

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

cgsp

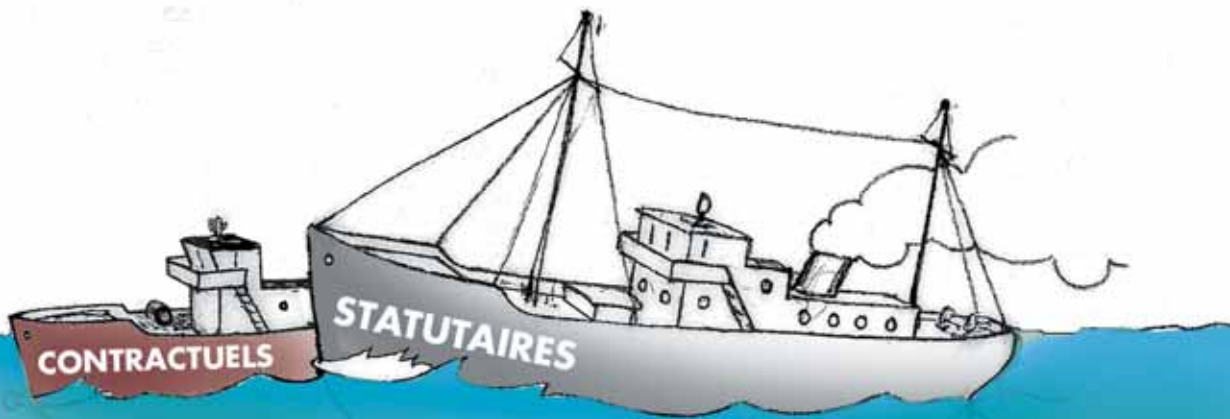
CHEMINOTS



Membre de l'Union
des Editeurs de la
Presse Périodique

MENSUEL - 63e ANNEE - N° 8 - 24 SEPTEMBRE 2007

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.



Emploi public :

SITUATION
PRÉCAIRE

LIBÉRALISATION

FLEXIBILITÉ

Page 3 :

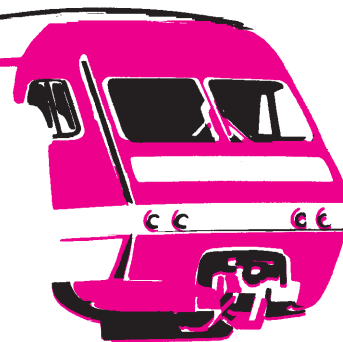
La précarisation
du cadre de travail,
un mauvais choix politique !

Page 5 :

La tirelire

Page 9 :

Quand le prestige
fait perdre la tête !



QUAND LE PRESTIGE fait perdre la tête !

Qu'il est désormais bien loin le temps où Londres, la célèbre cité de Big Ben, des Houses of Parliament, de Tower Bridge, des Bobies, des Beatles, était une destination lointaine, très lointaine, presque inaccessible comme cette étoile que Jacques Brel recherchait inlassablement dans la quête de "l'homme de la Mancha".

Etoile, star en anglais, Eurostar si on se veut européen.

Ce 20 septembre, Londres a été ralliée en 1h43 au départ de Bruxelles. Un véritable exploit, une performance technologique digne de figurer dans le "Guinness Book" des records mais à petites doses car, même si "Guinness is good for you...".

On s'est donc bien flagorné sur les bords de la Tamise (où il y avait plus d'un anglais) entre Administrateurs-Délégués ce 20 septembre.

On n'était pas peu fiers de pérorer devant une presse internationale venue saluer le prestigieux événement auprès de la, désormais plus célèbre encore, rame jaune et bleue.

Car voilà, tout ou presque tout ce qui semble compter, aujourd'hui à la SNCB, c'est le prestige.

Combien de falbalas autour de ce jouet coûteux pour riches, emprunté, il faut bien le dire, le plus souvent par des financiers, des industriels, des Businessmen, bref des privilégiés du système ?

Ce n'est certes pas le belge moyen, le travailleur, qui a régulièrement l'occasion de poser son séant sur le velours, fut-il de jaune rayé, de la rame transmanche.

Non, le travailleur, le simple citoyen, vous, moi, nos proches, ce dont on a le plus besoin, c'est de trains normaux, relativement confortables, propres, ponctuels, sûrs... pour nous déplacer à l'intérieur de pays, pour atteindre notre lieu de travail, parfois, pour aller se détendre quelque peu à la Côte ou en Ardenne.

Bref, le citoyen lambda n'en a cure des joujoux de luxe, ce dont il rêve c'est d'un authentique service public digne de ce nom et pour cela, il est prêt à payer.

Tel est le véritable métier de la SNCB, sa raison première d'être.

Si elle s'y emploie, avec le concours des cheminots, si elle tente de développer son offre, si elle capte des parts nouvelles de marché, bref, si la politique est expansionniste, nous ne pouvons qu'adhérer au projet à condition, bien sûr, que les ressources nécessaires en personnel soient affectées.

En revanche, quand les deniers collectifs servent à assouvir quelques nantis qui vont jouer les "dandies" dans les rues joutant la "City" et que parallèlement, il est déclaré qu'il faudrait pouvoir supprimer des petites lignes urbaines, non rentables, des gares, des points d'arrêts peu fréquentés sous prétexte de déficit et pouvoir librement augmenter les tarifs à satiété, nous ne pouvons que nous révolter. Partant, ce qui aurait dû enjoinde notre fierté, tel que ce parcours Bruxelles-Londres, nous laisse le goût amer d'un fruit indigeste (non, il ne s'agit pas d'orange bleue, elle n'est pas encore mûre).

Que l'on se rassure pourtant, point n'était nécessaire de mettre Londres à quelques encablures temporelles de Bruxelles pour aller vite chercher de nouvelles mauvaises idées (souvenons-nous de la privatisation des British Railways, de la répression des mineurs britanniques...).

Non, non, sur le continent aussi, un peu à notre sud, sévit un autre puits de malsaines ressources.

Là, un certain Nicolas a décidé d'en découdre avec la fonction publique, avec les cheminots.

Coupe claire dans l'emploi (celle-ci est bien plus cruelle que la sombre), haro sur les régimes spéciaux de retraite et en route pour encore un peu de privatisations. Telles sont les lignes directrices de son agenda à court terme.

C'est pourquoi nos camarades syndicalistes d'Outre-Quévrain en appellent à la grève ce 17 octobre. Ils ont, d'ores et déjà tout notre soutien !

Et nous dans tout cela ?

Nous, nous ne serons probablement pas épargnés non plus.

Quand les missions successives d' "informateur-formateur-démineur-négociateur-explorateur-réformateur-dévastateur..." auront conduit à la formation d'un gouvernement (on nous l'annonce pour la Toussaint) dont le bleu sera la couleur dominante, nous verrons bien vite que certains viendront, chez nous aussi, prêcher la bonne parole de Saint-Nicolas.

De Saint-Nicolas à Saint-Pancras, il n'y a plus, désormais, qu'un seul pas (fut-il de Calais).

Les grands stratèges qui nous gouvernent doivent revenir sur terre belge, s'occuper de ce dont les citoyens ont véritablement besoin et le service public en fait partie intégrante.

Le prestige, fait parfois perdre la tête comme en témoigne ce brave Saint-Pancrace (référence biblique oblige) qui fut décapité par l'Empereur Dioclétien à l'âge de 14 ans.

Même si l'Eurostar n'a soufflé que 13 bougies sur ses 12 étoiles, ils devraient s'en souvenir.

G.GELMINI,
Président

• Bref condensé •

SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU 5 SEPTEMBRE 2007



QUELQUES EPREUVES INTERNES

a. Epreuve fermée pour sous-chef de gare (adjoint) "Voyageurs" et "Cargo" + Responsable Cargo :

pour ce dernier nouveau grade, les anciennetés prévues sont négligées et il est aussi confirmé que les responsables ayant une expérience-métier auront un classement prioritaire.

Quant aux épreuves réservées (par spécialités annoncées par l'avis 105HR/2007)) à certains grades, il est convenu que :

- ▶ des dates d'examens différentes soient déterminées,

- ▶ que la 1^{ère} partie de l'épreuve soit abandonnée, reste donc l'entretien,
- ▶ que les signaleurs puissent aussi participer pour ces deux spécialités,
- ▶ qu'Infrabel-Réseau organisera aussi une épreuve de sous-chef de gare dans sa spécialité.

b. Epreuve spéciale unique "sous-chef de gare adjoint CARGO" :

le principe est admis que les agents temporaires utilisés dans le métier CARGO correspondant puissent passer cette épreuve vers statutaire.

CREATION D'AJUSTEUR-MECANICIEN SPECIALITE "ULTRASONS-INFRASTRUCTURE"

La Société propose de classer le grade de vérificateur aux ultrasons dans les grades amenés à disparaître. Le problème c'est qu'il y a un cadre à Infra (neuf avec vacances à combler) mais aussi à B-Matériel (treize).

Pour les vérificateurs ultrasons de Matériel, il faut selon nous trouver aussi une possibilité de passer dans le nouveau grade.

Quant à ceux de l'Infra, une épreuve spéciale unique orale sera organisée leur permettant l'accès à cette nouvelle carrière barémique plus intéressante.

• **Bref condensé** •**SOUS-COMMISSION PARITAIRE DU 5 SEPTEMBRE 2007****RESTRUCTURATION EN CLI ET ANTENNES**

Deux séries de questions sont sur la table : d'une part la continuité de l'avis 57HR/2004 (indemnité de restructuration CLI) **et** d'autre part l'enveloppe de l'allocation pour travaux de week-ends et jours fériés (109HR/2006) et les normes d'utilisation du personnel INFRA dans ces conditions.

Après des échanges de plus en plus précis et incisifs, il est décidé :

- **Par rapport à l'enveloppe** que ce point fera l'objet d'un ordre du jour particulier (y compris le "bonus"

de 50.000€ de 2006 et l'application du volontariat ainsi que des normes limitatives d'utilisation ;

- **Par rapport au programme CLI** + antennes, de refaire un document **complet** et planifié sur deux ans. Avec évaluation tous les 2 ans. De plus, un aperçu plus complet des cadres et des effectifs à la voie sera produit ainsi qu'un relevé géographique des recrutements depuis 2005 ;

- **Par rapport à l'indemnité de restructuration CLI**, il est décidé de la porter à 4,7040€ (+ 6 %) à partir du 01/07/2007.

Quelques chiffres communiqués: les heures donnant droit à l'allocation

de week-end sont passées de 261.104 au 2^{ème} trimestre 2006 à 331.897 au 1^{er} semestre 2007.

Ceci étant, la C.G.S.P.-CHEMINOTS a vivement contesté la politique de recrutement à INFRABEL-INFRASTRUCTURE, uniquement basée sur des objectifs budgétaires et l'alignement du cadre sur l'effectif. Sans tenir compte des mouvements et promotions habituels, au départ de la voie, et qui répondent à une volonté humaine honorable de promotion sociale et de réalisation de projets de carrière ferroviaire. Est-ce un schéma inaccessible aux têtes pensantes de l'entreprise publique INFRABEL ?

QUESTION D'ANCIENNETES**POUR LES TRANSFERTS DE RESEAU VERS N-P**

Il fallait déjà au plus vite éclaircir une règle applicable lors du transfert au départ de la liste des "nominés" entre 10 et 85% d'occupation dans les activités Voyageurs. Un texte et des déclarations orales faites lors des assemblées d'information laissaient planer un doute sur le type d'anciennetés comparées en cas de volontariat. De plus, certains concernés n'ont pas été repris à la liste...

H-HR fait remarquer d'emblée qu'il fera des désignations sur papier - après consultation - mais que les **affectations** devraient se faire en entente entre R et N-P. Des détachements devraient donc encore être pratiqués à une certaine échelle, selon toutes les sources !

Afin d'éviter un imbroglio surajouté, nous posons la question claire de savoir, pour **tel** grade transféré, si l'ancienneté dans ce grade prime sur toutes les autres, en l'occurrence dans le grade détenu par les agents faisant fonction (détachés ou pas) ?

La réponse officielle, actée au PV est celle-ci : priorité est donnée à l'ancienneté dans le **grade transféré** pour ceux qui le détiennent.

Pour exemple, citons le cas des listes 10-85% relatives au transfert dans le grade de chef de gare adjoint (cas le plus fréquent) ou de rédacteur : les qualifications reprises en «**faisant fonction**» sur ces activités dédiées Voyageurs peuvent se porter candidates au transfert volontaire mais les titulaires du grade transféré passent toujours devant. Aussi bien d'ailleurs en cas de volontariat qu'en cas de transfert d'office du moins ancien.

FACILITES DE CIRCULATION :**UN 2^{ème} BILLET AU CHOIX THALYS OU EUROSTAR**

En application du protocole social 2006-2007, la Holding propose deux billets par année civile au choix : Thalys + Eurostar, Thalys + Thalys ou Eurostar + Eurostar.

Nouveauté : les billets peuvent être utilisés par un ayant-droit.

Nous avons demandé que les pensionné(e)s eux-aussi obtiennent au moins un billet. Par ailleurs, le problème des contingentements reste entier, voire renforcé. C'est pourquoi nous avons réclamé la présence du General Manager VI la prochaine fois pour traiter cet aspect.

MISE AU POINT DE L'ACCORD B-CARGO

Un projet d'avis doit absolument préciser plusieurs points nébuleux figurant au 87HR/2007 :

- précisions sur les modalités d'octroi de l'allocation "Cargo",
- bénéfice de l'allocation forfaitaire de fonctions supérieures aussi pour les commis aux écritures, commis dactylo et rédacteurs stabilisés sur un poste de sous-chef de gare adjoint,
- équivalence de conditions prévues lors de la première affectation pour les supprimés d'emploi de Cargo.

Notons qu'à ce jour, sur les 1638 agents consultés, il y a 1446 oui, 20 non et le reste se réserve encore.

Plusieurs réglages doivent aussi avoir lieu afin de maintenir les droits en matière de revenus conformément à l'esprit de l'accord :

- aucune perte bien entendu dans tous les cas,
- la deuxième échelle sera prise en compte pour établir le supplément à titre personnel (ex. chef de factage, rédacteur à 12 ans...),

- analyser les situations personnelles et la continuité en cas de fonctions supérieures sur deux niveaux.

D'autre part, il est décidé après moult discussions :

- qu'en cas de suppression d'emploi, les agents "stabilisés" (visiteurs et administratifs) fassent partie d'une liste unique avec les titulaires basée sur l'ancienneté statutaire de chacun,
- que les agents du COC qui seront stabilisés seront **bien** titulaires à part entière du poste sur lequel ils seront utilisés (renvoi 3 page 2 de l'avis),
- que le taux horaire des primes sera celui des fonctions supérieures exercées.

DIVERS

- ▶ La chaîne du froid sera mise en route dans les cantines à la mi-octobre,
- ▶ Emplois de début : âge minimum 18 ans et plus d'âge maximum,
- ▶ Congé-éducation payé pour les non-statutaires : enfin l'application d'un droit existant depuis la loi-programme d'août 2002. Il s'agit des formations professionnelles ou générales définies dans l'avis à paraître. Ces dispositions sont d'application à partir de l'année scolaire 2007-2008,
- ▶ Indemnité pour utilisation de la voiture, moto ou mobylette personnelle : nouveau taux au kilomètre à 0,2940€ à partir du 1^{er} juillet 2007,
- ▶ Epreuves de sélection : plusieurs adaptations des programmes dans 3 filières.

Bien cordialement.CI. BOSSICART,Secrétaire Général.

Dans nos régionales

LUXEMBOURG

Le groupe SNCB recrute

Techniciens
électromécaniciens
(H/F)

• • •

Conducteurs de train
pour la région d'Arlon (H/F)

• • •

Accompagnateurs
de train
(H/F)

Vous êtes candidat(e) ?
Inscrivez-vous sur le site sncb.be

Vous voulez mettre toutes les chances de votre côté ?
Alors ceci vous intéresse

En collaboration avec Mme V. Bataille, Jobcoach du CEPPST, un **atelier de préparations aux entretiens d'embauche** sera organisé à votre intention.

Pour des renseignements complémentaires et inscriptions (gratuit)



CEPPST

Rue Léon Castilhon, 86
6700 Arlon

Tél. : 063/219 183

DOSSIER INFRA



AVIS 109 H-HR 2006 - allocation pour travaux d'entretien de l'infrastructure

Nous avons constaté, que l'allocation pour travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure à l'occasion d'une prestation de dimanche, comme prévu dans l'avis 109 H-HR, n'était pas payée lorsque l'agent sollicitait et obtenait une récupération en temps (AD)

Après avoir pris contact avec les bureaux barèmeurs pour trouver les raisons et l'explication du problème, nous avons constaté que les bureaux du personnel ne renseignaient pas les heures de dimanche qui étaient sollicitées en récupération (AD) par les agents d'où impossibilité pour le barèmeur de payer la dite allocation.

DOSSIER INFRA



DOSSIER INFRA



Nous avons demandé au responsable de HR, une étude approfondie du dossier afin de pouvoir rectifier cette situation d'injustice envers les agents qui récupèrent en temps leurs prestations du dimanche.

Voici la réponse :

L'anomalie que vous soulevez se produit pour des raisons purement techniques : n'ayant pas d'autre source à leur disposition, les bureaux barèmeurs détectent les agents bénéficiaires de l'allocation en question par le biais de l'application informatique A.748, laquelle ne contient que les données relatives aux prestations réellement effectuées. C'est la raison pour laquelle les agents qui préfèrent récupérer les prestations en temps ne figurent pas parmi les bénéficiaires de cet avantage.

Les services de H-HR prennent contact avec la direction I-Infrastructure pour trouver un moyen de mettre fin à cet état de choses le plus rapidement possible et régulariser la situation du personnel qui en a été victime jusqu'à présent.

Dés réception d'un courrier concernant l'évolution de ce dossier, je vous tiendrai au courant par le biais d'un article dans cette tribune.

Formation des agents d'escorte

Suite à la dernière formation des agents de la voie, nous avons constaté que ceux qui ont échoué à l'examen de fin de formation seraient sanctionnés de 0.3 sur les primes (district SE).

Nous avons interrogé le General Manager et voici sa réponse :

Après examen de votre dossier, vous trouverez ci-après les précisions et éléments d'appréciation suivant :

1. Votre intervention concerne les AMS
2. La fonction d'agent d'escorte fait partie des attributions normales des AMS
3. Pour exercer la fonction d'agent d'escorte, un agent doit être en possession d'un brevet ad hoc en ordre de validité
4. Ce brevet est délivré à un agent, après une formation spécifique, réussite d'une épreuve et visite médicale.
5. Les détenteurs du brevet doivent suivre des cycles de formation annuels.
6. Ils doivent également présenter et réussir une épreuve de recertification tous les trois ans.

Description du cas :

1. Il apparaît qu'il y a eu un nombre d'échecs relativement important des AMS ces derniers mois lors des épreuves de recertification dans la zone de Liège. L'échec à cette épreuve de recertification rend l'AMS inapte à la fonction d'agent d'escorte. Cette fonction représente une part importante des prestations des AMS.
2. Les IPI de la zone Sud Est ont constaté cet état de chose qui est de nature à mettre en péril la capacité de la zone à assurer l'escorte de ses trains de travaux. Ils ont été contraints de demander, aux agents qui font l'effort de réussir la recertification, d'exécuter tous ces travaux (week-end, nuits, chantiers,...)
3. Il me paraît tout à fait normal qu'on augmente la côte prime des agents de maintenance volontaires pour assurer cette charge supplémentaire de travail indispensable et qu'on diminue par conséquent la CA des agents qui ne peuvent plus assurer leurs fonctions à 100%
4. Les agents en situation d'échec seront invités à représenter l'épreuve une seconde fois, après une nouvelle session de formation. Les agents qui réussiront la seconde épreuve pourront à nouveau assurer leurs fonctions à 100% et seront dès lors leur CA rétablie.

QUELQUES INFORMATIONS ET EXPLICATIONS SUR L'INAPTITUDE POUR RAISONS DE SANTE

5. Si nécessaire, une troisième session de formation sera organisée. L'objectif n'étant pas de punir les agents mais de leur donner la possibilité d'exécuter leurs fonctions à 100%.

Conclusion :

- La non-réussite des épreuves de recertification par l'AMS ne peut être considérée comme une infraction ou une faute.
- L'attribution de la CA ne peut servir en aucun cas servir de punition mais doit être en rapport direct avec les tâches à effectuer...

Après lecture de ce courrier, nous ne pouvons que réagir et mettre en évidence :

- Que la recertification ne concerne pas uniquement les AMS
- Pourquoi modifier la CA des agents de maintenance ? (Pas dans les attributions du 501 ???)
- Pourquoi ne pas créer une allocation pour ce type de travail ?
- ...

Je vous invite à faire vos remarques auprès des mes collègues dans les Régionales et ainsi faire avancer ce dossier de façon constructive. (Pour suite et... pas fin)

ABDISSI Michel
Secrétaire National

Voici les sources principales de la réglementation applicable en cas de décision médicale d'inaptitude :

STATUT :

Chapitre XI. Remise au travail des agents inaptes pou raisons de santé. Comme ce chapitre est assez court (5 articles), nous en repreneons ici le nouveau texte :

Art. 1

L'agent qui, soit temporairement ou définitivement, soit partiellement ou totalement, est inapte à exercer ses fonctions normales mais qui reste apte au travail, peut être soumis au régime de remise au travail conformément aux dispositions du RGPS - fascicule 575.

Cette mesure tend à assurer la reprise des fonctions normales, la réaffectation ou le reclassement de l'agent en rapport avec les facultés qu'il aura pu conserver ou acquérir.

Art. 2

Le cadre de chacune des entreprises du Groupe SNCB comprend au moins 1,25% de postes qui sont réservés au reclassement d'agents déclarés totalement et définitivement inaptes à leurs fonctions normales.

Art. 3

L'agent soumis au régime de remise au travail conserve le traitement global lié à son grade conformément aux dispositions du RGPS - Fascicule 575.

Art. 4

Nul n'étant contraint d'accepter d'autres fonctions que ses fonctions normales, l'agent peut refuser la rééducation en vue d'un reclassement.

Dans ce cas, il est placé en section d'attente pour être mis à la retraite le premier jour du mois suivant celui de son refus.

Art. 5

L'agent inapte à l'exercice de ses fonctions normales bénéficie en cas de reclassement de la carrière administrative et pécuniaire pré-

QUELQUES INFORMATIONS ET EXPLICATIONS SUR L'INAPTITUDE POUR RAISONS DE SANTE



vue au RGPS - fascicule 575 et au règlement régissant le signalment et l'avancement.

REGLEMENTS :

Le fascicule 577, Médecine du travail et le fascicule 578 Médecine de l'administration, ainsi que le RGPS 575 fixent les règles et procédures.

Comme extrait principal de ce dernier, nous pouvons citer les distinctions entre les notions utilisées lors de la remise au travail : Rééducation - Réadaptation - Réutilisation - réaffectation - reclassement.

- **La rééducation** consiste en une remise au travail de l'agent totalement et définitivement inapte à ses fonctions normales au mieux de ses aptitudes, en vue d'assurer son reclassement.
- **La réadaptation** consiste en une **remise au travail** des agents :

- Totalement et temporairement inaptes à leurs fonctions normales

- Partiellement et temporairement inaptes à leurs fonctions normales
- Partiellement et définitivement inaptes à leurs fonctions normales.

au mieux de leurs aptitudes, en vue d'assurer leur **réaffectation** ou la **reprise de leurs fonctions**.

- **La réutilisation** consiste dans une remise au travail, dans un poste du cadre, de tous les agents précités ci-avant (qui ont donc accepté la rééducation ou la réadaptation).
- **La réaffectation** consiste dans l'octroi à l'agent partiellement et définitivement inapte à ses fonctions normales d'un autre poste du cadre de sa qualification administrative.
- **Le reclassement** consiste dans l'octroi à l'agent totalement et définitivement inapte à ses fonctions normales d'un poste du

cadre **d'une autre qualification administrative** ou **d'un poste réservé** aux agents à reclasser.

AVIS

Citons ici comme sources de renseignements nécessaires les avis :

- ▶ **42 PS/2001** (rémunération en cas de réadaptation)
- ▶ **112HR/2006** qui donne un nouveau texte au fascicule 575 :

36. L'agent peut refuser d'être réaffecté ou reclassé :

1. si la durée de l'absence de son domicile pour assurer son service dépasse 11 heures et que le nouveau siège de travail est éloigné de plus de 30 kms de ce domicile,
2. s'il détient un grade de rang 5 ou supérieur et qu'un reclassement lui est proposé sur un poste d'un grade de rang 8 ou 9,
3. quand un poste réservé est concerné, un refus unique est autorisé pour autant qu'un autre candidat définitivement inapte à ses fonctions normales puisse être reclassé ou réaffecté sur le poste refusé.

- ▶ **114HR/2006** (P10 bis pour reclassement dans une circonscription géographique)

- ▶ **117HR/2006** (Moyens de recours : concertation et appel).

CI. BOSSICART,
Secrétaire Général