

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

cgsp

CHEMINOTS



Membre de l'Union
des Editeurs de la
Presse Périodique

MENSUEL - 63e ANNEE - N° 6 - 25 JUIN 2007

Nous sommes **prêts!**

Editeur responsable : F. WEGIMONT, Place Fontainas 9/11 - 1000 Bruxelles
En cas de non distribution, prière de nous en faire part, nous en ferons le nécessaire.



Page 3 :

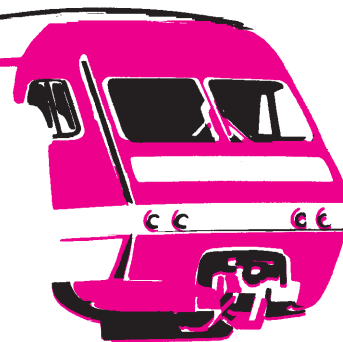
**Défaite socialiste,
Charleroi n'explique
pas tout !**

Page 5 :

**Non à la Constitution
Oui à la réflexion**

Page 9 :

**Bienvenue
dans un autre pays**



BIENVENUE dans un autre pays

Au lendemain du 10 juin, le citoyen belge un peu informé politiquement s'est réveillé mal dans sa peau, avec une sorte de gueule de bois et pas pour cause de ripaille exagérée consommée, la veille, sans modération.

Cette fois, c'était fait, une première depuis la deuxième guerre mondiale : la droite, la vraie, celle qui représente le capitalisme dans tout ce qu'il peut receler de néfaste pour le travailleur avait gagné les élections fédérales en Belgique et ce dans toutes les régions du pays.

En Flandre, le CD&V, en cartel avec les séparatistes de la NVA faisait un authentique tabac tandis qu'à Bruxelles et en Wallonie, c'était le MR qui, au travers de ses figures de proue les plus expressives, pérorait tous azimuts.

Tous se gargarisaient de leurs résultats et se félicitaient de la dégelée, infligée par électeurs interposés, aux partis socialistes du nord et du sud.

Si certains se voyaient déjà, en haut de l'affiche, en train de boucler les réformes institutionnelles réclamées à cors et à cris au nord du pays, d'autres envisageaient avec une satisfaction non feinte le moment, enfin venu, de prendre les mesures nécessaires et oh combien salutaires dont la Wallonie aurait tant besoin pour sortir de l'impasse économique et financière structurelle dans laquelle près de vingt ans de socialisme l'avait plongée.

Yves et Didier se délectaient, par avance, du suc des oranges bleues qu'ils allaient, sans tarder pouvoir, enfin, savourer à nouveau.

A l'heure où nous mettons sous presse, l'informateur, Reynders, n'en est encore qu'au rapport intermédiaire qu'il remettra au Roi. Nous ne savons si sa mission d'information sera couronnée de succès mais nous avons la quasi certitude que ce qui ne semblait, de prime abord, n'être qu'un jeu d'enfants s'avèrera, dans les faits, bien plus complexe qu'escompté.

C'est que pour composer un gouvernement, il faudra au futur formateur, encore à désigner par le Roi, trouver des majorités compatibles et que pour réformer l'Etat, il faut en plus qu'elles soient qualifiées aux 2/3.

En tous cas, une chose est sûre : **le travailleur, lui, trinquera !**

Pour ceux qui s'en souviennent, nous sommes déjà passés par ce genre de dessein. C'était dans les années quatre-vingt, l'époque des gouvernements Maertens-Gol, des pouvoirs spéciaux, des sauts d'index, du lissage, bref, des reculs en tous genres...

Ce fut aussi l'époque des grands combats sociaux, les grèves de 83 et 86 qui coûtèrent un lourd tribut et aux travailleurs et aux organisations syndicales.

Après les trente glorieuses nous étions tout droit plongés dans les trente médiocres !

On n'en est, décidément, pas encore sorti, loin de là !

D'autant plus qu'outre Quiévrain, chez nos voisins de l'hexagone, un homme aux ambitions inversement proportionnelles à sa petite taille est en train de faire des émules.

Que Didier aimerait être le pendant belge de Nicolas.

Prendre les mêmes résolutions, avoir son aura, son charisme, son influence...

Pour rappel, le candidat Sarko avait promis de prendre 3 mesures radicales, dans la fonction publique, en cas d'élection :

1. ne plus remplacer qu'un fonctionnaire en départ sur deux
2. mettre à plat les régimes spéciaux de pension des fonctionnaires
3. instaurer un service minimum, dans les transports, en cas de grève

N'est-ce pas ce dont rêvent, aussi chez nous, ceux qui sont les vainqueurs du scrutin du 10 juin ?

Allons-nous nous laisser tondre tels des moutons bêlants et subir sans réagir de pareilles attaques ?

Certainement pas mais pour cela nous devons être forts et rester unis.

Les travailleurs n'ont rien à gagner à la division. Bien au contraire, et nous le ferons bientôt savoir au prochain gouvernement, ce dont ont besoin les cheminots, c'est d'un peu de stabilité, certainement pas de nouvelles réformes de structures et surtout pas d'une quelconque régionalisation. Il faut un groupe ferroviaire fédéral fort et soudé, aux composantes cohérentes et solidaires, dans lequel toutes les activités dévolues aux cheminots restent aux mains des cheminots.

Comme les autres citoyens de ce pays, les cheminots font aussi leurs 10 priorités des travailleurs reprises dans le mémorandum du front commun syndical :

1. le renforcement et la sauvegarde de la solidarité fédérale
2. une politique forte en faveur de la croissance et de l'emploi
3. une politique volontariste du marché de l'emploi
4. une meilleure qualité de vie et de vie au travail
5. une fiscalité plus équitable
6. une sécurité sociale plus forte avec une priorité absolue au premier pilier de pension
7. des services publics forts
8. la sauvegarde et le développement des droits syndicaux
9. le développement durable
10. un rôle actif sur les plans européen et international

Ces mesures ne sont qu'une petite partie des revendications que nous adressons au futur gouvernement car, au-delà de cela, avec notre organisation mère, la CGSP, nous déposerons bientôt, devant le Comité A, un cahier revendicatif intersectoriel en vue de la conclusion d'une programmation sociale 2007-2008.

Au niveau sectoriel, il faudra aussi, fin de cette année négocier les nouveaux plans d'entreprise et l'accord social concomitant.

Bref, du boulot, beaucoup de boulot en perspective !

Et les desiderata des vainqueurs du 10 juin sont diamétralement opposés aux justes revendications des travailleurs. Tout ça ne laisse rien augurer de très serein pour les jours, les semaines, les mois à venir.

Alors, pour ceux qui auront la chance de changer d'air pendant cet été et de goûter aux joies du farniente sous d'autres ciels, qu'ils en jouissent et un maximum car les risques sont grands, à leur retour de vacances d'être accueillis, au berceuil natal, par un panneau, écriture orangée sur fond bleu, sur lequel on pourra lire ceci :

« Bienvenue dans un autre pays ».

G. GELMINI
Président

B CARGO UN ACCORD DIGNE ET NECESSAIRE

Il est évident que c'est d'autant plus difficile, lors de négociations importantes entre directions et syndicats, que le contexte est hostile...



esprit commun et un avenir collectif, et nous avons obtenu le maintien des grades du mouvement existants en y accolant 3 spécialités.

La pression de la **concurrence** en marche sert évidemment d'argument aux managers, obligés à l'équilibre interne des comptes.

De plus, le **transfert de la route vers le rail** - pourtant essentiel pour l'avenir - demeure en fait au niveau du discours politique car les coûts imputés restent absolument inégaux en défaveur des chemins de fer.

Dès lors, **un rapport de force** devait être établi dans ce type de contexte.

Car d'une part ces constats sont mauvais pour les travailleurs du FRET et d'autre part leurs revendications sont pourtant légitimes. Nous les avons donc déposées au nom de ceux qui ont participé à « l'expérimentation Cargo ».

C'est ce que la C.G.S.P. - Cheminots a fait, avec dans la poche, avant d'aller négocier pour la dernière fois, un mandat de préavis de grève... au cas où !

A nos yeux, l'équilibre de cette réforme devait, au moins, autant peser dans le plateau des cheminots que dans celui des managers : c'est ce que nous avons voulu leur faire comprendre et c'est pourquoi nous avons déposé nos propres propositions.

Voici les éléments-clés de cet accord rééquilibré.

I. LES GRANDS PRINCIPES SONT RESPECTES

A. Nous l'avions voulu, car c'était essentiel pour maintenir le socle commun en même temps qu'un

B. La polyvalence a été contenue. Les attributions reprises au 501 sont le reflet des préoccupations syndicales relatives à la charge de travail, au stress et au souci premier de la sécurité du personnel. **Les excès ont été effacés** et les formations devaient être assumées en suffisance.

Les sous-comités PPT de terrain sont désignés comme premiers intervenants dans la mission de sauvegarde des règles de sécurité.



De plus, si elle a pu être maîtrisée, la polyvalence réclamée par la direction **MARCHANDISES** sera **mieux rémunérée**. Nous avons pu constater - et on s'en apercevra dans la suite de l'exposé - que le staff Cargo a manifesté, sur insistance, une certaine reconnaissance

au personnel d'exécution des plates-formes.

C. Le principe essentiel **d'égalité des salaires**, défendu par la seule C.G.S.P.-Cheminots, a pu être confirmé. Ceci se jouait particulièrement pour le nouveau grade d'opérateur Cargo. Les directions proposaient une nouvelle échelle intégralement **inférieure**, sauf à deux taux en fin de carrière.

Nous avons dit non. Pour nous, cela représentait un recul salarial **inconcevable** pour les futurs recrutés. En outre, les « **nouveaux** » auraient accompli le même travail que les « **vétérans** » en touchant un salaire moindre !

Ce scénario, digne d'une régression capitaliste et financière, fut jugé à l'opposé comme indigne par votre syndicat.

D. Les accès aux grades des rangs 7 **et** 5 étaient prévus avec épreuve. Sur la base des expériences et des sélections déjà prouvées, nous avons pu instaurer pour ces rangs **un transfert sans redoublement** d'épreuve professionnelle. Le « **stress du jury** » a pu ainsi être évité. Une déclaration d'aptitude du chef immédiat suffira.

Signalons aussi que la priorité reste acquise à l'expérience. Ainsi les actuels agents de triage conserveront une primauté lors des futurs appels pour opérateur Cargo. Et la première épreuve organique sera réservée aux agents de Cargo, y compris c'est sûr à ceux qui se trouvaient dans le cadre de transition. Ajoutons encore que les « **anciens responsables d'équipe** » auront lors de la nouvelle épreuve, une priorité de classement.

E. Des **mesures transitoires** ont été longuement négociées avec HR et B Cargo. Nous avons pu atteindre là 90% de nos objectifs :

- Comme déjà dit, pas d'épreuves supplémentaires, sauf pour les rangs 4 et 3 et les responsables d'équipe Cargo qui devront passer un nouveau test. Rappelons qu'au départ, le texte sur les premières affectations prévoyait **partout** des examens,
- Les stages et essais en cours seront poursuivis sans interruption ni retour à la case départ pour les non-encore régularisés,
- Que ce soit pour les agents du cadre de transition, pour le personnel du triage ou du **factage** (cette dernière filière étant amenée à disparaître voir les opportunités **en p.13**), des pistes sont d'ores et déjà tracées et mises en œuvre pour offrir **des possibilités de transferts, ouvertures et passerelles** vers les postes du cadre général,
- Au sein de B Cargo vers les postes restés à pourvoir, ou ailleurs le choix existera pour ceux qui le souhaiteraient et y trouveraient leur bonheur (ex. à B Voyageurs). Des écrits sont en préparation qui indiqueront - avec des avis HR d'exécution - aux personnels concernés les moyens de se réorienter, généralement avec une formation,
- Le problème des visiteurs et des administratifs « **purs** » a été résolu en leur permettant d'être stabilisés - dans leur grade d'origine - sur des postes des nouveaux grades correspondants.

II. DES AVANÇÉES BAREMIQUES ET DES PROMOTIONS SUPPLÉMENTAIRES

Au-delà du maintien des échelles barémiques pour les opérateurs Cargo, nos propositions portaient sur des **améliorations** pour les 3 nouveaux grades créés au rang 7. Ensuite, il fallait aussi procurer « **du plus** » aux rangs 6 et 5. Et au-delà, faire en sorte qu'à côté des dispositions réglementaires d'accès à la sélection, il y ait encore un bonus pécuniaire en allocations.

- Pour opérateur Cargo, nous avons **ajouté** une troisième

échelle (la 745) à 12 ans de grade,

- Pour opérateur conduite Cargo, nous avons remplacé à 12 ans de grade l'échelle 630 par l'échelle 640 **plus favorable**,
- L'allocation Cargo d'origine a été recalculée en tenant compte d'un critère forfaitaire pour être proposé à 450€ par an à 100%. Son montant définitif fut fixé à **500€**, valable pour tous les cas d'octroi. Pour les grades d'opérateur et opérateur conduite, cette allocation est transformée en supplément fixe (comptant pour la pension) qui s'ajoute aux taux barémiques,
- Pour responsable d'équipe Cargo, ce supplément fixe valant traitement a été porté à 750€ à 100% (finalement accepté par la Direction Cargo),
- Une allocation spécifique « **visite technique** » sera accordée aux opérateurs Cargo en possession du brevet de visite technique, quand ils ne sont pas issus de la filière visite du matériel,
- Le métier d'opérateur administratif est scindé en deux grades distincts : sous-chef de gare Cargo et sous-chef de gare adjoint Cargo, afin de coller au mieux à la réalité du terrain. Ces deux grades avec échelles « **mouvement** » vont d'abord donner lieu à un premier comblement par mesure transitoire. Certaines promotions seront ainsi déjà réalisées. Mais d'autres possibilités existeront encore en régime organique,
- A noter que par dérogation, les rangs 6 auront accès aux épreuves de sélection de la filière d'avancement Cargo, dont nous allons reparler ci-dessous,
- A noter aussi que pour les fonctions supérieures aux rangs 3 et 4, l'unique grade de référence « **métier** » n'est plus celui qui sera d'application avec le cadre des « **grades** ».

III. LES ENGAGEMENTS ET GARANTIES OBTENUS DES DIRECTIONS

Tout d'abord un accord sur une épreuve spéciale unique pour **passer conducteurs de manœuvre** à destination des agents de la Direction B Marchandises. L'épreuve d'admission à la formation professionnelle préparatoire est déjà annoncée par avis 69HR/2007.

Ainsi ce personnel du triage, ces chargeurs et dérivés ou ces visiteurs auront l'occasion de devenir éventuellement opérateur conduite Cargo.

Le cadre du « **métier Cargo** » **d'opérateur conduite** sera transformé en grades en une fois ultérieurement, après évaluation paritaire positive.

Le délai-butoir de 5 ans maximum en ce qui concerne la **stabilisation** (des visiteurs et PB sur des postes d'opérateur Cargo ainsi que des administratifs sur des postes de sous-chefs de gare (adjoints) est totalement levé. Il en est de même pour l'allocation Cargo à leur attribuer.

Quant à la période de 5 ans, durant laquelle les ex-titulaires d'un métier Cargo de responsable de secteur et coordinateur de fret détenant un grade inférieur au niveau du nouveau poste créé seront stabilisés (avec allocations de fonctions supérieures et/ou allocations Cargo), cette période n'est plus bloquée mais remplacée par un délai de 5 ans **avec évaluation paritaire** après 4 ans. Ce qui nous ouvre la porte, qui était jusque-là fermée, pour aller plus loin.

Il en est de même pour leurs inscriptions possibles aux futures épreuves de sélection.

Pour ces dernières, la direction HR s'engage formellement à **réformer profondément** le régime de toutes les épreuves de sélection à partir de la session du printemps 2009. La prise en compte des compétences techniques, professionnelles et comportementales plutôt que des connaissances générales livresques et théoriques fera partie

d'un souci d'adapter la sélection aux éléments d'aujourd'hui.

IV. QUELQUES BEMOLS

Citons quand même quelques points non aboutis :

- Malgré la promesse d'établir rapidement l'analyse des risques pour tous les grades, la direction Cargo n'a pu présenter à ce jour qu'une « **sorte d'audit** » venant de CPS. D'ici fin 2007, en tout cas dès que possible, ce type d'analyse légale doit être menée, déposée et étudiée paritairement,
- La C.G.S.P. avait proposé des mesures particulières pour les rangs 4 et 3 qui avaient déjà été depuis deux ans « **sélectionnés** » sur épreuve par Cargo. Le barème spécial a été refusé par toutes les autres parties. Nous avons alors contre-proposé une session « **allégée** » en 2008 pour la direction Marchandises, toujours sur la base des efforts déjà consentis.



Nouveau refus, et encore une fois pas de relais apportés à ce propos lors de ces négociations difficiles.

CONCLUSIONS

Au bout de plusieurs mois de discussions et de positionnements, voici enfin l'aboutissement de tout cela.

Avec comme espoir des uns et des autres, que le staff Cargo dynamise sa politique commerciale tout autant qu'il a voulu relancer l'opérationnel dans les RCC. Pour que la tendance à la hausse des trafics se confirme et que les efforts des uns et des autres continuent à être récompensés.

Il y allait aussi de la motivation et de l'adhésion de tout le personnel aux **objectifs fondamentaux du fret ferroviaire**, qui doit reprendre toute sa place dans une mobilité respectueuse à tout point de vue.

Ah oui, on allait oublier la date d'application... Entre le refus d'effet rétroactif de l'administrateur-délégué et la date prévue au protocole, la dernière interruption de séance a donné un fruit coupé en deux.

C'est ainsi qu'on est arrivé aux deux moitiés de la poire : effet rétroactif avec application au 1^{er} avril 2007.

CI. BOSSICART,
Secrétaire Général

AGENTS DE MAINTENANCE SPECIALISES VOIES

La Société organise **le 14 juillet 2007**
l'épreuve d'AMS. (AVIS 56 H- HR)

Nous avons décidé d'organiser une journée de révision
le lundi 09 juillet 2007
afin d'aider les participants à la préparation de cette épreuve.

Nous vous invitons à prendre contact rapidement avec vos Permanents Régionaux :

- pour vous inscrire à la journée de formation.
- connaître les régionales où seront présentés les cours.

- remplir les modalités pour obtenir la dispense de service.

Je souhaite à tous la réussite de cette épreuve.

Michel ABDISSI,
Secrétaire National

PERSONNEL DE FACTAGE : MESURES SPECIFIQUES PERMETTANT UN CHANGEMENT DE GRADE

DE	A	MOYENS
Commis de factage/ 1 ^{er} commis de factage	Commis exploitation s/chef de gare adjoint « Cargo », s/chef de gare adjoint « Voyageurs » s/chef de gare « Cargo », s/chef de gare « Voyageurs », rédacteur	sur demande sur demande sur demande épreuve fermée épreuve fermée épreuve fermée
Chef de factage	s/chef de gare « Cargo », s/chef de gare « Voyageurs », rédacteur	épreuve fermée épreuve fermée épreuve fermée
Chef de factage avec signalement « Très bon » /premier chef de factage/ premier chef de factage (poste important)	s/chef de gare « Cargo » s/chef de gare « Voyageurs »	sur demande sur demande
Premier chef de factage/ premier chef de factage (poste important)	s/chef de bureau	épreuves de sélect.

POINTS DE CONTACT POUR LES PENSIONNES

Nous avons reçu le rapport d'évaluation des différents points de contact pour nos pensionnés.

Nous insistons particulièrement sur les dysfonctionnements constatés et les améliorations qui seront apportées à court terme, dans l'attente d'une réorganisation, efficace.

Nous précisons que, cette matière relevant de la compétence de H-HR 34, cette division, en accord avec sa hiérarchie, établira précisément les perspectives de réorganisation des points de contact, pour les pensionnés, étant entendu que des contacts informels sur le sujet auront lieu avec nous.

Nous ne manquerons pas de vous informer au fur et à mesure, de la mise en place de cette réorganisation.

Cl. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National

PECULE DE VACANCES AUX PENSIONNES ET VEUVES DE LA S.N.C.B.

I. AVANT-PROPOS GENERALITES

La société accorde sous certaines conditions (voir ci-après) un pécule de vacances aux titulaires :

- D'une pension de retraite ;
- D'une pension de conjoint survivant ou de conjoint divorcé,
- D'une pension d'orphelin.

II. CONDITIONS A REMPLIR POUR OBTENIR LE PECULE DE VACANCES POUR L'ANNEE 2007 - RESUME

1. Conditions générales imposées à tous les pensionnés

- Bénéficier effectivement de la pension,
- N'exercer aucune activité professionnelle qui entraîne la réduction ou la suspension de la pension.

2. Conditions particulières imposées aux agents retraités

- Avoir atteint l'âge de 60 ans au 1^{er} mai 2007,
- Ne pas bénéficier d'avantages en matière de pension s'élevant à un montant brut supérieur à 15.600,00€ (base 100) à charge d'un quelconque régime de pension belge ou étranger, c'est-à-dire 21.843,12€ bruts au taux de liquidation du mois de mai 2007 (1,4002) soit 1.820,26€ bruts par mois.

3. Conditions particulières aux conjoints survivants divorcés titulaires d'une pension de survie S.N.C.B.

- Ne pas être remarié,
- Avoir atteint l'âge de 45 ans au 1^{er} mai 2007 ou justifier d'une

incapacité permanente de travail d'au moins 66% ou élever un ou plusieurs enfants ouvrant le droit aux allocations familiales ;

- Ne pas bénéficier d'avantages en matière de pension s'élevant à un montant total annuel brut supérieur à 12.480,00€ (base 100) à charge d'un quelconque régime de pension belge ou étranger, c'est-à-dire 17.474,40€ bruts au taux de liquidation du mois de mai 2007 (1,4002), 1.456,20€ bruts par mois,
- Ne pas bénéficier d'une allocation sociale (chômage, maladie, invalidité, prépension, pause-carrière...) entraînant la réduction ou la suspension de la pension,
- Ne pas bénéficier d'une pension de RETRAITE du secteur public donnant droit à un pécule de vacances.

4. Conditions particulières imposées aux orphelins

- Ne pas bénéficier d'une allocation sociale (chômage, maladie, invalidité, pause-carrière....) entraînant la réduction ou la suspension de la pension,
- Ne pas bénéficier d'avantages en matière de pension s'élevant à un montant total annuel brut supérieur à 12.480,00€ (base 100) à charge d'un quelconque régime de pension belge ou étranger, c'est-à-dire 17.474,40€ bruts au taux de liquidation du mois de mai 2007 (1,4002), 1.456,20€ bruts par mois,

DECES

En cas de décès d'un pensionné ayant rempli, à la date de référence, les conditions d'octroi du pécule de vacances, ce pécule n'est payé qu'au conjoint survivant ou à l'orphelin admis au bénéfice de la pension de survie. Ces arrrages seront soit payés avec la pension du mois de juin, soit dans le courant des mois suivants après établissement et vérification du dossier.

LIQUIDATION

Le pécule de vacances s'élève à 290,45€ (taux ménage) ou 217,84€ (taux isolé) et sera liquidé avec le terme de la pension de juin (ou celle de mai si paiement à terme échu), soit généralement à la fin du mois de mai ou le 1er juin au plus tard. Le montant repris ci-dessus est, le cas échéant, diminué du montant du pécule de vacances ordinaire payé par l'Office National des Pensions (Tour du Midi, 3 à 1060 Bruxelles).

III. PECULE DE VACANCES COMPLEMENTAIRE

Un pécule de vacances complémentaire d'un montant de 394,89€ pour un retraité marié et 329,34€ pour un retraité isolé ou pour un conjoint survivant, est accordé aux personnes qui, à la date du 1^{er} mai 2007, bénéficient effectivement d'un supplément « **minimum garanti** » pour une pension de retraite pour raison d'âge ou d'ancienneté ou pour une pension de survie. A remarquer que le pécule complémentaire ne peut être accordé par la Société, si un pécule de même nature atteignant au moins le taux précité, a déjà été liquidé par l'ONP.

Par ailleurs, un pécule de vacances complémentaire peut être accordé

aux bénéficiaires d'un supplément « **minimum garanti** » accordé aux pensionnés pour inaptitude physique, à condition :

- D'avoir atteint l'âge de 60 ans à la date d'octroi (1^{er} mai 2007),
- Que le minimum soit établi sur la base d'un traitement moyen égal ou porté à 18.456,00€ à l'indice 138,01.

Attention, une condition s'applique à certains bénéficiaires du minimum garanti : le pécule complémentaire ne pourra jamais être payé lorsque la pension aura été limitée à 5.293,68€ à l'indice 138,01 (minimum légal à 40% de a rétribution garantie prévue par les dispositions légales en la matière).

En cas d'octroi d'un pécule partiel par l'ONP (le pécule de vacances est toujours limité, dans le régime légal des salariés, au montant de la pension afférente au mois de mai), la différence (pécule complet SNCB moins pécule partiel ONP) peut être payée par la S.N.C.B.

Le pécule de vacances complémentaire est payé avec la pension du mois de juin.

Cl. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National

VISION SYNDICALE SUR LA DURABILITE DES TRANSPORTS (TRUST)

Les 14 et 15 mai s'est déroulé, à Varsovie, en marge de la section ferroviaire de l'ETF, un atelier portant le nom de Trust (Trade Union Vision on Sustainable Transport - vision syndicale sur la durabilité des transports). Ce projet, lancé en février 2007 et partiellement cofinancé par la Commission européenne, couvrira une période de 18 mois. Ce n'est pas moins de

sept conférences qui ont été programmées avec les différentes sections syndicales au sein d'ETF que sont l'aviation civile, la pêche, les ports, le transport routier, les chemins de fer, le transport maritime et la navigation intérieure. Des conférences intersectorielles suivront au cours de l'automne 2007 afin de poursuivre les rapports analytiques des différentes sections.

Les débats portent sur 4 thèmes communs :

1. la stratégie de Lisbonne et sa répercussion sur le personnel du secteur des transports.
2. restructuration et développement du secteur des transports
3. transport et environnement
4. investissement en infrastructure, aide de l'Etat et rôle de l'Etat

Ces dernières années, nous avons été témoins d'une plus grande mobilité des personnes et des biens. Des réformes structurelles ont été menées dans le secteur des transports afin d'atteindre cet objectif. Nous partons du principe que de plus amples réformes seront, à l'avenir, envisagées dans le cadre d'objectifs économiques et environnementaux. Le secteur des transports devra adapter son infrastructure afin d'éviter la congestion, la pollution, l'exclusion sociale et une mauvaise accessibilité. En d'autres termes, le besoin d'une politique durable se fait fortement sentir.

Si tous ces objectifs mènent à plus de réformes, il faut également consacrer plus d'attention à leur impact sur les personnels du secteur des transports. Des chiffres officiels nous apprennent que le secteur des transports compte 4.6 millions de travailleurs. Soit environ 5% du total de la population active européenne. C'est un secteur qui offre un service d'intérêt public.

Aujourd'hui, nous nous posons la question de savoir si les pertes d'emplois, le dumping salarial et les mauvaises conditions de travail au sein du secteur des transports ne doivent pas donner lieu à un débat social plus large. Des stratégies durables sont-elles à même de lier la croissance et la compétitivité à plus d'emplois et de meilleure qualité ?

La durabilité des transports devrait signifier pour l'Europe plus d'efficacité, plus de compétitivité, un système de transports plus écolo-

gique. Mais c'est surtout un secteur où des gens travaillent dans l'intérêt d'autres. Il va sans dire que le personnel du secteur des transports doit également pouvoir prendre part à ce débat.

Dans ce cadre, ETF organise un large débat sur «une vision syndicale sur la durabilité des transports (TRUST) ».

Des représentants des organisations patronales, d'ONGs et de membres des institutions euro-

péennes ont été invités à participer aux débats.

Les constats de ces débats doivent mener à une politique européenne des transports sociale et durable, alignée sur les besoins du personnel.

Serge Piteljon
Secrétaire National

Plus d'informations
sur notre site
www.cheminots.be

SECTION FERROVIAIRE DE L'ETF A VARSOVIE DU 16 MAI

Le 16 mai, s'est tenue à Varsovie, la réunion de la section ferroviaire de l'ETF à laquelle a participé une délégation de la CGSP/ACOD. Certes, vous trouverez sur notre site Internet les rapports liminaires relatifs aux points qui ont fait l'objet d'un débat en séance plénière. Toutefois, certains d'entre eux méritent que l'on s'y attarde dans notre Tribune.

La Renégociation de l'accord ETF/CER sur la clause 4 (Repos Hors Résidence - découcher) pour le personnel mobile travaillant en interopérabilité transfrontalière.

Entre-temps, cet accord fait l'objet d'une Directive 2005/47/EC qui devra être transposée en droit national avant le mois de juillet 2008.

C'est dans une atmosphère quelque peu électrique que les syndicats présents ont souhaité réagir à la proposition de la CER (Communauté européenne du rail - les patrons) qui vise à augmenter le nombre de RHR. A l'instar des groupes de travail du personnel des trains belges, les participants ont vu d'un très mauvais œil le fait de passer de 1 à 3 RHR consécutifs avec la possibilité d'étendre la mesure à 6 RHR consécutifs en référence à la note de bas de page de la clause 4. En effet, l'accord

prévoit un deuxième RHR à négocier par les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ferroviaire ou au niveau national. Pourtant aux dires des employeurs, il n'existe pas d'exemples avérés de 2 RHR consécutifs et donc, les syndicats se posent la question quant à la nécessité et la pertinence d'en augmenter le nombre.

Ils ont rappelé qu'ils maintenaient leur priorité à savoir, la coopération entre les entreprises ferroviaires qui permet d'éviter les RHR en organisant des relais de conducteurs sur les réseaux concernés. Ils constatent que la CER privilégie d'une part, les petites entreprises au détriment des entreprises historiques et, d'autre part, la concurrence et l'open access !

Les membres présents s'interrogent également sur l'implémentation de cet accord et celui sur la licence des conducteurs de trains qui n'est appliqué que dans deux pays à ce jour !

La CER a, dans une ultime tentative, proposé des mesures de compensations dans une lettre adressée aux négociateurs à peine quelques jours avant la réunion de la section. Il va sans dire que, bien que les syndicats présents aient déjà consulté leur base, cette lettre

n'était pas de nature à changer fondamentalement leur décision.

La section a donc rejeté à l'unanimité les propositions maximalistes de la CER mais a estimé qu'il fallait, pour que le dialogue social survive, proposer de postposer de 2 ans les négociations en question. Lors de la dernière réunion programmée pour le 29 mai, l'ETF présentera donc un courrier qui sera rédigé en ce sens. Il restera, dès lors, aux uns et aux autres d'en apprécier la portée politique.

En tout état de cause, l'évaluation sur l'implémentation de l'accord est prévue dans la même période (clauses 10 et 11) et probablement aurait-il fallu commencer par là pour démontrer la pertinence de la demande bien trop excessive à notre goût.

Les femmes dans les chemins de fer.

Entre 2003 et 2004, à l'initiative de l'ETF, une étude a débuté entre les partenaires sociaux (CER/ETF) pour ce qui concerne la présence des femmes au sein des chemins de fer dans les différents Etats Membres. Un groupe de travail composé de membres des entreprises ferroviaires telles que FS Italia, DB AG, SNCF, ÖBB et des syndicats de cheminots de Suède, France, Italie et de l'ETF ont débattu sur ce sujet.

Un texte, reprenant les recommandations communes relatives à une "Meilleure représentation et intégration des femmes dans le secteur ferroviaire", a été rédigé et présenté pour accord lors de la section. Ces recommandations seront signées entre ces partenaires sociaux lors d'une conférence à Rome le 12 juin. Une délégation belge y sera présente et, d'ores et déjà, nous avons l'intention de faire deux observations que nous estimons importantes. La première consistera à préciser que la CGSP/ACOD souhaite que ces recommandations soient suivies d'effets concrets dans les différents Etats Membres. En effet, sans vouloir remettre en cause le travail remarquable effectué par les partenaires sociaux, notre

syndicat aurait préféré qu'ils signent un accord pour que les recommandations prennent un caractère plus formel. La seconde, pour rappeler à la CER que l'accord ne devra pas être une nouvelle occasion pour que les employeurs s'en servent à d'autres fins et, plus particulièrement, en matière de flexibilité.

Ces recommandations sont d'ores et déjà disponibles sur notre site web www.cheminots.be

Pour rappel, elles seront envoyées à la Commission pour être archivées mais surtout pour permettre aux politiques d'en prendre connaissance et de les appliquer dans leur pays respectif.

Les jeunes dans les chemins de fer

Depuis 2001, des représentants de jeunes cheminots de différents pays européens se rencontrent en vue de discuter de thématiques telles que la privatisation des chemins de fer, la mondialisation, les droits sociaux, le dumping social et comment susciter un intérêt plus important des jeunes aux activités syndicales.

Lors de la dernière réunion de 2006, a été adoptée une résolution

adressée à l'ETF et signée par des représentants de Croatie, de Hongrie, du Luxembourg, de Suisse, d'Allemagne, de France et d'Autriche. Dans cette résolution, les jeunes demandent à l'ETF de mettre en place une plateforme pour rencontrer les représentants des jeunes cheminots en Europe avant les réunions de la Section.

Le Bureau de la Section Chemins de fer a discuté de cette résolution et a décidé d'inviter les signataires de la résolution à la réunion de la Section Chemins de fer à Varsovie. Un débat sur les modalités d'une meilleure intégration des thèmes importants pour les jeunes travailleurs dans le travail de la Section a eu lieu.

La section rappelle également la motion, adoptée par le Congrès de l'ITF à Durban, qui souligne l'importance d'une meilleure intégration des jeunes travailleurs des transports et de leurs préoccupations dans les projets de « **Organisons mondialement la campagne** ».

Serge Piteljon
Secrétaire National

D a n s n o s r é g i o n a l e s

LUXEMBOURG

LE GROUPE S.N.C.B. ENGAGE

**Vos enfants, leurs camarades, sortent de l'école
Ils possèdent un certificat de l'enseignement secondaire**

2° degré professionnel supérieur (6 années) (CESS)

- Agent de maintenance spécialisé accompagnateur de train
- Ajusteur-mécanicien conducteur de train
- Conducteur d'outillage agent d'accueil spécialisé de la voie technicien

Intéressé(e)s?

1 - Posez maintenant votre candidature via le site web « sncb.be »

2 - La CGSP Cheminots organise une [séance de présentation des métiers](#).

**le mardi 03 juillet
de 13h30 à 16h30.**

Pour des renseignements complémentaires et inscriptions :

Secrétaire Régional Cheminots,
Rue des Martyrs, 80,
6700 Arlon

Tél. : 063/230 100