

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

cgsp

CHEMINOTS



Membre de l'Union
des Éditeurs de la
Presse Périodique

MENSUEL - 63e ANNEE - N° 10 - 26 NOVEMBRE 2007

FGTB

Ensemble, on est plus forts

**Oui à la solidarité,
non aux égoïsmes !**

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

Voir pages 3 et 7

Page 3 :

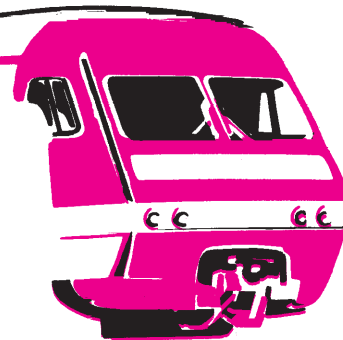
**Unis, solidaires
et mobilisés pour
presser l'orange bleue**

Page 5 :

**Même s'il prend l'eau,
le paquebot tient bon**

Page 9 :

Le pied à l'étrier



Le pied à l'étrier

Plus d'une fois, dans ces billets, il a été fait référence à ce qui se passe **Outre-Quévrain**, chez nos amis et voisins de l'hexagone.

Dans le contexte de cohabitation difficile qui règne, pour l'heure, entre les deux grandes communautés linguistiques de Belgique, certains pourraient, au travers de ces allusions, discerner un quelconque sentiment de "rattachisme".

Qu'ils se détrompent, vous lisez un fédéraliste convaincu. Non, si nous lorgnons de temps à autre vers le Sud, c'est parce que, ce qui s'y passe actuellement, risque bien, par contamination interposée, de s'exporter chez nous demain.

Il suffit, pour s'en convaincre de mesurer l'admiration que voue notre Didier (Président du MR) à leur Nicolas (Président de la République) et de ne plus douter que l'élève voudra assurément imiter le Maître.

Réduction du nombre de fonctionnaires, mise à sac des services publics, démantèlement des régimes spéciaux de retraite, imposition d'un service minimum en cas de grève dans les

transports... autant de malveillants concepts qui risquent bien de franchir la frontière, d'autant plus aisément qu'on y a supprimé le contrôle douanier.

Bref, ce que vivent aujourd'hui nos collègues cheminots français, nous risquons bien de devoir le supporter demain : **du sang, de la sueur, des larmes !**

Partant, nous nous devons de tirer un grand coup de chapeau à ceux qui, avec beaucoup de courage, se sont battus et se sont, hélas, retrouvés bien seuls dans la lutte.

En effet, et c'est ici qu'il est intéressant de trouver des enseignements, par un savant processus d'arrosage médiatique du dogme libéral, du concept hégémonique de pensée unique, la droite, la plus radicale, a fait intégrer à la population que ceux qui se battaient, n'étaient en fait que des profiteurs, empêchant par leurs actions déraisonnées, les plus pauvres citoyens de gagner leur pain et cela pour **préserver des privilèges indûment acquis**.

Que l'on ne se trompe pas : en fait de privilèges indûment acquis, il s'agit bien de **droits**

duement acquis mais il est si facile de faire passer des messages pernicieux qui n'ont d'autres desseins que de diviser la classe laborieuse. Et hélas, mille fois hélas, ça marche !

Ca marche même tellement bien qu'on en arrive au comble du paradoxe.

Qu'est-ce à dire ?

Ainsi, souvenons-nous que la pensée libérale droitière n'a de cesse de démolir tout ce qui est collectif au profit de l'individuel. Et, bien évidemment l'action collective, l'action de masse atteint là le summum de ce qu'il faut détruire.

Et bien, ils en sont arrivés à organiser une manifestation, action collective de masse s'il en est, pour que cessent les mouvements sociaux.

Bien vu, non ?

Mais revenons à notre petite Belgique en attente de Gouvernement depuis 6 mois.

Pas de Gouvernement, donc pas de Ministre de tutelle pour le groupe ferroviaire, donc pas de contrat de gestion.

Et celui qui est aujourd'hui en vigueur, expire au **31 décembre 2007**.

Pas de contrat de gestion nouveau, c'est pas de nouveau plan d'entreprise et donc pas non plus d'accord social.

Or, il serait grand temps de rentrer dans un grand processus de négociations car nous sentons que partout, dans tous les services, sur tous les sièges de travail, la pression monte, la tension croît, la révolte gronde !

Et certains jouent même une authentique provocation.

Je n'en voudrais pour preuve que l'espèce de "cirque" qui a été organisé en certains endroits dans le cadre de la consultation des séries du personnel roulant.

Que les apprentis-sorciers se méfient, il est des mélanges détonnants qui, parfois, explosent à la figure !

Mais il n'y a pas que pour le personnel roulant qu'il y a des soucis, Cargo est un sac de nœuds à lui tout seul. Et ne parlons pas de Réseau, de New Passengers, de l'Infra, du Matériel, des Ateliers...

Stop, la coupe est pleine.

Il est grand temps que toutes ces réformes successives s'arrêtent, qu'on puisse retrouver un peu de calme, de sérénité à la veille des fêtes dites patronales.

Le moment est venu qu'on puisse aller à l'essentiel et qu'enfin on mette le pied à l'étrier !

G. GELMINI,
Président.

• Bref condensé •

SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU 7 NOVEMBRE 2007



Pour la seconde fois, nous avons réclamé la reprise à l'ordre du jour du bilan actualisé de l'accord social 2006-2007. La C.G.S.P.-CHEMINOTS y voit des points non encore exécutés ou à peine entrepris : par ex. les suppléments valant traitement, la banalisation et revalorisation de certains postes, les facilités de circulation, les mutations, le plan de carrière...

De même, il existe un réel problème de communication dans un dossier connexe à l'opération « **New Passengers** » : **la séparation/scission entre Voyageurs National et Voyageurs International.**

Selon le représentant SNCB présent, l'étude est en cours sur la base de 5 grandes gares internationales et 30 gares mixtes. Pour garantir la qualité du service dans le reste des gares, il n'y aurait pas encore de projet retenu par les directions. Il est prévu que ce soit le cas pour la séance de décembre.

En ce qui concerne **B CARGO**, le document distribué en octobre comme éclairage donné par le staff Cargo sur les tâches de **l'opérateur conduite** pose réellement problème :

a) Les dérogations aux 35 kms de rayon pour des trains commerciaux paraissent agressives vis-à-vis de certains dépôts de conducteurs de ligne. Les commissions paritaires régionales devront se prononcer sur les cas précis de ce type de trafic,

b) Les tâches au sol sont prévues en deux lignes par le Fascicule 501. Elles sont détaillées en une quinzaine de phrases dans ce document d'information...

L'extension de la polyvalence y est massive et abusive. Sans validation d'analyse de charges par CPS et sans remise à plat des missions au sol dans les plates-formes et chez les raccordés, il risque de ne jamais y avoir d'opérateur conduite à New-Cargo !

Deux récentes nouveautés dans les contraintes supplémentaires ajoutées aux **CONDUCTEURS**, doivent, selon nous, être réabordées au plus vite :

► dans le cadre des prestations internationales marchandises, le dépassement d'une heure avec temps de pause doit être évalué dans tous ses aspects, y compris l'analyse complète des risques et des locaux et des améliorations de régularité revendiquées,

► au-delà des 2190 CT et instructeurs qui reçoivent l'allocation de bilinguisme fonctionnel, il y a des collègues qui soit, n'ont pas pu – pour des raisons de service – suivre les cours de langue et être brevetés et qui pourtant roulent dans des séries dites « bilingues » ou soit, font partie du flottant permanent et tout en étant brevetés n'ont pas droit aujourd'hui à l'allocation.

Ces différents cas méritent que les directions TP et HR proposent des solutions équitables.

• Bref condensé •

SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU 7 NOVEMBRE 2007



Premier comblement des postes d'opérateur maintenance au sein de la direction H-Patrimoine

Ce grade d'opérateur maintenance a été créé par avis 102 HR/2006 pour les agents chargés de la propreté et de l'entretien technique des bâtiments.

Une première épreuve spéciale s'adressa exclusivement aux équipes NIT de la direction RESEAU, avec installation sur place dans ce grade aux échelles 712 et 730 (comme les hommes de métier).

Dès cet instant, nous avons réclamé la même pratique à H-PATRIMOINE pour des raisons d'équité et de bonne gestion du personnel.

C'est ainsi qu'aujourd'hui cette direction, qui intervient dans les 37 gares les plus importantes, va créer un cadre correspondant. Par conséquent, une épreuve spéciale sera annoncée, afin d'assurer le premier comblement de ces postes du cadre. Elle sera orale et réservée aux agents utilisés dans les activités susdites à H-PATRIMOINE. Environ 300 cheminots sont concernés.

Un encadrement de planningmen-brigadiers sera ici aussi prévu, accessible aux opérateurs de maintenance.

Recrutements permanents par Internet et validation de l'expérience utile pour les statutaires

Suite à une motion d'ordre visant à honorer les droits des agents en service lors des recrutements par séries, la direction HR établit donc un calendrier d'étalement des annonces permettant une date de clôture propre.

Pour les séries ultérieures, un système de classement équilibré sera mis en place.

Relativement à l'expérience acquise avant l'entrée en service statutaire, H-HR propose un cahier de règles destinées dans un premier temps aux futurs universitaires (limitation au rang 3) : situation actuelle, portée de la validation, techniques de validation proposées et modalités d'application.

Plusieurs remarques sont déposées au sujet de ce texte, ainsi qu'une demande de rétroactivité satisfaisante pour les recrutés lors des récents appels publics (à définir).

Tôlier-carrossier et ajusteur-mécanicien « ultrasons-infrastructure »

Il existe des besoins à AC Salzinnes pour six postes vacants de tôlier-carrossier et quelques remplacements à prévoir à court terme. Une épreuve fermée sera donc organisée selon de nouvelles bases réglementaires, inchangées depuis 1970 : conditions de diplôme actualisées, modifications des matières et programme, suppression du test préalable à l'installation et introduction d'un plan d'enseignement.

D'autre part, comme résultat des discussions commencées en octobre sur la création d'une spécialité « **ultrasons infrastructure** » chez les ajusteurs-mécaniciens, il sera désormais aussi prévu



une mesure transitoire pour les vérificateurs aux US de B-Technique et Production (anciennement Matériel). Une épreuve spéciale unique leur permettra d'accéder sur place au grade d'ajusteur-mécanicien « **véhicules et installations** ».

• **Bref condensé** •**SOUS-COMMISSION PARITAIRE
DU 7 NOVEMBRE 2007**

Epreuve fermée pour le passage à agent d'accueil principal et épreuve spéciale unique pour l'accès à secrétaire de direction statutaire.

a) A destination des speakers-speakerines de la Direction I-R, il est décidé de permettre la dispense de la partie écrite de l'épreuve fermée en cas de réussite soit lors des épreuves de sélection soit au cours d'une épreuve fermée précédente. Ceci égalise les droits entre agents d'accueil occupés dans des directions différentes.

b) Pour quelques cas de secrétaires contractuelles, la Holding propose une régularisation par épreuve spéciale orale. En cas de réussite et d'installation comme statutaire, ces lauréat(e)s auront directement accès à

la sélection du 2^e groupe (chef de bureau). Ceci pose problème.

En outre, l'empressement est nettement moindre pour activer une revalorisation des « **adjoints à l'agent de maîtrise** », qui tiennent pourtant aussi un rôle non négligeable par rapport à leur supérieur direct.

En annexe à l'épreuve spéciale dont question, la Holding en propose aussi une autre permettant à tout(e) qui est utilisé(e) dans un secrétariat du management d'obtenir un supplément de traitement moyennant certaines conditions d'anciennetés, telles que fixées durablement déjà dans l'avis 25P/1990.

Ceci mérite de notre part plus ample réflexion.

DIVERS :**Représentants commerciaux et prospecteurs**

Avec effet au 1^{er} janvier 2007, les allocations mensuelles seront soumises au régime d'indexation normal. Elles pourront aussi être cumulées avec les titres-repas conformément à notre demande.

Pécule de vacances 2008

Les rangs "3 supérieur" verront leur pécule porté à 85%, les rangs 2 à 83% et les rangs 1 à 81%. Tous les autres rangs sont déjà à 92%.

Gardes à domicile

Une note d'Infrastructure devrait être abordée en décembre sur ce sujet ultradélicat.

CI. BOSSICART,
Secrétaire Général.



Dans nos régionales

CHARLEROI

Le Comité Régional des Pensionnés CHEMINOTS de la régionale de CHARLEROI vous souhaite ainsi qu'à votre famille, une bonne année 2008. Il vous invite à l'Assemblée Générale qui aura lieu

**LE MERCREDI 30 JANVIER 2008
à 9h30**

**Rue de Montigny, 42,
CHARLEROI, salle 1**

L'assemblée sera rehaussée
par la présence :

- De Monsieur Serge TONNEAUX, inspecteur principal des œuvres sociales,
- Du Camarade Gérard GELMINI, président national Cheminots,
- Du Camarade Claude BOSSICART, secrétaire général Cheminots,
- Du Camarade Claudy DESCHAEPMEESTER, secrétaire national Cheminots,
- Du Camarade Claude LAMBOT, secrétaire permanent Cheminots.

Nous vous attendons très nombreux à ce débat.

Bien cordialement.

GESTION DES COMPETENCES : POUR FAIRE QUOI ?

Nous savions que « ça » existait mais pas exactement où, ni comment, ni pourquoi... On a donc demandé de l'information et de la transparence de la part de HR HOLDING envers les organes paritaires.

La **transparence** existait bien, dans un coin. En effet, un site était ouvert depuis 2006 contenant le « **DICTIONNAIRE DES COMPETENCES COMPORTEMENTALES DU GROUPE SNCB** ».

Les premières définitions qu'il contient sont celles-ci :

- ▶ « Les compétences décrivent les caractéristiques humaines indispensables au succès dans l'exercice d'une fonction et non pas les tâches associées à cette fonction ».
- ▶ « Les compétences humaines se subdivisent en 2 catégories : compétences **techniques** (savoir et savoir-faire) et compétences **comportementales** (comportement et attitude).
- ▶ « Cette dernière catégorie porte sur les valeurs, la motivation personnelle et les aptitudes. On y retrouve par exemple parmi 38 compétences comportementales définies : « collaborer », « être orienté client », « être précis », etc.... ».

Trois niveaux sont possibles, pré-établis et qui servent de référents lors d'entretiens ou d'évaluations des **collaborateurs** (nouvelle terminologie dans ce nouveau contexte, très psychométrisé).

L'information nous fut donnée en sous-commission paritaire à l'aide d'un document d'information intitulé : « **LA GESTION DES COMPETENCES** ».

Une psychologue spécialisée décrit concrètement ce qu'il convient d'appeler le management des compétences, applicable - et c'est une révélation - à **tous** les agents. Pas seulement les cadres...

La base de ceci réside dans la description de fonction où les compétences comportementales sont divisées, depuis celles qui sont génériques aux 3 sociétés jusqu'à celles spécifiques à une fonction, en passant par celles qui sont communes à un groupe de fonctions.

Les **compétences génériques** ont été arrêtées pour le groupe. Il s'agit d'être « **orienté clients** », de « **gérer le changement** » et d'« **agir dans l'intérêt de l'entreprise** ».

La gestion de la performance, l'évaluation du potentiel de chaque agent et l'identification des perspectives de carrière sont, si l'on peut dire, des sous-produits du management des compétences. Mais dès lors, quelle surface et quelles dimensions presque infinies se cachent derrière quelques définitions!

Une première analyse critique nous fait dire que l'individualisation à outrance des évaluations comportementales ne sied pas bien au monde ferroviaire.

L'imbrication humaine et technique est inhérente aux métiers du rail comme l'image d'une main ou d'une équipe de foot peut le représenter.

D'un premier contact avec ces théories « **behavioristes** », il apparaît que nulle référence (ou très peu) n'est faite aux notions d'équipe, de secteur géographique et/ou technique, de durabilité, de service public. Les contreponds que constituent le Statut du personnel (même le chapitre VII Droits et obligations du personnel est ignoré) et les règlements pourraient fort bien passer pour barbares auprès des managers convertis à cette nouvelle "religion". Où se trouver contournés par ces normes unilatéralement fixées.

En effet, on peut y trouver une forme de négation des relations paritaires existantes et des règles écrites actuelles. A ce jour, nous devons poser la question des balises statutaires à apporter et de la présence nécessaire de concertations paritaires sur ce terrain miné.

Derrière le volet « **comportemental** », il ne faudrait pas que se cachent une bureaucratie et un arbitraire déguisés. Non plus qu'un projet - qui serait un monstre - de classification des fonctions !

Enfin, pour déjà baliser syndicalement ces « **standards** » de comportements, nous proposons de rebaptiser les trois compétences identiques aux trois Sociétés (voir ici plus haut) : nos préférences et nos valeurs vont clairement vers être « **orienté citoyen** », « **gérer l'amélioration** » et agir « **dans l'intérêt du groupe public** ».

Par rapport à « **client** », « **changement** » et « **entreprise** », chacun peut mesurer la différence et la distance à parcourir pour rester aussi nous-mêmes.

CI. BOSSICART,
Secrétaire Général.

N.B. : Pour information, les deux documents peuvent être demandés auprès de nos secrétaires permanents régionaux.

Le troisième paquet ferroviaire a été voté.

Ce 25 septembre 2007, le Parlement Européen a voté, en troisième lecture, les deux Directives et le Règlement qui composent le 3^e paquet ferroviaire (voir cheminots@cgsf.be).

Au-delà du fait qu'il aura défrayé la chronique durant plus de trois ans (présenté la 1^{ère} fois le 3 mars 2004), ce vote est d'une importance capitale pour les cheminots. Il s'inscrit dans la continuité de la politique ultralibérale entretenue par l'UE depuis des décennies. Cette fois, la ligne est définitivement tracée en faveur de la libéralisation du trafic de voyageurs, fusse-t-il « International ».

Ces dispositions sont le résultat d'une très longue procédure de conciliation entre le Conseil et le Parlement Européen. Elles seront, comme prévu, publiées au Journal Officiel de l'Union Européenne dans le mois qui suit leur entrée en vigueur.

Même si les libéraux ont tenté à plusieurs reprises de mettre en avant la libéralisation du trafic Voyageur National, la procédure de conciliation ne leur a pas permis d'avancer sur ce point. En revanche, nous savons que la Commission élabore, d'ores et déjà, un 4^e paquet ferroviaire. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que la fameuse Directive 440 de 1991 pourrait faire l'objet d'une ultime modification visant la libéralisation totale du transport de voyageurs en Europe d'ici 2017!

Les services internationaux de transport de voyageurs par rail seront libéralisés à partir de 2010.

La Directive en question modifie, d'une part, la très controversée Directive 91/440/CEE et, d'autre part, la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Elle est relative au développement des chemins de fer communautaires et prévoit l'ouverture du marché des

services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence en 2010.

Afin d'éviter que l'ouverture du marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer n'entraîne l'ouverture du marché national, le Parlement Européen a estimé que le droit d'accès s'applique uniquement aux services internationaux dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

La Directive permettra, pour les trains internationaux, de fournir des services de cabotage, c'est-à-dire de prendre et de laisser descendre des passagers dans des gares situées dans le même État membre.

Trois éléments ont été ajoutés lors de la conciliation:

- une procédure permettant de déterminer si l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs compromet l'équilibre économique des services de transport public;
- une clarification des modalités d'octroi du droit d'accès;
- et une disposition permettant aux États membres d'instaurer une redevance sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

– En 2012, la Commission présentera un rapport concernant l'application de la Directive, qui fera également le point sur l'évolution du marché, y compris en ce qui concerne le degré de préparation en vue d'une plus large ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs. Dans ce rapport, la Commission proposera, si nécessaire, des mesures complémentaires afin de faciliter cette ouverture et d'en évaluer les effets...

Force est de constater qu'une fois encore l'idéologie de la libéralisation à tout prix a prévalu sur tout autre choix. Cette décision de libéraliser le transport voyageur international risque de ne pas être sans conséquence sur l'emploi, la sécurité et la qualité des services rendus aux voyageurs. On ne peut que regretter qu'aucune étude

sérieuse et évaluation pluraliste n'aient été élaborées sur les effets des libéralisations déjà effectuées.

– La **certification des conducteurs aura lieu dès la fin 2009**, pour ceux qui assurent des trafics transfrontaliers.

Pour rappel, cette Directive du rapporteur Gilles Savary s'est largement inspirée de l'accord ETF/CER du 27 janvier 2004 sur la licence européenne du personnel de conduite des trains.

La Directive fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Il précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

De plus, la proposition définit des exigences minimales en matière d'aptitudes physique et mentale, prévoit des contrôles périodiques obligatoires et précise le profil de compétences que doit posséder le conducteur.

La Directive s'appliquera aux seuls conducteurs de trains, à l'exclusion du reste du personnel à bord des locomotives et des trains, qui participe directement ou indirectement à la conduite et/ou à d'autres tâches essentielles en matière de sécurité. La Directive comporte également une procédure spécifique pour exclure temporairement les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire de leur État membre.

L'Agence Ferroviaire Européenne remettra un rapport 18 mois après la date d'entrée en vigueur de cette Directive à la Commission afin d'évaluer les possibilités de certification pour d'autres membres du personnel affectés à des tâches essentielles en matière de sécurité. Sur la base de ce rapport, la Commission présentera le cas échéant, dans un délai de 30 mois après l'entrée en vigueur de la Directive, une proposition concernant la certification de ce personnel.

Cette décision est, notamment, le fruit de l'intervention de l'ETF auprès du Parlement européen, sous la Présidence de Gilles Savary, le 12 octobre 2006 à Bruxelles (voir Tribune de novembre 2006).

Ce dernier point constitue une avancée que l'on peut mettre au crédit de l'action syndicale d'ETF et de la CGSP/ACOD, en particulier (voir cheminots@cgsp.be). C'est un point d'appui pour nos futures interventions en vue de garantir des condi-

tions d'exercice de haut niveau pour tous les métiers du ferroviaire.

Quant au Règlement sur **les droits des passagers et les obligations des opérateurs**, il prévoit des normes et des règles pour le transport et des indemnités pour les voyageurs en cas de retard notamment.

A noter, qu'en marge du 3^e paquet ferroviaire, un autre Règlement européen important a été voté, il s'agit du **Règlement relatif aux services**

publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route que vous pouvez retrouver sur notre site Internet cheminots@cgsp.be (voir également Tribune de mai 2007).

La CGSP/ACOD, avec ETF, continuera à maintenir la pression avec tous les acteurs concernés pour exiger d'autres choix pour les cheminots, en Belgique et en Europe, que ceux de la concurrence et de la loi du marché !

Serge Piteljon, Secrétaire National

MOTION DU GROUPE SPECIALISE DES AGENTS DE CONDUITE A L'INTENTION DE LA SECTION DES CHEMINS DE FER DE L'ETF

(Fédération européenne des travailleurs du transport).

Les délégations syndicales SEV (Suisse), CGSP/ACOD (Belgique), Transnet (Allemagne), Vida (Autriche), FNCTTFEL (Luxembourg), CGT (France), CGT-FO (France), représentant le personnel de conduite se sont rencontrées les 29, 30 et 31 octobre 2007 à Paris.

Au terme de leurs travaux, ils ont adopté une motion reprenant leurs principales préoccupations et inquiétudes. L'une d'entre elles concernait la renégociation de l'accord ETF/CER du 27 janvier 2004 et, plus particulièrement, la Clause 4 relative aux Repos hors Résidence (découcher).

Vous trouverez, ci-dessous, le texte complet qui sera remis lors de la section des Chemins de fer de l'ETF le 27 novembre prochain à Bruxelles:

MOTION

Les délégations syndicales par cette motion, apportent leur accord et leur soutien aux positions défendues par l'ETF pour le personnel qu'elles représentent.

Les participants réunis à Paris:

- ▶ rappellent leur position antérieure en ce qui concerne la renégo-

ciation de la Clause 4 et revendiquent que le nombre de RHR (Repos Hors Résidence) consécutifs reste limité à 1 seul.

- ▶ demandent que ETF mandate sous son cadrage, un groupe de travail afin d'aborder les spécificités liées au métier de conducteur et d'élaborer des pistes de revendications.
- ▶ demandent que l'ETF renforce son rôle de coordination et qu'elle soit attentive vis-à-vis de l'Agence chargée de définir les tâches de sécurité et les compétences professionnelles du personnel de bord d'ici 2009;
- ▶ souhaitent que l'ETF recherche le moyen de faire modifier la directive 2001/14/CE (2002/844/CE) en ce qui concerne la date de changement de l'horaire de service pour les transports ferroviaires fixé le 2^e samedi du mois de décembre de chaque année.
- ▶ s'inquiètent des dérives en matière de droits de grève et souhaitent apporter leur soutien total aux collègues qui luttent pour maintenir un droit individuel et collectif. Ils estiment que ce principe fait partie des droits fondamentaux et constitutionnels de chaque pays.

- ▶ apportent tout leur soutien aux Camarades de Transnet qui luttent de manière efficiente dans l'intérêt des agents de conduite pour freiner, avec l'ETF, les effets du dumping social (*) et, donc, salariaux. Ils considèrent qu'il ne faut pas tomber dans le piège dans lequel sont tombés les conducteurs anglais lors de la privatisation de leur entreprise.

- ▶ rappellent leur priorité pour lutter contre le stress qu'engendre, d'une part, l'augmentation constante de la productivité et, d'autre part, la dégradation des conditions de travail parmi les personnels de sécurité.

- ▶ s'inquiètent sur les conséquences de la libéralisation du transport ferroviaire international mais surtout des mesures d'accompagnement qui seront mises en place pour augmenter tant la productivité que les instruments pour permettre cette interopérabilité au détriment des conditions sociales des personnels de conduite.

* * *

Quant à la Clause 4 de l'accord ETF/CER, la C.G.S.P./A.C.O.D restera sur la position adoptée par le groupe de travail national du personnel des trains qui s'était réuni le 4 mai dernier à Bruxelles. A cette occasion, le point avait été présenté de manière telle que le personnel roulant pouvait mesurer en toute objectivité les effets de l'augmentation du nombre de Repos Hors Résidence consécutifs. Pour rappel, les délégués présents avaient rejeté

à l'unanimité les propositions de la CER (Communauté des chemins de fer européens). Mais, ils n'étaient pas les seuls puisque, interpellée par la C.G.S.P/A.C.O.D, la Direction du groupe SNCB avait répondu, sans la moindre ambiguïté, qu'elle n'était pas intéressée par cette mesure...

Nous défendrons donc cette position lors de la réunion de la section qui se tiendra à Bruxelles le 27 novembre prochain.

Vous souhaitez plus d'informations au sujet de cette rencontre et sur la renégociation ETF/CER en cours, surfez sur notre site Internet cheminots@cgsp.be.

Serge Piteljon
Secrétaire National

(*) L'expression « **dumping social** », péjorative, est employée pour désigner la concurrence sociale entre les travailleurs.

MOTION DU GROUPE DE TRAVAIL DES AGENTS D'ATELIER DU MATERIEL ROULANT

Suite à l'initiative de notre organisation syndicale, une première réunion des camarades européens de la maintenance du matériel roulant s'est tenue à Bruxelles les 19 et 20 juin 2007, les participants (SEV - CGT - CGSP / ACOD) ont décidé de se réunir à nouveau en Suisse les 8 et 9 octobre 2007 afin d'élaborer et d'adopter la résolution suivante :

Fortement préoccupés par l'évolution des conditions de travail et de sécurité de la branche de l'entretien du matériel roulant dans un contexte fortement libéralisé, les délégués des syndicats CGT Cheminots (France), Vida (Autriche), Transnet/GDBA (Allemagne), FNCTTFEL (Luxembourg), CGSP Cheminots (Belgique) et SEV (Suisse) demandent à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) de tout mettre en œuvre afin de fixer des normes et des standards de haut niveau contraignants sur le niveau européen.

« Le Groupe de travail considère que les personnels travaillant à la maintenance du matériel roulant sont étroitement liés à la sécurité des trafics. Ils pensent qu'ils devront faire l'objet d'une certification spécifique afin de maintenir, d'une part, un très haut niveau de sécurité et, d'autre part, la maîtrise de ces activités entre les mains des cheminots. Les spécifications techniques en interopérabilité (STI) devront intégrer cette approche pour augmenter la sécurité des circulations dans le cadre de l'interopérabilité » :

- **La sécurité des circulations, notamment dans le contexte de l'évolution des technologies**
- **La sécurité et la protection de la santé et les zones de travail dangereuses pour les personnels**
- **Les prestations sociales**
- **La fixation de temps de travail maximum**
- **La pérennité en matière d'emplois**

- **Un haut niveau de certification pour les ateliers de maintenance de matériel roulant ayant force obligatoire**
- **La formation et la certification des personnels liés à la sécurité ferroviaire**
- **La fixation d'un socle minimal pour les conditions de travail (Rf accord ETF/CER)**
- **La libéralisation et son impact sur le personnel des ateliers**
- **La lutte contre le dumping social et salarial**

La fixation de tels critères permettrait d'éviter le dumping social et protégerait également les entreprises historiques contre les dérives de concurrents moins scrupuleux sur le plan de la qualité, de la sécurité et des conditions de travail. Cette motion a été transmise à l'ETF et sera discutée lors de la prochaine réunion qui se tiendra le 27 novembre 2007.

ABDISSI Michel
Secrétaire National

PENSIONS **SUPPRESSION** **DE LA COTISATION DE SOLIDARITE**

Peut-être une bonne nouvelle pour le portefeuille de nos pensionnés.

Une proposition de loi sera bientôt examinée en urgence. Celle-ci a été déposée par les députés socialistes et prône la suppression de la cotisation de solidarité en vigueur depuis 1995.

Une sorte de hold-up sur la pension des seniors. Cette proposition sera bientôt examinée.

Les premiers changements pourraient intervenir l'année prochaine.

Seraient alors concernés les Camarades dont la pension brute ne dépasse pas les 1.500€/mois. Pour eux, fini la cotisation de solidarité.

Ce qui signifie des dizaines d'euros « **d'économie** » chaque année. Nous espérons qu'on n'utilisera pas cet artifice pour annoncer une augmentation des pensions, ce serait trop simple.

Une 2^e partie de la population devrait bénéficier de cette mesure dès 2009, à savoir les pensionnés qui reçoivent une pension brute maximum de 1900,00 /mois.

La proposition de loi prévoit enfin la disparition complète de la cotisation de solidarité en 2010. La question se pose toujours de savoir ce à quoi à réellement servi l'argent du hold-up.

CI. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National.