

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386



Membre de l'Union
des Editeurs de
la Presse Périodique

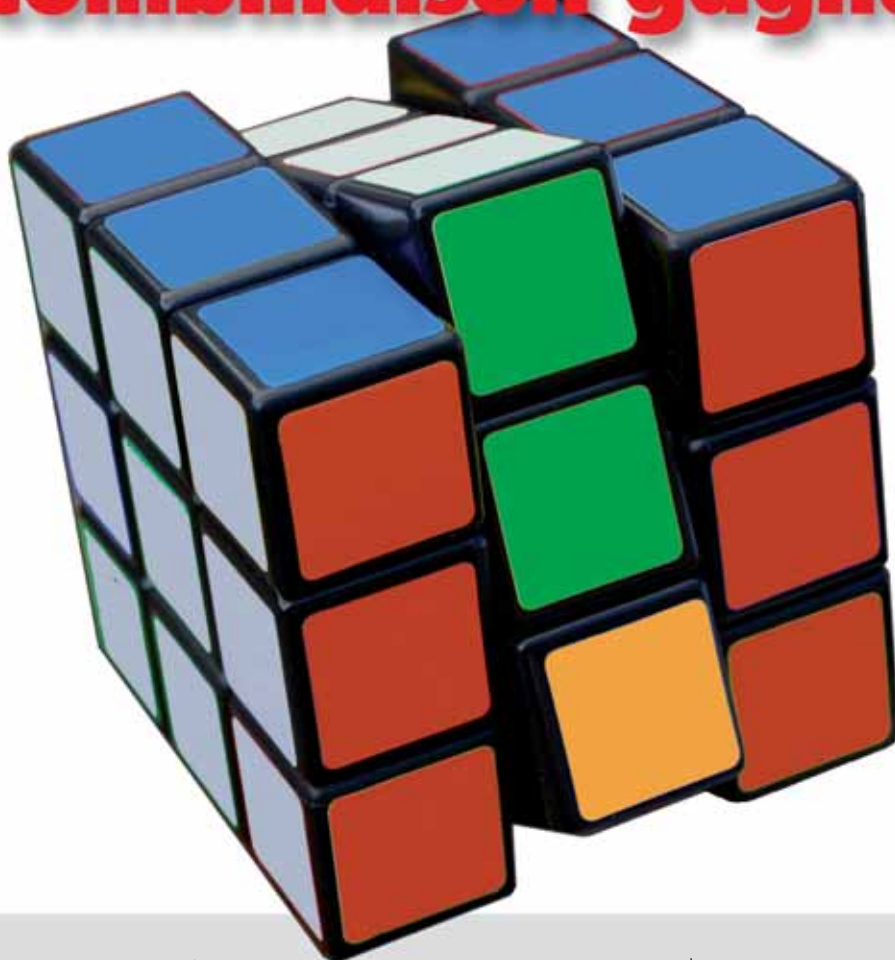
FGTB / CGSP CHEMINOTS

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

MENSUEL - 65^e ANNEE - N° 6 - 29 JUIN 2009

ÉLECTIONS RÉGIONALES

La combinaison gagnante



éditeur responsable : F. Wégimont Place Fontainas 9/11 - 1000 Bruxelles (adresse de retour en cas de non distribution)

Page 3 :

ÉDITO

Nous ne demandons
qu'à voir...

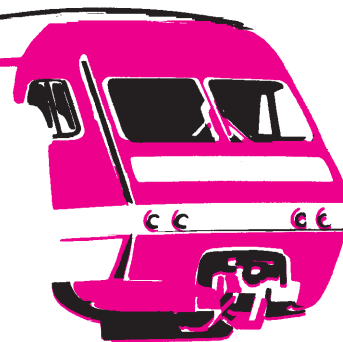
Page 4 :

DOSSIER

Élections régionales,
notre analyse
Entretien avec Jean Faniel

Page 9 :

Ils ont voté...
et puis après...



Ils ont voté... et puis après...

Çà y est enfin, cette campagne électorale qui s'éternisait depuis de trop longs mois s'est enfin terminée puisque les citoyens ont rendu leur verdict et que, dès le soir de ce 7 juin, les urnes livraient leurs secrets.

Le but n'est pas ici de faire une analyse fouillée des résultats de ces élections, d'autres endroits mieux qualifiés existent pour ce faire, mais plutôt de livrer à la sagacité de chacun quelques réflexions relatives à ces scrutins.

Au plan européen, c'est l'abstentionnisme qui aura régné en maître puisque seulement un bon 40% d'électeurs se seront présentés aux bureaux de vote. C'est peu, très peu et cela met en exergue au moins un élément : la chose européenne est loin de passionner le citoyen lambda.

Comment expliquer ce désintérêt quasi généralisé dès lors qu'on connaît l'impact des décisions prises au sein des institutions européennes sur les États Membres de l'Union et donc sur la vie quotidienne des ressortissants. Bref, pourquoi ce peu d'engouement ? Simplement parce que d'une part les textes, le langage utilisés à cet échelon transnational, sont tellement alambiqués et complexes qu'il passent au-dessus de bien des têtes et encore ne serait-ce pas le cas que d'autre part, il y a cette dérive des hommes et femmes politiques qui consiste à s'arroger le droit de la réussite des choses qui apparaissent comme positives au citoyen et de les reléguer à un autre niveau bien plus lointain dès que l'impact en sera négatif en s'excusant presque par un « c'est pas de notre faute, c'est Bruxelles, c'est la Commission, c'est l'Europe... ».

Dans ces conditions comment s'étonner du peu d'intérêt ainsi suscité pour l'échelon européen ? Et donc encourageons toute initiative d'éducation populaire ayant pour objet une noble vulgarisation, une meilleure appréhension, une meilleure compréhension, une plus subtile perception de la chose européenne et ceci de faire partie intégrante des programmes des formations que doivent développer des organisations syndicales responsables comme la nôtre.

Le deuxième élément intéressant à relever c'est la corrélation qu'on peut établir entre la participation au vote et l'orientation dudit vote : moins le taux de participation est élevé, plus la tendance se marque à droite. Ainsi pourrait-on presque extrapoler que quand on vote peu, on vote plutôt à droite, la chose politique semblant être plus lointaine pour les (non)électeurs de gauche à savoir, en général, les moins bien nantis. Partant il n'y a qu'un pas que je franchirai sans hésitation aucune, défendons de toute notre âme le vote obligatoire, exprimons-nous à son sujet en termes de conquête sociale, de droits à défendre et à préserver contre tout et contre tous plutôt qu'en devoir à accomplir comme il est, y compris dans nos rangs, encore bien trop souvent perçu de nos jours.

Sur le plan national belge, c'est la différence entre le vote au nord et au sud qui marquera les esprits. De ceci il y a beaucoup d'enseignements à tirer singulièrement pour nous, cheminots, qui évoluons toujours, et c'est très bien ainsi, dans un secteur dit national. Cette conception différenciée entre les deux grandes communautés linguistiques est révélatrice de l'acuité de la perception de certains dossiers éminemment importants entre le nord et le sud du pays.

De là à tomber dans la caricature de certains éditorialistes qui titraient, sans vergogne « La Flandre à voté à

droite, la Wallonie à gauche », il y a plus qu'une marche que je ne franchirai pas, des partis comme Ecolo ou le Cdh ne m'apparaissant pas comme étant représentatifs d'un courant de gauche. Autre chose étant de dire qu'ici, la démocratie a vaincu puisque l'extrême droite est en net recul tant au nord qu'au sud et ça, en soi, c'est une bonne nouvelle.

Enfin, il y a le phénomène des sondages qui se sont tous lamentablement plantés. Le PS n'a pas connu la dégelée qu'ils lui promettaient et le MR a perdu son pari de devenir premier parti en Wallonie et à Bruxelles au grand dam de son Didier de président, de sa suffisance et de son arrogance presque malade. À force d'exclure les autres, de ne plus vouloir parler avec personne, on se retrouve seul, jeté dans l'opposition avec comme unique consolation pour le Président du parti ainsi relégué, de pouvoir s'entretenir avec le Ministre des finances. De quoi devenir rapidement schizophrène, un peu comme cette perruche (bleue) pour qui, alors qu'elle vint de perdre son partenaire de couple, on plaçât un miroir dans la cage histoire qu'elle se sentit moins seule.

Voilà pour le « Ils ont voté... »

« Et puis après... » Après il y a le lourd travail de constitution de majorités, de programmes, de gouvernements, de déclarations gouvernementales, de remaniements ministériels, d'échange de strapontins, de marchandages de marocains... Bref, il y a la politique politicienne, celle qui au cours de cet été nous apportera, chaque jour pendant encore quelques semaines son lot de surprises, de nouvelles souvent peu réjouissantes, le contexte économique-financier dans lequel il nous est imposé d'évoluer n'étant guère propice à l'enthousiasme débridé. Peut-être un peu de stabilité quand même : contre toute attente, notre actuel ministre de tutelle, pourtant promis à d'autres

horizons, devrait faire encore un bout de chemin (fût-il de fer) avec nous. Osons espérer que ce (nouveau) changement de cap puisse l'animer d'un peu plus de curiosité pour les entreprises qu'il est amené à coraquer depuis son arrivée aux affaires fédérales. Ce sont quand même les plus grands employeurs belges.

C'est dans cette ambiance que nous baignons pour l'heure, et quand je dis « baignons », je pense « nageons » car c'est probablement le verbe qui convient le mieux pour qualifier le dossier Cargo tel qu'il nous est présenté actuellement par une Direction Marchandises qui n'a aucun scrupule à s'entêter à défendre un dossier totalement imbuvable qui crée plus de problèmes qu'il n'apporte de solutions, hormis peut-être financières, pour l'entreprise (et encore à très court terme).

Depuis le début, nous répétons que pour être crédible et par nous négociable, le dossier Cargo doit être un et indivisible et comporter tous les angles de vision (RCC, ateliers wagons, ateliers de ligne, mesures HR s'il échet, mesures opérationnelles...). Depuis le début, nous avons l'impression de nager en plein dialogue de sourds et partant plus rien ne bouge mais tout devient rouge...

Vu l'importance et l'impact négatif attendu de ce maudit dossier, nous considérons que le seul lieu pour tenter de le solutionner est le Comité de Pilotage (Elargi) ; Comité de Pilotage qui peut à nouveau fonctionner correctement puisque la loi correctrice de la loi-programme de décembre a (enfin) été publiée ce 8 juin. Bref, on a déjà envisagé départ en vacances dans circonstances plus sereines, mais que voulez-vous, le hasard des agendas, la complexité de l'agencement des calendriers ont souvent raison de la quiétude des discussions. C'est pourquoi, il ne faudra pas hésiter à recharger ses batteries sous des cieux plus cléments car l'avenir s'entrevoit plus morose que rose. A nous revoir en septembre tout requinqués et en attendant, bonnes vacances d'été !

G. Gelmini
Président

Que faire en cas de décès ?

En ces moments difficiles, il vous suffit de prendre contact par téléphone, courrier électronique ou postal avec le bureau H-HR.32 ou le point de contact Pensions ou encore l'assistante sociale de votre canton qui vous aidera à entreprendre les démarches nécessaires.

Dans ces pénibles moments, le Fond des Œuvres Sociales intervient en versant, sous certaines conditions, une indemnité de funérailles ou de décès aux ayants droit.

1. INDEMNITE DE FUNERAILLES

Une indemnité de funérailles est accordée aux personnes qui ont supporté les frais funéraires lors du décès d'un bénéficiaire d'une pension de retraite. La personne qui présente les factures acquittées établies à son nom est considérée comme ayant supporté les frais funéraires.

Le montant de l'indemnité est égal à celui d'un mois de pension (brut) à laquelle l'intéressé pouvait prétendre au moment du décès. Ce montant est de minimum 249,00€ et maximum 2300,61€ (au 01/01/2009). Si l'indemnité est accordée à une personne ne faisant pas partie du ménage du défunt, celle-ci ne dépassera pas le montant des frais réellement supportés.

La demande doit être introduite, dans les 12 mois qui suivent le décès, auprès du bureau H-HR.342 ou du point de contact Pensions et être accompagnée des documents justificatifs suivants :

- Une copie des factures acquittées ;
- Un certificat de décès délivré par l'administration communale ;

2. INDEMNITE DE DECES

Une indemnité de décès est accordée au bénéficiaire d'une pension de retraite (la personne décédée doit être bénéficiaire du Fonds des Œuvres Sociales).

Cette indemnité est également versée, sous certaines conditions, lors du décès :

- du conjoint ou de la personne non rétribuée qui s'occupe du ménage d'un bénéficiaire de pension de retraite pour autant que le défunt était bénéficiaire du Fonds des Œuvres Sociales en qualité de personne à charge et faisant partie de son ménage ;
- d'un enfant d'un bénéficiaire de pension de retraite ou de survie pour autant que le défunt était bénéficiaire du Fonds des Œuvres Sociales en qualité de personne à charge et faisant partie de son ménage ;

Le montant de l'indemnité est fixé à 745,00€.

La demande doit être introduite auprès du bureau H-HR.342 ou du point de contact Pensions et être accompagnée des documents justificatifs suivants :

- Une copie des factures acquittées ;
- Un certificat de décès délivré par l'administration communale ;
- La preuve de la cohabitation avec la personne décédée (composition du ménage délivrée par l'administration communale) ;

Remboursement des prestations d'ostéopathie

Comme annoncé aux assemblées générales, le remboursement des prestations d'ostéopathie entrera en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2009.

Les conditions :

- Tous les bénéficiaires sont concernés par la mesure, quel que soit leur âge.
- Le prestataire doit être reconnu par le GNRPO et figurer dans la liste de référence.
- Le montant de l'intervention de la caisse de solidarité sociale est de 10€ par séance.
- Par année civile, chaque bénéficiaire peut prétendre au remboursement de 2 séances de soins.
- Le bénéficiaire est tenu de présenter à son centre médical régional une attestation conforme ou modèle conventionnel, délivrée par le prestataire reconnu et munie d'une vignette d'identification personne soignée.
- Le CMR liquide l'intervention de la manière habituelle pour le n° de code 085.

Nous veillerons à entraîner dans la foulée, d'autres médecines parallèles telles que la chiropractie, l'acupuncture, l'homéopathie et la diététique. Nous restons fidèles et respectons les engagements pris lors du congrès de mai 2008.

Cl. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National.

Dans nos régionales

VERVIERS/WELKENRAEDT

IMPORTANT Appel à candidature

En vue de pourvoir au remplacement du Secrétaire permanent, appel est lancé.

La procédure et les conditions sont appliquées conformément aux R.O.I. des 2 Régionales (possibilité d'obtenir ou de consulter ceux-ci au sein de la Régionale de Welkenraedt - Prendre contact avec le Secrétaire permanent).

Dates à retenir

- Cet appel ne paraîtra que dans la Tribune « Cheminots » du mois de juin.
- Date limite des candidatures : le 7 septembre 2009. Celles-ci doivent être adressées au Secré-

taire permanent, rue de la gare 14 à 4840 Welkenraedt.

- Vérification de la validité des candidatures par les Bureaux exécutifs le 8 septembre 2009.
- Election du nouveau permanent lors d'un congrès extraordinaire le 26 septembre 2009 à 10 heures dans la Salle « Albert Lacroix » de la Régionale de Welkenraedt.
- Remise de mandat définitive et passation de la fonction au nouveau Permanent le 1^{er} mars 2010.

Organisation

L'ensemble des affiliés des 2 Régionales, actifs et pensionnés, est convié à l'élection.

Cette annonce vaut convocation pour le Congrès extraordinaire du 26 septembre à 10 heures à la Régionale de Welkenraedt. Il n'y aura aucun rappel.

Gilbert LARBUISSON
Secrétaire permanent

Quelles sont les formalités à remplir lorsque vous décidez de vous installer à l'étranger

Choisir un mode de liquidation de la pension

Vous pouvez choisir entre trois modes de liquidation de votre pension :

- ▶ Soit le paiement par mandat postal international contre envoi mensuel d'un certificat de vie. A noter que cette formule requiert une dizaine de jours pour l'exécution du paiement et est imposée d'office en cas de cessions, saisies, notifications fiscales et retenues pour pensions alimentaires qui pourraient frapper la pension. De même, ce mode de liquidation engendre des coûts parfois importants.

- ▶ Soit ouvrir un compte convertible auprès d'une banque en Belgique, celle-ci se chargeant du versement des sommes dues sur un compte bancaire ouvert hors frontière. Cette formule engendre également des frais et l'envoi d'un certificat de vie tous les 6 mois (en janvier et juillet).
- ▶ Soit un virement direct sur un compte en banque ouvert à l'étranger en transmettant au service des Pensions votre numéro de compte bancaire complet (codes IBAN et BIC). Cette formule de paiement offre des transferts gratuits mais il vous faut fournir un certificat de vie tous les 6 mois (en janvier et juillet).

Dans
nos régionales

LUXEMBOURG

Section Jemelle

Cher Camarade,

Les responsables de la section de Jemelle sont heureux de pouvoir organiser ce **samedi 29 août 2009**, une excursion à **Blankenberge**.

Le déplacement se fera en train à l'aide de vos libre-parcours. Nous partirons de Jemelle avec le train IC 2128 à 6h36 (Marloie à 6h44). Arrivée prévue à la côte à 9h49.

Vers 10h30, nous effectuerons la visite du **Sea Life Center** de Blankenberge.

Après cette visite, nous nous rendrons à deux pas de là, au Floréal, où nous pourrions apaiser notre faim avec le repas suivant :

Assiette de dégustation

Filet de sole-limande au safran
Asperges vertes et pomme-purée

Salade fraîche de fruits

L'**après-midi** est entièrement **libre**. La plage, les promenades sur la digue, le lèche-vitrine, la dégustation de desserts ou boissons à

une terrasse font partie des innombrables possibilités d'occupation qui sont à votre disposition.

Pour le retour, les horaires des trains vous seront distribués. Ici aussi, le libre choix du train du retour vous est laissé.

Une participation de 8€ pour les adultes et de 3€ pour les enfants sera demandée. Nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire. Votre inscription vous est demandée pour le **16 août au plus tard** auprès des responsables suivants :

CAPELLE Jean-Marie
Tél. 084/21.37.72
GSM : 0496/68.34.83

ELOY Rinaldo
GSM : 0495/28.53.70

LOUVIAUX Georges
Tél. : 084/31.34.49

En espérant que le soleil sera du voyage également, nous te prions d'accepter, cher camarade, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Par solidarité,
notre BUREAU NATIONAL ELARGI AUX PERMANENTS
a décidé d'ouvrir un compte pour venir en aide
à notre Camarade **André CORNETTE** victime de l'accident survenu
le samedi 23 mai 2009 à DINANT.

Nous vous communiquons les références de ce compte :

« **088-2450689-76**
CGSP CHEMINOTS solidarité André CORNETTE »

D'avance, nous vous remercions.

Le secrétariat national.

Rapport de la sous

1. Déclaration de la CGSP :

- Dénonce la manœuvre qui consiste à envoyer les documents de travail relatifs au dossier Cargo la veille après 16h00. Peut-on encore qualifier de sérieux, voire même de correct, le fait de remettre certains d'entre eux, dont le délicat dossier de la polyvalence des opérateurs de conduite et des conducteurs de train, en séance à peine quelques secondes avant le début des débats ?
- Quoi qu'il en soit, la CGSP/ACOD rappelle que le dossier Cargo sera traité globalement et ce, y compris celui des séries des conducteurs !

Même si le Président s'engage à faire tout son possible pour que cela n'arrive plus, nous sommes loin d'être dupes sur les intentions de la Société.

Il rappelle qu'il souhaite commencer les discussions par le dossier des RCC qui, à ses yeux, est le plus urgent.

Sans cesse, les dirigeants de B-Cargo nous assènent sur la nécessité de sauver « **Cargo** » mais, le prix à payer par le personnel est lourd. On perçoit une ambiance pesante et l'intention des employeurs de culpabiliser les représentants des travailleurs qui résistent, sans doute beaucoup trop à leurs propositions, est bien perceptible.

La question est une nouvelle fois posée quant à savoir si les exigences sont dictées par la conjoncture économique ou d'ordre structurel? Elle est importante et met, manifestement, mal à l'aise le patron de B-Cargo «l'ex Mac Kinsey Boy» qui refuse de reconnaître que la réforme est étroitement liée à la

- commission paritaire du 3 juin 2009

situation conjoncturelle. Ce serait, en effet, inimaginable d'accepter que les travailleurs paient la facture de la crise financière. Et donc, c'est structurel !

Alors si c'est structurel, on doit simplement s'en tenir à ce qui est prévu au protocole d'accord. Or, nulle part, il n'y est fait mention de telles mesures !

En revanche, le protocole d'accord prévoit, bel et bien, que les « **Changements de séries** » soient effectués le deuxième samedi de décembre et que la Société interviendra auprès de l'UIC pour les reporter en janvier. Pour rappel, cette décision émane de la Directive 2002/844/CE modifiant la 2001/14/CE et concerne la date de changement de l'horaire de service pour les transports ferroviaires. Et puis, il y a le dossier des primes qui, rappelons-le, concerne l'ensemble du personnel...

Dans le cas qui nous préoccupe, il devrait tout au plus s'agir d'adaptations. Or, les agissements de la Directions vont loin, beaucoup trop loin puisque dans certains sièges de travail, on parle de feuilles blanches ! C'est contraire au fascicule 541 qui stipule que les agents, en série, doivent connaître leurs prestations prévues dans un roulement.

Pourtant, en 2001, à l'époque de M. Robette, pour celles et ceux qui s'en souviennent, des négociations avaient débuté pour définir des règles en matière de modifications de séries mais elles avaient échoué car la Direction refusait les mesures sociales d'accompagnement. C'était, il y a 8 ans ! Enfin, nous rappelons que le dossier Cargo doit être traité globalement et qu'il est hors de question de marquer son accord sur une telle

dérive. Nous sommes d'ailleurs très préoccupés par les mesures qui toucheront les travailleurs des RCC mais également des ateliers et, plus particulièrement, suite aux présentations mettant en exergue le fait de supprimer certains types de machines et de transférer des wagons vers l'une ou l'autre filiale! Il pourrait s'agir de la disparition de certains ateliers si les choses restaient en l'état ! Aujourd'hui, nous constatons que les filiales créent leurs propres filiales et même un chat n'y retrouverait plus ses jeunes ! Des filiales telles que «On Site Rail», implantées en France mais aussi en Belgique, ont vu le jour pour créer, à leur convenance, des emplois précaires où le chômage technique et le licenciement sont possibles !

Mais, il ne s'agit que la partie visible de l'iceberg puisque, lors de la réunion du 18 mai, M. Pauwels déclarait déjà que les conditions de travail, au sein de cette filiale, auraient été bien trop **insupportables** pour les cheminots!

Lors de ces débats très tendus, nous voulons connaître le rôle de HR et les solutions envisagées pour réutiliser le personnel qui deviendra disponible à B-Cargo. La Direction est manifestement très embarrassée car elle se retrouve dans l'impossibilité d'y répondre de manière franche et, dans un sursaut d'orgueil, précise qu'elle s'y atèle !

Quant au PV de la réunion précédente, nous épinglons trois manquements qui, pour la CGSP, sont pourtant d'une grande importance sur le fond. Il s'agit de :

- Notre demande d'obtenir une aide financière exceptionnelle de la part de l'Etat à mettre en parallèle avec les efforts demandés

aux cheminot(e)s. A ce propos, rappelons que nous avons également rejeté la proposition du CEO de la SNCB de faire «**le nettoyage**» avant... Trop facile M.Descheemacker !

- La déclaration faite par le General Manager de T&P et qui reconnaissait de manière claire qu'il ne s'agissait pas de simples adaptations des séries des conducteurs mais bien d'un changement profond !
- La précision importante que le dossier est, bel et bien, structurel et que nos exigences portent sur le respect de l'accord social 2008-2010.

2. *Information financière et économique concernant les filiales du groupe Fret SNCB.*

Il y eût un long débat sur les comptes consolidés des trois entreprises appuyés par l'attestation des commissaires. Même si nous restons convaincus de la pertinence de cette analyse comptable, nous ne souhaitons pas épiloguer dans notre tribune car nous croyons qu'il s'agit d'un thème qui intéresse, plus particulièrement, les experts en comptabilité.

Cependant, nous pouvons très succinctement reprendre l'un ou l'autre élément important, à savoir :

- La recapitalisation d'un secteur de l'activité mais pour l'année 2005 alors que rien de précis ne concerne la situation actuelle...
- La reprise des intérêts de la dette IFB - sans cet accord de la Commission européenne, IFB n'existerait probablement plus. Pour les organisations reconnues, la dette de IFB pose néanmoins problème pour B-Cargo.

3. *Information sur le personnel Cargo*

La Direction nous remet un document relatif aux « **besoins fonc-**

tionnels » qu'elle considère être une photo du moment. Mais tout d'abord, comme le disaient les célèbres clowns Bario d'un autre cirque, le célèbre cirque Bouglione: « mais qu'est-ce que c'est que ça ? ».

Il s'agit, rétorque le General Manager de Cargo, des cadres fonctionnels dont la période de référence est fixée sur base du cadre au 1^{er} semestre 2008 et donc, pour ce qui ne l'avait pas compris, juste avant la crise financière.

Nous réclamons des garanties par rapport à la déclaration sur l'évolution de ces cadres fonctionnels et souhaitons savoir comment ces chiffres ont été, objectivement, calculés? En effet, nous refusons qu'il ne s'agisse que d'estimations car cela laisserait la place à l'arbitraire !

Preuve que le dialogue social se porte à merveille, la réponse est sans appel, c'est **le plan de transport** et donc, cela reste de la compétence exclusive de la Direction... Quand on souhaite rentrer dans le détail, le General Manager de Cargo dit que pour calculer son nouveau cadre qui, cette fois, tient compte des **exigences de la crise économique**, il a fait appel aux responsables des RCC. Et la messe est dite, ce sont les régions qui décident de supprimer leurs propres emplois. A certains endroits il s'agit, parfois, de propositions qui visent à supprimer 50% des emplois de la production mais... quelques pourcents pour le management. C'est normal, me direz-vous, on ne se supprime pas soi-même ! Et puis, comme le dit le vieil adage, cher à Aristote : « Qui peut le plus, peut le moins ».

Et puis, c'est **«toudi l'petit qu'on spotche»**.

C'est ainsi que, si les syndicats devaient marquer leur accord, on arriverait à une diminution de 850 postes de travail et il ne s'agirait que du scénario le plus optimiste!

Belle note de synthèse pour répondre aux inquiétudes des gens au sujet de leur avenir malgré tous les efforts consentis en matière de polyvalence et de flexibilité. Pourtant, nous rappelons que l'accord social prévoit un cadre de 38.000 postes et 37.000 (ETP - équivalents temps plein). Or les fameux besoins fonctionnels sont « estimés » à 1206 (ETP) pour un cadre qui compte, aujourd'hui, 2130 postes dans les RCC. Comment compte-t-on faire respecter ce point du protocole d'accord ?

D'autre part, à l'instar des conducteurs, la Direction semble vouloir nous mettre, une fois encore, devant le fait accompli au sujet du calcul des cadres. Mais il reste encore à déterminer les besoins pour tout ce qui concerne **les aspects techniques** et qui seront très certainement débattus lors des prochaines séances de la Sous-Commission Paritaire. Cette fois, ce seront les ateliers, entre autres, qui seront dans l'œil du cyclone !

Mais une question importante est soulevée et concerne l'assouplissement des règles HR sans quoi, il sera difficile de mettre en œuvre toute la nouvelle réforme Cargo. Il ne faut être diplômé de la célèbre école militaire de **«Saint-Cyr»** pour dire que ces mesures opérationnelles ne verront le jour qu'après l'accord des syndicats en Commission Paritaire Nationale !

La Direction B-Cargo qui a adopté une attitude que nous qualifierons de méprisante vis-à-vis des responsables des OR semble oublier ce détail. Faire le forcing, manquer d'humilité voire de respect vis-à-vis des partenaires sociaux et réduire le dialogue social à sa portion la plus congrue, ne sont pas de nature à calmer les esprits.

Alors qu'ils scandent partout qu'il faut sauver B-Cargo, nous voulons leur rappeler que la responsabilité est à rechercher ailleurs qu'auprès du personnel.

Depuis la libéralisation totale du fret en Europe en janvier 2007, la Société se restructure de manière récurrente et ce, à cause des nouveaux opérateurs privés. Certains, les ultralibéraux, diront grâce à la concurrence !

La polyvalence était la seule solution pour s'en sortir disaient-ils en cœur. Les cheminots l'ont fait mais, finalement, pour quel résultat ? Le jeu en valait-il bien la chandelle ?

Le wagon isolé est quasiment abandonné en Europe car son coût est trop prohibitif. Voilà le talon d'Achille de la Commission Européenne qui pour des raisons dogmatiques a souhaité une libéralisation, Ô combien, hasardeuse mais refuse toujours de le reconnaître. La solution pour les entreprises ferroviaires : encore plus de polyvalence et de flexibilité pour les cheminot(e)s !

D'autre part, depuis novembre 2008, le comité de pilotage où siègent les 3 administrateurs délégués, ne s'est plus réuni ! La loi modifiant la loi programme sera publiée le lundi 08 juin, au moniteur belge!

4. Mesures comportant des aspects HR importants.

Il s'agit de débattre du point le plus contesté par les OR car ce dossier n'est pas anodin, à terme, il touchera l'ensemble du personnel du groupe SNCB.

On nous remet, en séance, l'inventaire indigeste des mesures opérationnelles et des adaptations de textes HR envisagées par la seule Direction de B-Cargo.

Ce document ne fait qu'exacerber les craintes de la CGSP!

Il s'agit des 10 mesures opérationnelles déjà présentées furtivement sur PowerPoint, page 38, lors de la réunion informelle du 27 avril 2009.

Nous rappelons que la Société doit cesser de croire qu'il suffit de nous informer et de poursuivre ses mesures à petit feu sur le terrain ! On ne peut plus continuer comme cela !

Certaines d'entre elles ne peuvent pas être considérées comme opérationnelles et citons, à titre d'exemple, la structure PPT qui est et reste de la seule compétence légale de la Commission Nationale PPT. N'en déplaise à certains !

Vu l'ampleur des dégâts qui prendra rapidement un caractère émotionnel sur le terrain, les négociations devront être traitées dans une instance telle que le comité de pilotage élargi. De plus, les modifications relatives aux règles HR vont toucher l'ensemble du personnel !

Le Président propose de prendre contact avec l'autorité supérieure afin que cette dernière convoque très rapidement le comité de pilotage.

En conclusion, le Président de séance déclare reconnaître le manque de communication de la part des Directions concernées et tient à rappeler le caractère exceptionnel des mesures.

Nous voulons dire combien nous sommes outrés par le passage en force de la Société. Cette attitude est ressentie comme méprisante vis-à-vis des organisations reconnues!

Et d'ajouter en guise de conclusion: « **quand ça va bien, c'est grâce au management mais quand ça va mal c'est la faute des syndicats et donc, des travailleurs** »!

5. Fonction Senior Auditor

L'Audit Interne de la SNCB a créé en 2002 la fonction de Senior Auditor.

Comme la Société a été scindée en trois, nous avons reçu la proposi-

tion de modifier l'accès à cette fonction et ainsi permettre aux trois sociétés de sélectionner les candidats.

Nous avons accepté ce dossier mais en dénonçant que certaines divisions complètes sont dirigées par des « **Responsables** » qui n'ont aucune notion du code de déontologie...

6. Accès à certains grades non fonctionnels de Rang 4

(sous-chef de gare principal, agent commercial principal, agent info trafic principal, dessinateur technicien principal et secrétaire administratif)

Pour éviter une réglementation à deux vitesses, notre organisation a demandé une mise au point de ce dossier.

Il faut savoir que ces grades sont accessibles aussi bien via épreuve fermée que via épreuve de recrutement.

C'est ainsi que certains cheminots statutaires en possession du grade requis pour participer à l'épreuve fermée sont lauréats de l'épreuve de recrutement.

Nous avons convenu de déroger aux dispositions réglementaires en installant le lauréat sur place, sans nouvel examen médical et sans nouvelle période de stage ou d'essai.

La date de prise de rang et les effets pécuniaires resteront intégralement d'application (cumul R5 et R4).

7. Epreuves de sélection NOUVEAU régime : choix de la subdivision d'avancement

Les dispositions du fascicule 501 prévoient, qu'en cas de changement de grade (ou de spécialité) notifié mais non réalisé à la date des inscriptions aux épreuves de sélection, que le cheminot participe à l'épreuve relevant de sa nouvelle filière.

Mais comme certains agents, possédant un P6 sont bloqués par nécessités de service, ils sont interrogés sur des matières relevant d'une subdivision d'avancement qu'ils ne connaissent pas encore.

Nous avons convenu de laisser le choix au candidat, de participer à l'épreuve de sélection de sa filière de prédilection.

8. Epreuves de sélection - adaptation du programme pour le personnel de la sécurité

Il est nécessaire d'adapter la matière « **Dispositions légales relatives aux entreprises de gardiennage, aux entreprises de sécurité, aux services internes de gardiennage et aux services de sécurité organisés au sein d'une entreprise de transport public** » prévue à la seconde séance des épreuves de sélection du 1^{er} groupe et à la première séance des épreuves de sélection du 2^e groupe de la subdivision d'avancement « **Personnel de la sécurité** ».

Nous avons demandé que les agents concernés soient prévenus le plus rapidement possible et qu'une formation soit donnée sur la nouvelle matière.

9. Personnel de logistique (suite)

Nous avons demandé et obtenu par mesure transitoire, que la première épreuve donnant accès au grade d'agent de logistique soit réservée aux agents de magasin.

Nous avons également insisté pour obtenir une épreuve fermée pour l'accès au grade d'agent de magasin et ainsi tenir compte des agents qui font les fonctions depuis quelques années.

10. Personnel de soudage

Vu l'évolution du métier de soudeur et en fonction de l'introduction de normes, la société propose d'apporter des modifications pour le personnel de soudage :

- Création d'un cadre unique par siège de travail pour soudeur et soudeur spécialisé,
- remplacer le grade de soudeur par un grade de soudeur (AR) ?? (échelles de traitement : 712/730) - grade classé parmi les grades amenés à disparaître,
- remplacer le grade de soudeur spécialisé par un nouveau grade de soudeur (échelles de traitement 718-745-757-610),
- création d'un nouveau grade de (premier) moniteur en soudage (échelles de traitement 655/541-551),
- octroyer des allocations forfaitaires en fonction de deux niveaux de certification,
- création d'une fonction de technologiste en soudage.

En fonction de ces propositions, notre organisation a demandé :

- l'organisation d'une épreuve fermée pour les soudeurs, vers le grade de soudeur spécialisé,
- prévoir des allocations forfaitaires pour le grade de tôlier-carrossier,
- tenir compte des brevets octroyés à certains soudeurs spécialisés

- pour l'obtention du nouveau grade de moniteur,
- de créer un grade de technicien en soudage et pas une fonction,
- de prévoir 3 niveaux de polyvalence.

Suite du dossier lors d'une prochaine sous-commission paritaire.

11. Indemnité d'éloignement

Depuis plusieurs mois, notre organisation a déclaré que l'indemnité d'éloignement octroyée en application des avis 90 et 91 H-HR/2007 ne couvrirait pas tous les coûts supplémentaires liés aux prestations effectuées dans un autre lieu de travail.

Dans un premier temps, la Société a refusé l'augmentation de cette indemnité.

Devant cet échec, nous avons insisté afin de trouver une autre solution et ainsi laisser le choix entre l'indemnité d'éloignement et l'indemnité pour utilisation d'un véhicule personnel.

Ce dossier sera à nouveau examiné.

12. Recrutement de techniciens (principaux) ELM

Actuellement, la procédure prévoit que lors de la première partie de l'épreuve (connaissances techniques), les candidats sont testés sur des connaissances techniques de base.

Ces tests ne sont pas éliminatoires.

Cette manière d'interroger ne donne pas satisfaction et la Société propose de tester les matières de la manière suivante :

A. Partie éliminatoire (QCM)

1) Electricité générale.

B. Partie non éliminatoire (QCM)

- 2) courants forts,
- 3) courants faibles,
- 4) télécommunications,
- 5) mécanique.

A suivre...

S. PITELJON,
Secrétaire National.

M. ABDISSI,
Secrétaire Général.

Action "Coup de poing" à la gare de Visé.

Mercredi 17 juin en soirée, pendant plusieurs heures, une délégation de plus de 50 militants et permanents Wallons et Bruxellois ont bloqué la circulation des trains de marchandises sur l'axe Anvers/Allemagne en gare de Visé.

Ils réagissaient au plan de restructuration de Cargo présenté par la SNCB qui prévoit la suppression de centaines d'emplois dans les gares et les ateliers à la SNCB.

Ce plan comporte également des atteintes sans précédent au Statut des Cheminots.

