

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386



Membre de l'Union
des Editeurs de
la Presse Périodique

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

FGTB / cosp CHEMINOTS

MENSUEL - 65^e ANNEE - N° 5 - 25 MAI 2009

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



Le capitalisme nuit gravement à la santé

Page 3 :

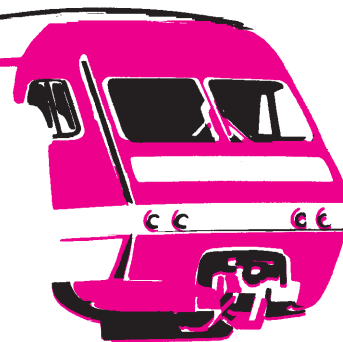
**Incontournable
solidarité !**

Page 6 :

**Mémoire
pour une Wallonie
solidaire et ambitieuse**

Page 9 :

**La faucille, le marteau,
les tenailles, ...
et puis, le clou ?**



LA FAUCILLE, LE MARTEAU, LES TENAILLES,... ET PUIS, LE CLOU ?

Ah, les outils. Que n'évoquent-ils, de prime abord, de sentiments, de souvenirs, de prospectives, de perspectives ?

C'est que nous parlons ici d'outils purs et durs. Avec tout ce qu'ils contiennent en eux et par devers eux d'emblématique, de symbolique, de sémantique...

Ainsi, la faucille n'est-elle pas considérée naturellement comme la prolongation, par excellence, du bras paysan ? Et sa copie majuscule, la faux n'évoque-t-elle pas évidemment le couperet du temps, associée d'ailleurs qu'elle est, à la mort, à la fin des temps ?

Le marteau n'appelle-t-il pas d'office l'image de l'ouvrier, battant virilement sur l'enclume le métal rougi qu'un passage à la forge a rendu un soupçon plus malléable et de façonner ainsi un nouvel outil ?

Et l'association des deux : la faucille et le marteau, n'évoque-t-elle pas, par alliance interposée de la paysannerie au prolétariat, la lutte ouvrière, la lutte sociale, la lutte de classe, la lutte des classes ?

En cette veille d'élections, d'aucuns nous disent, et ils sont de plus en plus nombreux, que de tels clichés sont dépassés, qu'ils font référence à des dogmes obsolètes, qu'ils sont corrélatifs à des coordonnées spatio-temporelles tant dépassées que déplacées remontant aux siècles de jadis, aux neiges d'antan. Et pourtant, et pourtant...

Si crise il y a aujourd'hui, c'est bien celle de **leur système**, celle du **capitalisme**, du **libéralisme**.

Si les Etats doivent emprunter **milliards après milliards** et se porter garants **dizaines de milliards après dizaines de milliards**, c'est pour sauver **leurs banques**, celles qui, parfois,

furent autrefois nôtres mais qu'ils ont préféré regarder enfler jusqu'à en péter en dehors de leur giron. Et tout cela pour **prêter**, à des taux usuraires, de l'argent à des travailleurs qui, pour pouvoir se loger ont **emprunté** jusqu'à ne plus pouvoir **rembourser** après que le système les eût lui-même **licenciés**. Ainsi voilà les ex-proprios expropriés sans boulot ni dodo, et les Etats sans argent pour aider leurs nouveaux pauvres **indigents**.

Pire, demain puisqu'il faudra renflouer ce qu'ils ont dû décaisser, c'est à la population que l'appel sera lancé. Et voilà la faucille et le marteau pris en tenaille. Et ça, ça tenaille jusqu'au fond des entrailles.

Cette politique, ils l'ont déjà baptisée : Ils l'appelleront **austérité**.

Mais ce ne sera que pour demain, dès après le 7 juin...

En attendant, il y a la crise et nous serions bien sots de ne pas prendre mesure de la gravité de la situation. Nous devrions être réalistes, faire fi des règles habituelles de la négociation sociale, nous adapter, abandonner nos rigidités malades, faire preuve d'un peu d'élasticité, faire œuvre de flexibilité, bref nous montrer dignes de ce qu'ils nous offrent : du travail, une rémunération, parfois même un statut, **privilège suprême** alors que d'autres sont à la rue sans toit, sans travail, sans papier... sans assistance, sans existence...

Dans un tel contexte tout n'est-il pas permis ou presque ? Et de quoi se plaindrait-on, en fait ?

- Changer les séries du personnel roulant n'importe quand, n'importe comment... où est le drame ?
- Plus de comité de pilotage parce que d'aucuns sont atteints du virus de « l'influenza infrabelis independantis » et batte, depuis la rue Bara,

le pavillon de la quarantaine... la belle affaire !

- Fonctionner sans Directeurs de District ou avec des mi-temps, des faisant-fonctions... et alors ?
- Liquider entre 1.000 et 1.500 postes de travail à Cargo et mépriser les règles HR... et pourquoi pas ?
- Voir foisonner, à grands frais, des centaines de « consultants » tantôt pour SAP, tantôt pour des programmes informatiques ou pour nous évaluer, nous mesurer, nous peser, nous sous-peser... quoi de plus naturel ?

Etc... etc...

Vendredi passé, le 15 mai, les cheminots étaient, en nombre, dans les rues de Bruxelles pour, sous la bannière de la Confédération Européenne des Syndicats (CES), manifester leur mécontentement contre les dégâts collatéraux qu'une crise qu'ils n'ont pas appelée, va générer. **Soyez ici remerciés pour votre mobilisation massive**. Mais au-delà de l'acte militant ainsi posé, c'est surtout une ambiance de ras-le-bol généralisé qui percolait au travers des banderoles et des calicots. C'est qu'ils en ont marre, les cheminots d'être tenaillés, d'être enchâssés comme de simples clous et si rien ne change rapidement, il y a risque d'éraflure... En vérité, pris individuellement, un clou, ça ne vaut pas grand-chose mais quand ça se répand par milliers dans les rues, il y a risque de crevaison !

Pour en revenir au 7 juin et à ses scrutins, faucilles et marteaux se rendront dans l'isoloir pour rougir la case d'une ou d'un candidat voire de plusieurs.

Ayons d'abord à l'esprit que tous nos maux ou presque émanent de mesures prises à l'échelon européen (directives, règlements, paquets ferroviaires et ce sous toutes leurs déclinaisons...) et, dans ces matières, le parlement européen que nous désignerons joue un rôle crucial. **D'où l'importance à accorder au vote européen. De bien doser le comment bien élire.**



Rappelons-nous également que le pouvoir aujourd'hui conféré aux régions est considérable et qu'il le sera vraisemblablement encore bien plus demain.

Ne prenons donc pas à la légère l'élection régionale d'autant plus que de celle-là émanera consécutivement la composition de l'instance de la communauté.

Enfin, épinglons qu'en tenaille, entre ces deux niveaux de pouvoir, git le fédéral duquel nous dépendons toujours pour l'heure en tant que chemi-

not et qu'à ce niveau aussi des remaniements, si pas plus, sont à attendre de l'après 7 juin.

Chacun peut évidemment faire ce qu'il veut suivant ses convictions pour peu qu'elles expriment des sentiments démocratiques mais souvenons-nous, pour être de bon compte, que quand l'organisation syndicale doit demander de l'aide, être épaulée dans ses combats et c'est le cas aujourd'hui et ce le sera encore assurément bien plus demain, **elle se tourne vers son**

partenaire. Pour peu qu'elle en ait encore un... et que les voix ne se soient pas trop disséminées de-ci, de-là, à la satisfaction de ceux qu'il nous faut combattre plus que jamais ! Si chacun sait qu'un(e) partenaire, ce n'est pas toujours l'enchantement, plus de partenaire c'est le total isolement !

Alors, à bâbord toute, faucilles, marteaux, ne nous laissons pas prendre en tenaille, ne comptons pas que... pour des clous !

G. Gelmini, *Président.*

Sous Commission Paritaire du mercredi 6 mai 2009

COMPTE-RENDU

Vu le contexte général, la CGSP/ACOD a tenu à faire une déclaration musclée quant au fonctionnement des instances paritaires et, plus particulièrement, en ce qui concerne l'absence récurrente du CEO d'infrabel tant au Comité de pilotage qu'à la Commission Paritaire Nationale.

Probablement plus préoccupé par les sanctions qui pourraient être prise en son encontre que par l'intérêt général des cheminots et de l'entreprise, celui-ci se complait à se retrancher derrière la loi programme sans prendre d'autres initiatives.

Dans le même ordre d'idées, on ne peut que regretter le même manque de volonté, cette fois, de la part des 3 CEO pour qu'une réunion extraordinaire puisse être convoquée dans les meilleurs délais. Cette attitude conduit manifestement à une paralysie du dialogue social. Mais encore... preuve que la mauvaise foi est bien palpable, il nous revient que toute une machine politique s'est mise en route pour amender une autre loi et ce, exclusivement, pour défendre les intérêts personnels d'un notable de l'entreprise! C'est dans cet esprit que le management règle les problèmes de l'entreprise et se permet de donner des leçons aux travailleurs désabusés!

Bien entendu, nous avons passé en revue tous les points qui se rapportent aux dossiers sensibles tels que la problématique Cargo et les détachements très contestables et pratiqués avec la bénédiction affichée des responsables HR. Nous n'allons pas les énumérer tous mais nous en épinglerons quelques uns au passage et notamment, le non respect des règles HR en matière de

recrutements, les consultations de séries des conducteurs, les uniformes du personnel d'accompagnement, conditions de travail à securail, notre demande rejetée en matière d'allocation pour utilisation d'un vélo, etc, etc...

Que dire encore de l'attitude des représentants d'infrabel et de la SNCB qui dérogent aux règles en matière de recrutements ou encore au fascicule 501 et en édictant des règles ou des nouvelles fonctions dans un livre intitulé « **Talent** »? Etre déçus et le dénoncer auprès de ceux qui sont les garants du respect des règles HR et du Statut? Assurément me direz-vous! En revanche, quelle attitude devons-nous prendre face à la dégradation de ces mêmes règles lorsque c'est la « **Holding elle-même** » qui procède à des recrutements de secrétaires administratifs contractuels? Là, les choses se corsent et demandent bien plus que des explications !

Toujours est-il que, en guise d'avertissement, face à de tels comportements et vu les carences à répétition au sein de la SCP, la CGSP/ACOD ne traitera pas l'ensemble des dossiers de l'ordre du jour. Elle demande instamment d'informer l'autorité très supérieure sur les conséquences qu'engendrera un dialogue social fortement miné, d'une part, par un comportement irresponsable et, d'autre part, par le forcing exercé en permanence par les entités qui se servent de la crise pour défendre leurs thèses antisociales.

L'attitude du General Manager de T&P au sujet de la consultation des séries est tout simplement révoltante. Nous savons depuis lors que le libellé précisant qu'il s'agit d'anodines modifications de séries n'est que pure duperie. En effet, lors des présentations sur le terrain, des feuilles blanches ont été présentées dans laquelle,

et il ne manquerait plus que cela, on garantissait les jours de liberté ! Comment oser pareilles pratiques alors que, depuis plusieurs mois, la situation sur le terrain réclamée une rencontre avec les Organisations Reconnues pour en débattre ? Alors amateurisme ou nouvelle technique managériale ? La CGSP/ACOD l'a déclaré, ces agissements n'ont pas de place dans un dialogue social constructif et digne de ce nom. Des déclarations incendiaires venant du même General Manager et colportées par ces collaborateurs sur le terrain laissent clairement entendre que la Direction appliquera **ces changements** avec ou sans l'accord de la CGSP/ACOD ! Nous avons été clairs à ce sujet, si la direction veut faire le forcing, il y aura des réactions sur le terrain. Elle en assumera l'entière responsabilité. Il va sans dire que ce comportement risque de mettre à mal la poursuite des travaux sur le très délicat dossier Cargo !

Certaines questions complémentaires sont posées par la CGSP/ACOD en ce qui concerne le dernier PV et notamment:

- ▶ d'examiner la possibilité d'accorder également l'allocation fonctionnelle de bilinguisme pour les conducteurs aux techniciens appelés à conduire un engin de la voie ;
- ▶ d'examiner la faisabilité d'une épreuve de repêchage pour l'épreuve fermée vers le grade d'assistant technico administratif ;
- ▶ le sort réservé aux agents qui ne seront pas certifiés BELAC (l'organisme belge d'accréditation) et sans lequel ils ne pourront avoir accès à l'épreuve technique « contrôles légaux ». La société confirme cette disposition légale et le fait qu'ils pourront cependant passer l'épreuve de 1^{er} coordinateur technique ;

- ▶ l'infiltration du secteur privé « Cap Gemini » chez Ictra !
- ▶ la possibilité pour les agents travaillant à Bruxelles central d'obtenir un temps supplémentaire pour se rendre au restaurant d'entreprise situé à la Rue de France ;
- ▶ ...

La Société organisera une Epreuve fermée pour permettre aux Commis aux écritures d'avoir accès au grade de rédacteur.

- ▶ 1704 agents titulaires d'un grade qui pourraient avoir accès au grade de rédacteur ;
- ▶ les OR souhaite que la liste des grades soit étendue à d'autres familles;
- ▶ s'ils réussissent l'épreuve en question, ± 238 « chefs-gardes » pourraient bénéficier de l'opportunité de passer au grade d'accompagnateur de train. Pour rappel, il s'agit des agents qui étaient en service avant le 01/01/1993 (48PS/95).

A la demande de la CGSP, la Société nous communiquera lors d'une prochaine SCPN, la date des prochaines épreuves pour :

- ▶ le passage de dessinateur technique vers le grade de dessinateur technique principal ;
- ▶ le passage de coordinateur vers le grade de premier coordinateur.

1. Création d'un groupe de travail paritaire B-Cargo

Après une brève synthèse de la réunion qui s'était déroulée le 27 avril 2009, le General Manager de B-cargo, rappelle le contexte dans lequel la Société se trouve. Il nous fait part de l'agenda très serré et du nouveau plan de transport. Que l'activité Marchandise de la SNCB est confrontée avec une perte structurelle (au niveau EBIT) de 85 millions d'euros avec 40% d'activités en moins. Il précise que le Management a élaboré un plan industriel et financier pour annuler entièrement cette perte et pour devenir bénéficiaire au plus tard en 2012. Il ajoute que si nous ne faisons rien, B-Cargo perdra, chaque mois, 12 millions d'euros !

Ensuite, un débat très animé a commencé autour du document à l'ordre du jour car à sa lecture, la CGSP/ ACOD regrette que toute l'opération se fasse « exclusivement » sur le dos des travailleurs et qu'aucune autre solution ne soit recherchée par exemple en faisant appel à des subsides ou aides d'Etat. La crise a également montré les limites

de la politique ultralibérale en Europe et des paquets ferroviaires qui ne font que nuire au bon fonctionnement des entreprises ferroviaires !

Pourtant, de façon quelque peu subliminale, on peut comprendre que les mesures structurelles qui seront prises visent essentiellement à s'aligner sur les conditions sociales de la route ! Décidément, ni la très démocratique Commission Européenne, ni les fines lames de l'entreprise ne savent se défaire de ce vieux démon !

Quant au personnel jugé surnuméraire, à la question posée sur les contacts qui ont été pris auprès des autres entités, la réponse est assez évasive. Un tableau très contesté sur les nouvelles règles HR est ensuite présenté. Mais, pour la CGSP/ ACOD, cela n'est qu'une vue de l'esprit de ceux que l'on appelle les « Mc Kinsey's boys ». Inacceptable donc !

Nous aimerions connaître tous les projets qui se trouvent dans le pipe-line dont les informations circulent sur le terrain quant à l'avenir des Camarades qui travaillent dans les filiales. Dans le même ordre d'idées, nous ne comprenons pas très bien ce que « Eurocargorail » (Entreprise anglaise de fret de l'éphémère EWSI rachetée par la DB) vient faire dans le projet ? D'autant que les conditions sociales de ces travailleurs nous laissent perplexes et incitent à la colère car les dirigeants y pratiquent le Dumping Social!

La problématique des RCC et les conséquences des mesures opérationnelles sont présentés comme l'une des priorités de la part de B-Cargo. Il est vrai que cette partie représente à elle seule, le tiers des efforts à consentir par les travailleurs. Nous avons rappelé combien nous étions irrités par le fait que ces agents avaient déjà fait l'objet de mesures opérationnelles sévères (polyvalence, flexibilité,...) pour maintenir leurs emplois... Mais le jeu en valait-il bien la chandelle ?

Des exigences sont apportées par les deux OR au sujet des bonnes règles à suivre pour qu'un débat sérieux puisse avoir lieu. Nous souhaitons avoir une photo de la situation des cadres/effectifs, mais aussi connaître les postes, les fonctions et les endroits où les agents travaillent. Qu'avant chaque réunion, un document de travail et un PV de la réunion précédente nous soient envoyés. Nous dénonçons une nouvelle fois l'attitude irresponsable des CEO relative au bon fonctionnement du dialogue social et à la crise de confiance profonde qui en découle.

Nous rappelons les points du protocole d'accord et notamment, sur l'effectif moyen de 37.000 unités ETP et de 38.000 agents au minimum, les séries de fin d'année du personnel des trains, l'augmentation des primes pour l'ensemble des cheminots ... Mais au fait, si les mesures ne visent que le déficit structurel, pourquoi veut-on encore augmenter la polyvalence ? S'agit-il d'un avenant au Protocole d'accord ?!

Toujours est-il que pour nous, le côté « raisonnable » devra bien être pesé car il sera déterminant face aux élucubrations patronales, ô combien déplacées en cette période de crise !

A bon entendre, salut !

Agenda des prochaines réunions:

les lundis 18 mai, 03 juin, 08 juin, 15 juin, 22 juin et 29 juin pour clôturer le tout avant le 21 juillet !

2. Statut du Personnel - Chapitre XIII - Statut syndical et Règlement général des relations syndicales - fascicule 548.

Les OR font remarquer que ce dossier devra être discuté au Comité de Pilotage lorsque tous les membres de la Société accepteront d'y siéger !

3. Règlement général de l'attribution des emplois - glossaire

Par rapport à la version précédente, le document a été modifié en ce qui concerne, d'une part, l'évaluation psycho professionnelle et, d'autre part, le diplôme qui est repris dans la partie « bas de page ».

Selon la Société, il s'agirait d'extraits d'arrêtés de la région flamande (Besluit 28/07/1999), de la région wallonne (Arrêté du 3 juin 2004) et d'un Arrêté Royal du 18/08/1991 que l'on pourra retrouver au moniteur belge du 23/08/2004.

En fonction de sa déclaration en début de séance, la CGSP ne souhaite pas s'étendre sur le sujet mais demande, pour qu'il n'y ait aucune équivoque, que le mot compétence soit repris dans ce glossaire.

Même si la Société ne trouve pas utile de le faire, elle accepte d'ajouter la définition sur le document qu'elle nous soumettra lors de la prochaine SCPN.

4. Epreuves de sélection - nouveau régime : Organisation et programme.

Les Chapitres I - filières et II - conditions pour accéder aux grades ont déjà été traités.

A présent, la SCPN traitera du Chapitre III - les épreuves de sélection proprement dites.

Il va sans dire que l'ensemble des Chapitres sera publié en même temps. Les programmes détaillés seront présentés lors de la SCPN de septembre. La société confirme son intention de maintenir la formation préparatoire.

En ce qui concerne les dispenses, les choses se précisent de plus en plus avec le tableau (voir en bas de page) remis en séance.

La Société tient à apporter une précision pour éviter tout quiproquo, à savoir, celui qui sera dispensé pour le 1^{er} groupe ne pourra plus l'être pour le 2^e groupe.

5. Signalement

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce dossier aura fait couler beaucoup d'encre puisqu'à 13 reprises, il a été soumis aux membres de la sous-commission paritaire et, à 2 reprises, aux membres de la Commission Paritaire Nationale.

Lors de la Commission Paritaire du 17 mars 2009, la CGSP/ACOD a rejeté ce dossier car les discussions n'ont pas permis d'obtenir un accord de principe au sujet du signalement mauvais et le fait que l'agent concerné puisse obtenir une rétrogradation de grade. La Société dit comprendre notre argumentation mais refuse de faire des exceptions.

La nouvelle proposition de la Société consiste, cette fois, à éluder tout simplement les points nécessitant un vote des membres de la Commission Paritaire Nationale. Il s'agit des points relatifs à l'essai et à la démission d'office. Mais cette astuce ne permet pas d'apporter une réponse positive quant à la préoccupation de notre syndicat.

Même si le Président annonce que le dossier sera transmis tel quel à la prochaine Commission Paritaire Nationale, la CGSP/ACOD précise que cette façon de faire est

inacceptable et conduira inévitablement à la rupture du dialogue social.

Le dossier a été rejeté par les deux OR lors de la Commission Paritaire Nationale du 15 mai !

6. Organisation d'une épreuve fermée unique donnant accès au grade d'agent commercial.

Bien que les conditions d'accès au grade d'agent commercial viennent à peine d'être publiées (avis 42 H-HR du 19 mars 2009), il est proposé de déroger à ces dispositions par l'organisation d'une épreuve fermée unique donnant accès au grade précité.

Elle est accessible aux commis d'exploitation et aux commis de factage de la SNCB en ce, y compris les agents temporaires.

L'épreuve est orale et porte sur un entretien individuel ayant pour but d'apprécier, entre autres, la motivation du candidat et de juger de sa capacité d'expression orale en néerlandais et (au choix du candidat) en anglais ou en allemand.

7. Organisation d'une épreuve fermée unique donnant accès au grade de Chef de maintenance (voies)

I. ACCES A L'EPREUVE

L'épreuve est accessible aux agents de maintenance (voies) et aux agents de maintenance spécialisés (voies) qui :

- au cours des 5 dernières années, ont été utilisés d'une manière continue ou non pendant au moins 3 ans dans un service de la direction I-Infrastructure (entretien ou travaux de voie);
- font l'objet d'un avis favorable du chef immédiat quant à leurs aptitudes à exercer l'emploi de chef de maintenance (voies);

II. MATIERES ET NATURE DE L'EPREUVE

L'épreuve est orale. Elle porte sur les matières suivantes.

Matières	Cotes d'importance
1. Expression orale	2
2. Arithmétique	2
3. Signalisation, circulation de trains de travaux et de lorries	4
4. Prescriptions réglementaires pour la protection des travailleurs	4
5. Connaissances administratives	1
6. La voie et ses éléments constitutifs	8
7. Intérêt pour la fonction et aptitude au commandement	4

III. DUREE DE L'EPREUVE

La durée maximum de l'épreuve est fixée à 1 heure.

IV. NOMBRE DE POINTS REQUIS

Les candidats sont déclarés lauréats s'ils obtiennent au moins les 10/20 des points à chacune des matières et les 12/20 des points pour l'ensemble.

V. CLASSEMENT DES LAUREATS

Les lauréats sont classés selon le nombre de points obtenus.

En cas d'égalité de points, le classement tient compte du nombre de points obtenus aux matières 4 et 6 et, subsidiairement, de l'ancienneté statutaire.

8. Passage volontaire vers le grade d'opérateur conduite Cargo - date de prise de rang

L'avis 53 H-HR du 19 mars 2009 ne prévoyait que les conducteurs de manœuvre à l'essai ou en stage et affectés à un siège de travail de la direction B-BC pouvaient demander leur passage volontaire vers le grade d'opérateur conduite cargo, avec maintien de la date de la prise de rang acquise dans le grade précédent.

L'avis 95 H-HR du 15 juillet 2008 prévoyait que les conducteurs de manœuvre titulaires d'un poste du métier cargo d'opérateur conduite, accédaient au grade d'opérateur conduite cargo avec effet au 1/06/2008, par application des dispositions du point de cet avis.

Pour rectifier la discordance relative à la date de prise de rang du personnel concerné, il est nécessaire d'adapter l'avis 53 H-HR.

Etant donné que ces agents seront confrontés à une date de prise de rang

Les agents qui, à l'issue de la session 2009, pourront faire valoir le bénéfice d'une des 5 dispenses suivantes, seront dispensés des tests d'aptitude selon les modalités reprises ci-après :

Dispense obtenue	En vertu des dispositions de l'avis	Délai de validité prévu (ancien régime)	Dispense des tests d'aptitude pour les sessions
1 matière	23 H-HR/2005	5 sessions	2010 et 2011
2 matières	23 H-HR/2005	5 sessions	2010, 2011 et 2012
3 matières	23 H-HR/2005	5 sessions	2010, 2011, 2012, 2013 et 2014
1 matière	10 PR/2000	aucun	2010, 2011 et 2012
1 ^{ère} séance	88 P/1978	aucun	2010, 2011, 2012, 2013 et 2014

identique dans le nouveau grade d'opérateur conduite cargo, ils seront classés entre eux selon l'ancienneté statutaire.

9. Personnel de logistique

I. Création du grade

Le travail dans les magasins des ateliers et des centres logistiques est en constante évolution, tant par le nombre croissant d'articles répertoriés que par les méthodes de gestion des stocks. Il s'avère dès lors nécessaire d'étoffer le personnel chargé des activités au sein de ces magasins.

Dans cette optique, le groupe SNCB propose:

- ▶ d'actualiser les conditions d'accès au grade d'agent de magasin (rang 8);
- ▶ de créer le grade d'agent de logistique (rang 7), qui aurait accès au grade d'assistant technico-administratif (rang 5) moyennant la réussite d'une épreuve fermée;
- ▶ d'adapter les attributions liées à ce dernier grade.

II. Rémunération

Les rang et échelles de traitement suivants sont attribués à ce nouveau grade: ▼

Grades	Rang	Echelles de traitement			
		Echelle de début	4 ans de service	12 ans de grade*	18 ans de service
Agent de logistique	7	718	745	757	610 (1)

* : La notion « ancienneté de grade » est définie à la rubrique 1.3.1 du fascicule 520. (1) : Echelle octroyée dans la limite de 70 % de l'effectif.

Les suppléments d'ancienneté suivants sont attribués au nouveau grade: voir tableau en bas de page ▼

Les dispositions du RGPS - Fascicule 520 sont adaptées en conséquence. Les destinataires prévus pour la distribution dudit fascicule recevront les pages à remplacer au moyen d'un avis séparé.

La CGSP a demandé l'organisation d'une épreuve fermée unique pour permettre, aux ff agent de magasin, d'obtenir le grade d'agent de magasin ainsi qu'une même épreuve pour permettre à l'agent de magasin de devenir agent de logistique.

Suite du dossier lors d'une prochaine SCPN

Grade détenu	Suppléments d'ancienneté	
	Ancienneté de service	
Agent de logistique	25 ans	30 ans
	287,93	576,21

10. Personnel de l'arrondissement lignes à grande vitesse

Il est proposé d'adapter et d'actualiser les dispositions particulières relatives au personnel de l'arrondissement lignes à grande vitesse, actuellement contenues dans l'avis 21PS/1995.

Les principales modifications porteraient sur:

- la référence aux quatre sections actuelles de l'arrondissement LGV;
- l'élargissement de la notion de « personnel de maintenance » à tout le personnel technique des rangs 4 à 7 (elle se limitait jusqu'ici aux grades de technicien à sous-chef de secteur technique);
- le retrait de la conduite d'engins de traction des aspects de la formation du personnel relative à la polyvalence spécifique.
- une allocation sera prévue pour le personnel concerné et fera l'objet d'un document séparé;
- la forfaitisation des trois allocations prévues (allocation de polyvalence générale, de polyvalence spécifique et allocation de spécificité LGV), à l'instar de ce qui existe pour les SIR ECFM et

- mise hors tension des caténaires; où
- exécution d'opérations élémentaires dans les installations électriques où
- entretien de l'outillage léger motorisé et des engins lourds; où
- entretien de certaines installations électromécaniques simples; où
- vérification simple d'engins de levage (en qualité de desservant);
- escorte de trains de travaux et d'engins privés ; où
- application des mesures de sécurité spécifiques aux LGV;

b) d'initier les agents à la détection de situations anormales, de toute nature et de toutes spécialités, pouvant engendrer des incidents ou dérangements, y compris l'utilisation de moyens techniques spécifiques (télécom, signalisation, etc.).

1.2. Polyvalence spécifique

Le personnel de maintenance suit une formation complémentaire adaptée aux besoins de l'arrondissement LGV. Cette formation comporte les aspects suivants:

a) la formation du personnel :

- "électromécanicien": maintenance courant fort LGV ou courant faible LGV;
- "bâtiments et ouvrages d'art": installations hydrauliques et aspects environnementaux;
- "travaux de voie": contrôle au moyen d'appareils à ultrasons, soudage (aluminium-thermique, etc.).
- toute spécialité confondue de camions routiers et d'autobus

b) la formation par compagnonnage, complété par les consignes locales pour l'assistance au personnel de toute autre spécialité.

2. Allocations

En complément aux autres indemnités et allocations réglementaires, le personnel de maintenance de l'arrondissement LGV bénéficie des allocations suivantes:

2.1. Allocation de spécificité LGV

En contrepartie des conditions particulières dont question sous chiffre 2 ci-avant, une allocation de spécificité LGV mensuelle forfaitaire de 165,00 € (à 100 %) est octroyée au personnel de maintenance.

2.2. Allocation de polyvalence générale LGV

En contrepartie des conditions particulières dont question sous chiffre 1.1 ci-avant, une allocation de polyvalence générale LGV mensuelle forfaitaire de

98,78 € (à 100 %) est octroyée au personnel de maintenance à condition d'être utilisé à l'arrondissement LGV depuis 6 mois au moins et de posséder et de mettre en œuvre la polyvalence de base LGV, reconnue opérationnelle par le chef d'arrondissement.

2.3. Allocation de polyvalence spécifique LGV

En contrepartie des conditions particulières dont question sous chiffre 1.2 ci-avant, une allocation de polyvalence spécifique LGV mensuelle forfaitaire de 65,85 € (à 100 %) est octroyée au personnel de maintenance⁽¹⁾, à condition de posséder une polyvalence spécifique nécessaire aux besoins de la section, attestée par la réussite d'une épreuve ou d'un test d'aptitude professionnelle et reconnue opérationnelle par le chef d'arrondissement.

11. Création de grades de la subdivision d'avancement « conduite infra »

En exécution du point 3.8 du protocole d'accord social 2008-2010, il est proposé de créer une filière spécifique pour le personnel chargé de la conduite et de la desserte des trains techniques de la direction I-Infrastructure. Cette filière comporterait les grades suivants:

- opérateur-conducteur infra (rang 7);
- planningman-conducteur infra (rang 6);
- premier planningman-conducteur infra (rang 5);
- instructeur adjoint infra (rang 4);

auxquels seraient attachées les spécialités "caténaïres", "traction" et "voies".

Par ailleurs, la spécialité "conduite infra et caténaïres" serait attachée aux grades de technicien et de technicien principal, et la spécialité "conduite infra" serait attachée aux grades de sous-chef de secteur technique, chef de secteur technique et premier chef de secteur technique.

1. Grades

1.1. Création de grades

Les grades suivants sont créés avec effet au 01/./2009:

- opérateur-conducteur infra;
- planningman-conducteur infra;
- premier planningman-conducteur infra;
- instructeur adjoint infra.

A ces quatre grades sont attachées les spécialités suivantes:

- caténaïres;
- traction;
- voies

1.2. Traitement

Les rangs et les échelles de traitement qui sont attribués à ces nouveaux grades sont repris au tableau ci-dessous ▼

GRADE	RANG	ECHELLES DE REMUNERATION			
		Echelle de début	4 ans de service	12 ans de grade (*)	18 ans de service (*)
Opérateur-conducteur infra	7	769 (26)		640 (26)	645
Planningman-cond. infra	6	655			
Premier planningman conduc. Infra (6)	5	541		555	
Instructeur adj infra (6)	4	405	410	420	

(6) supplément fixe de 250,48 € (à 100 %) est octroyé dans la limite de 70 % de l'effectif.

(26) Un supplément fixe de 500,00 € (à 100 %) est attribué dans la limite de 70 % de l'effectif.

Les suppléments d'ancienneté suivants sont attribués aux nouveaux grades : ▼

Grade détenu	Supplément d'ancienneté	
	Ancienneté de service	
	25 ans	30 ans
Opérateur-conducteur infra	300,48	600,95
Planningman-conducteur infra	312,97	626,20
Premier planningman-conducteur infra	312,97	626,20
Instructeur adjoint infra	312,97	626,20

Par ailleurs, les grades de premier planningman-conducteur infra et d'instructeur adjoint infra doivent être ajoutés respectivement aux listes des grades de rang 5 et 4 dont question sous point 1.3.1.2 du RGPS – Fascicule 520.

1.3 Taux horaires des primes de productivité

Pour le calcul des primes de productivité, les taux horaires suivants sont prévus pour les titulaires du nouveau grade d'opérateur-conducteur infra: ▼

Situation barémique	Taux de base	Taux adaptés
	100 %	148,59 %
769/640/645	0,5245	0,7794

2. Spécialité

La spécialité "conduite infra et caténaïres" est désormais attachée aux grades de technicien et de technicien principal.

3. Subdivision d'avancement

La subdivision d'avancement suivante est créée avec effets au 01/04/2009. ▼

Echelons	Subdivision: conduite infra	
	Grades	Spécialités
1 ^{er} groupe	Sous-chef de secteur technique	Conduite infra
2 ^e groupe 1 ^{er} échelon	Chef de secteur technique	Conduite infra
2 ^e groupe 2 ^e échelon	Premier chef de secteur technique	Conduite infra

Ont accès au 1^{er} groupe de cette subdivision d'avancement:

- les techniciens et les techniciens principaux "conduite infra et caténaïres";
- les premiers planningmen-conducteurs infra;
- les instructeurs adjoints infra;

les autres techniciens, chefs-techniciens, techniciens principaux et premiers planningmen-brigadiers en possession du brevet d'aptitude à la conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge valable pour la catégorie C.

4. Grades amenés à disparaître

Consécutivement à la création des grades dont question sous point 1 ci-dessus et à la mise en œuvre des mesures transitoires dont question sous chiffre 6 ci-dessous, les grades suivants doivent être classés parmi les grades amenés à disparaître⁽¹⁾:

- ajusteur-conducteur de véhicules rail-route;
- conducteur d'outillage spécial de la voie adjoint;
- planningman-conducteur d'outillage spécial de la voie;
- premier planningman-conducteur d'outillage spécial de la voie.

5. Adaptation des dispositions réglementaires

Les conditions d'accès aux nouveaux grades et spécialités d'opérateur-conducteur infra, (premier) planningman-conducteur infra, instructeur adjoint infra et technicien (principal) "conduite infra et caténaïres" font l'objet de nouvelles rubriques à insérer dans le RGPS – Fascicule 501 – Titre III – Partie III. Les

destinataires prévus pour la distribution dudit fascicule recevront les nouvelles rubriques comme annexe à cet avis.

La création de la subdivision d'avancement "conduite infra" fait l'objet d'une insertion dans le RGPS – Fascicule 501 – Titre III – Partie II. Les destinataires prévus pour la distribution dudit fascicule recevront les pages à insérer comme annexe à cet avis.

Les dispositions du RGPS – Fascicule 520 (point 1.3.1.2 et les annexes 1, 5 et 6) doivent également être adaptées. Les destinataires prévus pour la distribution dudit fascicule recevront les pages à remplacer par un avis séparé.

6. Mesures transitoires

6.1 Cadres

Avec effets au 01/04/2009, les postes du cadre prévus pour les grades repris à la colonne "**cadre actuel**" du tableau ci-dessous sont transformés en postes du cadre des nouveaux grades correspondants. La spécialité attribuée à chacun des postes transformés correspond au type d'activités lié au poste concerné.

Cadre actuel	Nouveau cadre
Ajusteur-conducteur de véhicules rail-route Conducteur d'engins lourds de traction V Conducteur d'outillage spécial de la voie adjoint	Opérateur-conducteur infra (spécialité "caténaires", "traction" ou "voies")
PBA cond outillage spéc voie	Planningman-conducteur infra (spéc)

6.2. Changement de grade

Les agents détenant les grades de conducteurs d'engins lourds de traction voie, conducteur d'outillage spécial de la voie ou conducteur d'outillage spécial de la voie adjoint peuvent accéder sur demande au nouveau grade d'opérateur-conducteur infra, pour autant qu'ils réunissent les conditions suivantes:

- disposer du brevet d'aptitude à la conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge valable pour la catégorie C;
- faire l'objet d'une déclaration d'aptitude du chef immédiat;
- ne pas être déclaré totalement et définitivement inapte à ses fonctions normales.

L'installation a lieu sur place et sans nouvel essai, avec fixation de la date de prise de rang au 01/04/2009. La spécialité qu'ils reçoivent dans leur nouveau grade correspond à celle attribuée à leur poste transformé.

Les agents issus de grades différents, qui en application de ces dispositions obtiennent la même date de prise de rang dans leur nouveau grade et leur nouvelle spécialité sont départagés entre eux selon leur ancienneté statutaire.

Les agents qui bien que disposant du brevet d'aptitude à la conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge valable pour la catégorie C et aptes physiquement à l'exercice de leurs fonctions normales ne souhaitent pas acquérir le nouveau grade d'opérateur-conducteur infra conservent leur grade et sont justifiés, sans en être considérés comme titulaires, sur un poste du nouveau grade. Cette situation ne leur ouvre en aucun cas le droit à l'allocation pour exercice de fonctions supérieures.

6.3. Rémunération

A l'occasion de l'attribution du nouveau grade, les agents dont question sous chiffre 6.2 conservent:

- le niveau de traitement lié à leur ancien grade. A cet effet, un supplément de traitement leur est éventuellement

octroyé à titre personnel. Ce supplément représente à tout moment la différence entre le taux de traitement qu'ils auraient obtenu dans leur ancien grade et celui lié à leur nouveau grade;

- le taux horaire des primes de productivité lié à leur ancien grade si ce dernier est supérieur au taux horaire lié au nouveau grade.

6.4. (Premier) planningman conducteurs d'outillage spécial de la voie

Les agents détenant le grade de (premier) planningman conducteur d'outillage de la voie accèdent d'office au nouveau grade de (premier) planningman-conducteur infra, pour autant qu'ils disposent du brevet d'aptitude à la conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge valable pour la catégorie C et qu'ils ne soient pas déclarés totalement et définitivement inaptes à leurs fonctions normales (3).

L'installation a lieu sur place et sans nouvel essai(4) avec effets au 01/04/2009,

tout en conservant la date de prise de rang et la mention signalétique acquise dans le grade précédent. La spécialité qu'ils reçoivent dans leur nouveau grade correspond à celle attribuée à leur poste transformé(5).

6.5. Technicien (principal) électromécanicien "sous-stations et caténaires"

Les agents détenant le grade de technicien (principal) électromécanicien "sous-stations et caténaires" peuvent accéder sur demande(2) au nouveau grade de technicien (principal) "conduite infra et caténaires" pour autant qu'ils réunissent les conditions suivantes :

- disposer du brevet d'aptitude à la conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge valable pour la catégorie C;
- être en possession de la mention signalétique "bon";
- ne pas être déclaré totalement et définitivement inapte à ses fonctions normales.

L'installation a lieu sur place, moyennant transformation de leur poste du cadre et conformément aux dispositions du RGPS - Fascicule 501, si ce n'est qu'ils sont dispensés d'une nouvelle période d'essai.

6.6 Permis de conduire

Les agents qui, au 01/04/2009, sont régularisés dans les grades de conducteur d'engins lourds de traction voie, conducteur d'outillage spécial de la voie (adjoint) ou (premier) planningman-conducteur d'outillage spécial de la voie, et qui accèdent en application des dispositions prévues sous 6.2. ou 6.4. aux grades d'opérateur-conducteur infra ou (premier) planningman-conducteur infra dans les spécialités "caténaires" ou "traction", sont dispensés d'obtenir le permis de conduire prévu par l'AR du 23.03.1998 valable pour la catégorie C (boîte manuelle) au moins.

12. Octroi d'une allocation spéciale pour période de grands froids

La holding propose d'octroyer une allocation aux agents qui ont été exposés aux basses températures

Le droit à cette allocation se fait sur base des communications de l'IRM concernant les observations effectuées à Uccle et qualifiées comme types de temps « 4 » et « 5 ».

Ces conditions d'octroi ont été remplies les 6, 7 et 9 janvier 2009.

En fonction du coefficient de liquidation, le montant serait fixé à 5,54 € par prestation (montant journalier) ☺ ☺

Temps 4 : gelée sévère / sur une période de 24 h il faut une température entre -12 et -7 et une moyenne entre -10 et -5

Temps 5 : gelée très sévère / sur une période de 24 h il faut une température -12 et une moyenne de -10

Nous avons refusé ce dossier en demandant une autre formule pour le calcul de cette allocation

13. Allocation pour la conduite des engins de traction par les agents de la direction I- Infrastrucure

La Holding propose une allocation aux agents de la direction I-Infrastructure titulaires d'un grade pour lequel la possession d'une licence de conducteur n'est pas exigée mais qui sont en possession d'une licence de conducteur A2,A3 ou A4.

Le montant de cette allocation sera fixé à un montant forfaitaire mensuel de 65,85 € à 100% pour les agents titulaire d'une licence de conducteur A2.

Pour les titulaires d'une licence de conducteur A3 ou A4, l'allocation sera calculée selon la formule : $0.65 \text{ € (à 100\%)} \times Ca \times Ch \times \text{coef de liquidation} \times \text{le nombre d'heures donnant droit à l'allocation}$

Nous avons demandé la création d'un nouveau grade pour les agents qui conduisent des engins de traction sur les cours des ateliers de traction.

14. Travail à temps – Application de l'avis 80 H-HR/2006

Lors de la SCPN du 1 avril, la Holding nous avait présenté un projet de circulaire.

« En cas de mutation, de promotion de grade, de changement de grade ou de reclassement si un régime de travail volontaire à mi-temps ou à 32 h par semaine est en cours, il est poursuivi de façon ininterrompue sur simple accord du chef immédiat concerné. Toutes les conditions initiales de ce régime restent alors intégralement d'application, y compris l'allocation complémentaire »

La CGSP a refusé ce projet car nous estimions que des agents allaient perdre de l'argent

Ce 6 mai, nous avons accepté un projet d'avis.

Il modifie les avis 31 PS/96 (rubrique 8) - 32PS/96(rubrique 7)

Hormis en cas de reclassement, le travail à temps partiel prend cependant fin prématurément en cas de mutation vers un autre siège de travail avec ou sans promotion de grade ou changement de grade, sauf si le chef reprenant accepte la continuation du régime en cours. En cas de continuation, toutes les condi-

tions qui y sont liées sont conservées, et ce y compris les allocations complémentaires

15. Information

La Holding a accepté notre demande de prolongation de 6 mois pour l'épreuve fermée pour l'accès au grade de chef de maintenance annoncée par l'avis 7H-HR de 2004.

M.ABDISSI, *Secrétaire Général*
S. PITELJON, *Secrétaire National*

HAINAUT OCCIDENTAL

Section Tournai

Assemblée Générale des Pensionnés Cheminots

La Régionale du Hainaut Occidental a le plaisir de vous inviter à son assemblée Générale des pensionnés qui se tiendra en ses locaux :

le mercredi 17 juin à 14 h00
Place Verte 15 à 7500 Tournai

A cette occasion, Claudy DESCHAEPMEESTER, Secrétaire National en charge des pensionnés, fera le point sur l'assurance hospitalisation, les facilités de circulation en service international et les points de contact

Monsieur Johann POULAIN, assistant financier S.D.P.S.P (services des pensions du secteur public) répondra à toutes vos questions au sujet de la péréquation des pensions.

Bienvenue à tous.

Le Secrétaire permanent,
Bertrand CHAUVENNE

Camarades,

LE COMITE DE SECTION LA LOUVIERE-MANAGE

ORGANISE LE SAMEDI 27 JUNI 2009 SA JOURNEE DE PECHE AUX ETANGS HIERNAUX A CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT.

La journée débutera pour les pêcheurs à 6h, la participation comprend un petit déjeuner offert et le barbecue à midi, le tout pour 30 euros par personne.

Celles et ceux qui souhaitent uniquement prendre un verre avec nous et participer au barbecue en toute convivialité, ont la possibilité de le faire moyennant une participation de 10 euros par personne.

Veillez confirmer votre participation **AVANT LE 15 JUNI 2009** en versant le montant au numéro de compte suivant : **001-0034412-53**

Nous espérons vous y retrouver nombreux, comme chaque année, afin de partager tous ensemble ce moment de convivialité et de bonne humeur.

Bien à vous,

Le Président du Comité,
Didier LHEUREUX

Le Secrétaire permanent,
Bertrand CHAUVENNE

PS : Pour information, si le nombre de pêcheurs ayant confirmé leur participation n'était pas suffisant en date du 15 juin 2009, nous nous verrions alors dans l'obligation d'annuler la journée de pêche.

Dans
nos régionales

LIEGE

PERMANENCE FISCALE

vendredi 19 et 26 juin 2009
de 9h à 12h et de 13h30 à 16h

A la régionale de LIEGE,
rue de Serbie, 58 • 4000 LIEGE

CENTRE

Camarades,

La Régionale du Centre secteur Cheminots organise une assemblée générale des pensionnés le mercredi 24 juin 2009 à 14h à la Régionale du Centre, rue du Temple 7 à 7100 LA LOUVIERE.

Nous aurons l'honneur et le plaisir de recevoir le Camarade Claudy DESCHAEPMEESTER, Secrétaire national, qui nous parlera de la Caisse 3 et Monsieur Johann POULAIN qui nous expliquera la péréquation des pensions.

Pour une question d'organisation, veuillez nous informer de votre participation au numéro suivant : 064/ 237020

Les pensionnés d'autres Régionales qui souhaitent participer à cette assemblée sont bien sûr les bienvenus.

Bien à vous,

Le Secrétaire permanent,
Bertrand CHAUVENNE