle 645 qui termine la carrière dans ce grade ainsi que pour chef de gare de 4e cl. Pourquoi à cette échelle 766 ?*
- d. dans le même ordre d'idée, le grade de secrétaire administratif (ve) se termine à l'échelle 420, qui comprend aussi les grades de secrétaire commercial(e), secrétaire de direction et secrétaire comptable ainsi que traducteur. Pourquoi ne regroupe-t-on pas les mises à la retraite de ce même ensemble barémique ?*

e. idem pour conducteur de train et sous-chef de gare à l'échelle 580 (pourquoi ?). L'échelle 585 est attribuée à sous-chef de gare (depuis 1994) ainsi qu'au premier chef de factage. Dans ces trois grades à cette dernière échelle, n'y-a-t'il pas au moins 10 mises à la retraite, permettant leur mise en corbeille ?

f. ajusteur-mécanicien (Engins et installation) à l'échelle de référence 757 : pourquoi y coller une spécialité (parmi d'autres) et pourquoi pas l'échelle 610 où figure aussi agent de l'électricité ?

g. conducteur de manœuvre : pourquoi les échelles 615-769 et pas les échelles 769-630 ? Pour ces dernières, on peut y ajouter ajusteur-conducteur de véhicules rail-route ;

h. pourquoi commis de factage à l'échelle 742 ? Et pas commis d'exploitation.

2° En ce qui concerne les nouvelles dispositions (chap. IV de la loi du 25/04/2007)

a. jusqu'ici, les M.G. (minima garantis) n'étaient pas péréquats. Le seront-ils dorénavant ?

b. les pensions prématurées pour inaptitude, comme semblent l'indiquer les précisions d'échelles dans la liste sous 1°, sont-elles comptées dans la corbeille des 4 ans ? Si oui, quels en sont les effets sur le pourcentage pour la péréquation biennale (en rapport avec les 350€) ?

c. quelles sont les rémunérations maximales qui ont été communiquées, au plus tard le 30 juin 2008, par la SNCB-Holding au SdPSP ?

d. pour le cas spécifique de l'opérateur Cargo (ex. agent du triage Marchandises) – grade de remplacement créé au 1/04/2007 – pouvons-nous connaître les règles de péréquation à appliquer par H-HR en rapport avec :

- le supplément valant traitement,
- la nouvelle échelle barémique.

Idem pour le grade d'opérateur conduite Cargo, activé au 1er juin 2008 (ex. conducteur de manœuvre en marchandises).

e. les suppléments et allocations contenus dans le plan de carrière des fonctionnaires supérieurs (voir dernières révisions) peuvent-ils (elles) entrer en ligne de compte dans le pourcentage 2009 de péréquation ? Si pas, pourquoi ?

f. à dater du mois de juin 2007, une « allocation rang 3 – 2ème échelon » a été attribuée et liée à un supplément de base valant traitement. Peut-elle entrer dans les rémunérations maximales à recalculer au 31/12/2008 ? Si pas, pourquoi ?

g. selon les avis 142HR/2007 et 6HR/2008, le grade de vérificateur aux ultrasons est amené à disparaître et remplacé par une spécialité supplémentaire dans le grade d'ajusteur-mécanicien. Etant donné la différence barémique, les pensionnés du premier grade cité seront-ils rattachés au second cité au point de vue péréquation, sachant que les attributions n'ont pas été changées ?

h. enfin, un nouveau grade d'opérateur maintenance a été créé au 1er janvier 2007 avec échelles 712 et 730. A la fois I-RESEAU, H-PATRI-MOINE et bientôt B-VOYAGEURS auront réorienté leur personnel de métier (grades divers) vers cette nouvelle appellation. Qu'en sera-t-il envers les pensionnés de ces anciens grades et échelles ?

Voilà donc les interrogations principales soumises par notre organisation reconnue.

Nous attendons, en tant que CGSP-ACOD, que la carté puisse être faite par H-HR selon une procédure paritaire interne aux 3 entreprises de la corbeille 15, dès avant la clôture de la 1ère période de référence.

En vous remerciant déjà pour votre bonne attention, recevez, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos sentiments distingués.

Cl. DESCHAEPMEESTER, R. VERLEYSSEN,
Secrétaires Nationaux.

Cl. BOSSICART,
Secrétaire Général.

REGIONALE DE MONS

1/. La Section de Braine-le-Comte-Soignies-Tubize-Clabecq

Organise le **samedi 20 septembre 2008** son 2°

Concours de pêche au Blanc

Aux Etangs du Plouy à Braine-le-Comte :

Rens : 0496/38.92.09 ou 0496/03.94.13

P.A.F : 30 € / per (pêche + barbecue) /

10 € (barbecue seul)

Clôture des inscriptions : 08 septembre 2008 !

Uniquement virement sur : **000-3253310-27**

2/. La Section 'Pensionnés Cheminots' de Braine-le-Comte

Organise le **mercredi 01 octobre 2008** son traditionnel Gouter Annuel des Pensionnés

Au café 'Le Germinal' Grand-Place à Braine-le-Comte

P.A.F : 5 € / personne. Courrier + talon de participation transmis aux affiliés Pensionnés

3/. La Section de Braine-le-Comte-Soignies-Tubize-Clabecq

Organise le **samedi 22 novembre 2008** sa

première 1/2 journée de la St-Nicolas ! Au café 'Le Silbrau' Grand-Place à Braine-le-Comte

Présence de St-Nicolas de 1400 à 1800h – gouter + cadeaux aux enfants

P.A.F : gratuit pour les enfants jusque 10 ans !

Courrier + talon de participation transmis aux affilié(e)s de la section.

Régionale du Centre

La Section « Pensionnés Cheminots » de La Louvière / Manage.

Organise le mercredi 12 novembre 2008 à 14h30.

Son « **Goûter des pensionnés** » à la Maison du Peuple d'Haine-St-Pierre, rue de la station, 33.

Ambiance musicale, tartes, café et vin seront de la partie.

Inscription pour le 07 novembre au plus tard, via la régionale où auprès de Jean Paradis : Rue Basse, 11 à 7100 La Louvière (064/283231).

Talon à renvoyer

Nom : _____

Prénom : _____

Je participerai au goûter des pensionnés d'Haine-St-Pierre du 12/11/08.

• Je serai seul. *

• Nous serons _____ personnes. *

Date : ____ / ____ / ____

Signature :

*Biffer la mention inutile