

# TRIBUNE

des services publics

FGTB CGSP

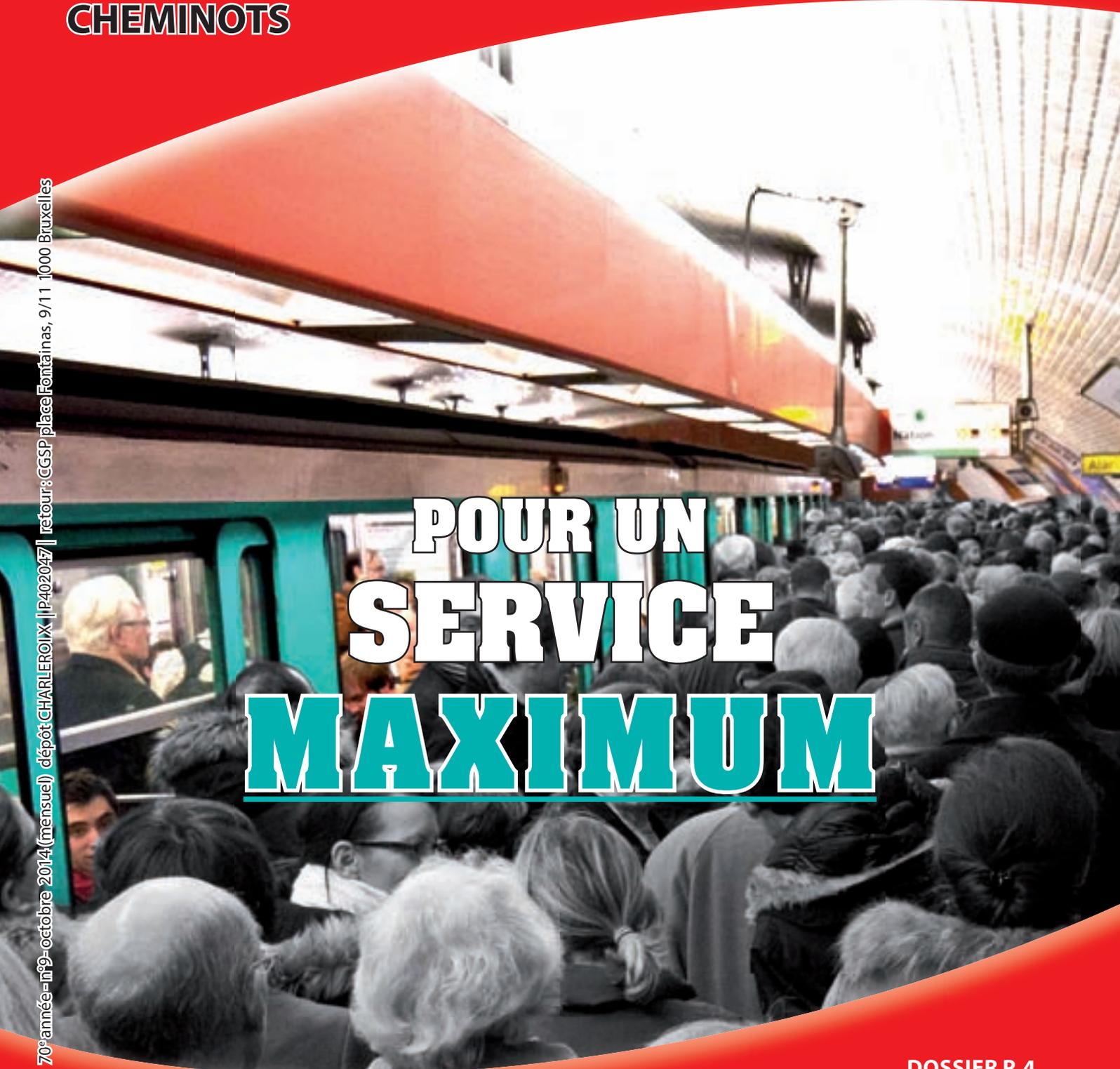
BELGIQUE - BELGIË

P.P. - P.B.

B386

OCTOBRE 2014

## CHEMINOTS



# POUR UN SERVICE MAXIMUM

70<sup>e</sup> année - n°9 - octobre 2014 (mensuel) dépôt CHARLEROIX || P402047 || retour: CGSP place Fontainas, 9/11 1000 Bruxelles

DOSSIER P. 4



**ÉDITO**  
Aux vents  
mauvais...  
P. 3



**CRISE**  
Bancocratie  
P. 6



**CHEMINOTS**  
Il est l'heure...  
P. 9

## Primes syndicales

### Rappel – Demande de duplicatas

Depuis 2012, votre service du personnel ne peut plus donner de duplicatas (même si vous avez égaré le formulaire, ne l'avez jamais reçu ou s'il comporte des erreurs structurelles). Si vous vous trouvez dans une telle situation et que vous avez droit à une prime syndicale, deux possibilités s'offrent à vous :

- soit vous contactez par mail ou par téléphone votre régionale, votre délégué, votre secteur ou vous vous rendez directement sur place pour informer la CGSP de votre problème ;
- soit vous envoyez un mail à l'asbl Prime syndicale (via l'adresse [sec.asbl-vzw@cgspacod.be](mailto:sec.asbl-vzw@cgspacod.be)). Vous y mentionnez votre nom, prénom, date de naissance, numéro de membre de la CGSP si vous le connaissez, la référence de votre (vos) employeur(s) en 2013 et les dates éventuelles d'entrée en service et de fin pour l'année de référence.

Nous vous ferons alors parvenir un formulaire de remplacement que vous devez nous renvoyer corrigé, complété et signé. Dès réception de celui-ci, nous entamerons les démarches administratives auprès du Secrétariat de la Commission des primes syndicales afin que le paiement soit effectué.

## DANS NOS RÉGIONALES

### Charleroi

#### Assemblée générale annuelle

Le Comité régional intersectoriel des Pensionnés et Pré-pensionnés a le plaisir de vous inviter le **14 octobre** à la CGSP, 42 rue de Montigny, à son Assemblée générale.

Un repas sera servi pour les participants qui le désirent (18 €/personne).

10h : Accueil des participants.

10h30 à 12h : Assemblée générale.

12h15 : Apéritif – Tartiflette accompagnée d'une boisson et d'un dessert.

Réservation obligatoire pour le 7 octobre : Lily au 071/797 111.

Versement sur le compte de la CGSP : BE86 8772 0285 0150 avec mention « repas ».

Bienvenue à toutes et à tous.

On peut participer à l'Assemblée générale sans participer au repas et vice versa.

### Hainaut occidental

#### Jeux tournaisiens

L'Amicale des Pensionnés de la CGSP organise, en ses locaux, le **18 octobre** de 15h à 18h une après-midi « Jeux tournaisiens » (jeu de boules de salon, jeu de fer au moulin, jeu de 421 géant, jeu de grenouille).

Mise : 5 € pour les 4 jeux (une boisson gratuite incluse)  
Possibilité de faire plusieurs tours.

Rebattages entre les *ex aequo* à partir de 17h.  
Prix aux 3 premiers du classement général.

Invitation cordiale à tous.

Inscription souhaitée au secrétariat : 069/22 61 51.



## Aux vents mauvais...

*Ce n'est pas suédois et ce n'est pas un kamikaze : de quoi le gouvernement est-il le nom ?*

À défaut de savoir précisément à quelle sauce, le prochain gouvernement fédéral va manger les travailleurs et leurs organisations, on peut s'interroger sur son nom.

La première appellation reprise dans la presse a été « *la suédoise* », allusion, semble-t-il, aux couleurs des partis qui composent la coalition : le bleu libéral et le jaune nationaliste mais quid alors du CD&V ? On a beau chercher, l'orange n'apparaît pas. Est-ce à dire que le CD&V serait le maillon faible ? Au vu de la désignation de la commissaire européenne, il semble bien que non. La référence à la Suède est difficile à justifier, encore moins après les dernières élections suédoises qui ramènent au pouvoir la sociale-démocratie après 4 ans d'opposition.

La seconde appellation reprise est la coalition kamikaze. Ici, il n'y a plus aucune référence chromatique. C'est donc son côté périlleux qui est mis en avant. Les kamikazes sont ces soldats japonais qui se sacrifiaient en faisant exploser leur avion sur les navires ennemis. Ce nom japonais a pour origine *kami*, dieu et *kaze*, le vent. C'est le vent divin ! Selon la légende, c'est un typhon qui a arrêté la progression des troupes mongoles au Moyen Âge. Les kamikazes, pilotes japonais, étaient vus comme des héros dans leur pays et des terroristes par leurs ennemis. Le sens du mot a légèrement évolué pour signifier téméraire, voire suicidaire. Pour nous, c'est clairement *un vent mauvais* qui précède la tornade sociale !

Cette coalition est-elle suicidaire ? Ceux qui le pensent commettent une erreur ; ils confondent les éléments et l'ensemble. On voit bien que le MR, seul parti francophone, pourrait perdre toute crédibilité dans la défense de la cause francophone. C'est déjà mal parti : le mandat de commissaire européen est attribué alternativement à un francophone puis à un néerlandophone. Ici déjà, le MR a lâché et c'est donc à nouveau le tour des néerlandophones...

On voit mal, par contre, le risque que prendrait la N-VA. Au lendemain d'une réforme de l'État qui attribue une part encore plus importante aux régions/communautés, ils sont, pour la première fois, à la présidence de la région flamande. Ils sont certains de pouvoir satisfaire leur électorat de droite au fédéral en menant une politique clairement à droite.

Décidément cela ne va pas ! Reste alors, pour nommer ce gouvernement, à définir la politique qu'il entend mener. Et là, pas beaucoup de doutes : toutes les informations partielles qui filtrent laissent entrevoir que c'est une politique conservatrice au niveau sociétal et de droite au niveau économique qui verra le jour. L'urgence va être pour les progressistes et pour la gauche de réclamer la séparation de l'églie..., pardon, du patronat et de l'État...

C'est en effet bien mieux de l'appeler le gouvernement de droite ou le gouvernement des patrons.

C'est pourquoi, après l'avoir correctement nommé, il ne nous reste plus qu'une chose à faire, le combattre et abattre sa politique.

## Pour un service **maximum**

Annoncée comme une mesure phare par la coalition kamikaze, le service minimum à la SNCB et dans les prisons est encore une fois remis au-devant de la scène médiatique. À plusieurs reprises, nous avons déjà pris position contre l'instauration d'un service minimum dans les transports. Loin de disparaître des esprits, les volontés de limiter le droit de grève semblent s'étendre à d'autres secteurs.



### Revendication vieille comme le monde

Une coalition qui doit séduire ne saurait trouver meilleur cheval de bataille. Le service minimum dans les transports aurait, semble-t-il, beaucoup de popularité auprès de la population. Il faut dire que les médias usent et abusent de cette notion et opposent sans cesse les revendications des travailleurs à celles des usagers.

Dans les prisons, l'argument en sa faveur repose sur les droits fondamentaux des détenus, notamment les visites, les douches, les promenades. Autant de droits qui ne sont plus assurés lors des grèves des agents pénitentiaires ; la police, faute de formation nécessaire, n'effectuant que le strict minimum.

### Danger

Le service minimum dans les transports représente un danger pour les usagers. Les risques de bousculades sont déjà bien

réels en temps normal, que seront-ils avec moitié moins de véhicules couplés à l'agacement (compréhensible) des usagers ? Agacement accentué par les tentatives infructueuses de monter dans les quelques voitures qui roulent à l'heure de pointe.

Dans les prisons, où les agents sont déjà en sous-effectifs, il est impossible de travailler

en service réduit au risque de mettre la sécurité de chacun en danger. Dès lors, le service minimum reviendrait à supprimer le droit de grève aux travailleurs, on est loin de la notion de service minimum.

### Service maximum

L'année passée, plus de 22 milliards ont été retirés des services publics pour combler le déficit de l'État. Un secteur aussi primordial que les transports ne devrait-il pas être une priorité dans les budgets de l'État ? Les travailleurs des transports publics ne font pas grève parce qu'ils ne veulent pas travailler, ils font grève car, au vu des diminutions budgétaires, il leur devient impossible de rendre un service correct et de garantir la sécurité. Ce sont ces réductions budgétaires qui transforment le service rendu en un service... minimum.

Dans les prisons, le constat est le même. Détenus et prisonniers subissent un

sous-financement structurel. Les effectifs sont insuffisants pour garantir des conditions de travail acceptables et, pour les détenus, des conditions de détention décentes. L'état déplorable d'établissements comme Forest porte atteinte à la dignité des détenus. Aussi, est-ce incompréhensible que ce soient les agents pénitentiaires que l'on priverait de leur droit de grève car ils revendiquent plus d'effectifs et des locaux salubres... Si l'on doit *mesurer le degré d'humanité d'une société à son système carcéral*<sup>1</sup>, il est clair que la Belgique fait pâle figure en la matière et attaquer le droit de grève n'y changera rien, bien au contraire.

### Grève symbolique ?

La logique qui oppose le droit des usagers à pouvoir se rendre au travail ou celui des détenus à recevoir des visites au droit de grève est une vision dangereuse du droit qui participe à l'individualisation de la société. Une grève qui ne fait pas de vagues, qui ne crée pas d'embarras, ce n'est pas une grève ! Les syndicats en ont conscience : faire grève n'est jamais une décision prise à la légère. Mais, face à un patronat ou une autorité de moins en moins enclins à négocier, la grève reste aujourd'hui l'ultime moyen de pression dont disposent les syndicats pour faire entendre la voix des travailleurs. C'est grâce à elle que nous avons conquis les droits dont nous jouissons aujourd'hui, y compris celui d'avoir accès à des services publics de qualité.

Dès lors, apporter une réponse simpliste, démagogique et irréalisable à la colère des usagers ne témoigne-t-il pas à tout le moins d'un service minimum de cette future coalition de droite ?

**Michel Jacobs, Secrétaire fédéral du secteur AMiO**

***Quel est le cadre actuel en cas de grève dans les prisons ?***

Il existe un protocole de dialogue social qui impose aux organisations syndicales de déposer un préavis à J-10 et de privilégier la concertation via des réunions de conciliation avec l'autorité afin d'éviter la grève. Certes, le protocole n'a pas tout résolu mais les organisations syndicales jouent le jeu et respectent la procédure. On ne peut pas en dire autant de l'autorité qui pose des rustines sur des problèmes structurels comme la surpopulation ou le manque d'effectifs. Cependant, le protocole a le mérite d'obliger l'autorité à venir dialoguer.

***Comment serait organisé ce service minimum ?***

Aujourd'hui, personne n'a de réponse à cette question. Le problème majeur est que pour maintenir la prison en activité, il faut un nombre précis d'agents qu'on ne peut réduire. Aujourd'hui, le cadre est déjà en sous-effectif. Aussi, la mise en place de service réduit pendant la grève est techniquement impossible. Quand on réfléchit bien, le service minimum des prisons reviendrait à supprimer le droit de grève aux équipes maintenues en poste.

***Le respect des droits fondamentaux des détenus est-il une raison suffisante pour limiter le droit de grève des agents ?***

Beaucoup d'établissements sont dans un tel état que les droits fondamentaux des détenus n'y sont déjà pas respectés. Il faut voir des prisons comme Forest ou Saint-Gilles pour se rendre compte des conditions de détention. Les agents font grève parce que leurs conditions de travail sont inacceptables et cela est intimement lié aux conditions de détentions des détenus. Opposer le droit de grève aux droits des détenus est absurde. Quand il y a 5 détenus dans une cellule de 3, la grève est aussi une lutte pour les droits des détenus. C'est un cercle vicieux : si les conditions de travail des gardiens se dégradent, ce sont par extension les conditions de détention des détenus qui en pâtissent avec le risque de voir les incidents violents augmenter.



**Michel Abdissi et Serge Piteljon, Président et Secrétaire général du secteur Cheminots**

***À votre avis, quel est le but recherché en tentant de mettre sur pied un service minimum à la SNCB ?***

Tout d'abord, la complexité que représente une société de Chemin de fer rend impossible la mise en pratique du moindre service minimum. On voit mal comment un nombre réduit de personnel et de machines pourrait permettre d'assurer un service efficace pour les usagers. Cela créera au contraire de nouveaux problèmes de sécurité et des désagréments importants. Il suffit de voir en France l'impact de ce type de mesure lors de la grève en juin dernier : tension entre les usagers prioritaires et les autres, trains surchargés, risques pour la sécurité, etc.

***Pourquoi en faire une priorité dès lors ?***

Lorsqu'on se penche sur la concrétisation de cette idée, il apparaît clairement que cette mesure ne vise pas à aider les navetteurs, contrairement à ce qui est rabâché sans cesse par les partisans du service minimum. L'objectif principal est plutôt de rendre plus difficile encore l'utilisation du droit de grève par les travailleurs, particulièrement face aux défis existants à la SNCB et aux mauvaises réponses qui y sont apportées.

***C'est l'arbre qui cache la forêt ?***

Oui, il est devenu évident que depuis plus de 30 ans, au travers de ses nombreuses restructurations, la SNCB est confrontée à beaucoup de problèmes récurrents comme les retards chroniques, les fermetures de gares et de guichets, le matériel mal entretenu, le manque de personnel, etc. Si la SNCB ne proposait pas un service minimum, la sanction serait une diminution des subsides accordés. Voilà qui est paradoxal car cela ne ferait qu'aggraver ces problèmes récurrents.

***Vous exigez au contraire un service maximum ?***

Bien entendu ! Il est bien sûr compréhensible que chacun souhaite arriver à l'heure à son travail ou à son domicile et les cheminots y contribuent chaque jour par leur travail. Mais pour que ce travail puisse s'exercer au mieux, il faut faire pression sur la SNCB et sur l'autorité fédérale pour que ceux-ci prennent réellement en compte les usagers et les travailleurs et qu'ils mettent enfin à disposition des moyens suffisants pour relever les défis en matière de mobilité. Seul un dialogue social de qualité et constructif est susceptible d'éviter des actions de grève, mais pour cela il doit exister une véritable volonté managériale en ce sens.

**Exemple par l'absurde : la RTBF**

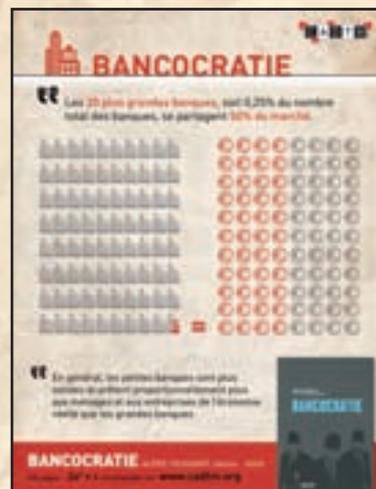
En mettant en place la norme minimale de programme à diffuser sur les antennes de la RTBF, le décret de 1999 prévoit explicitement le maintien d'une information régionale de 5 minutes consacrée au journal régional « Régions Soir ». Cette émission a été depuis longtemps supprimée pour des raisons d'économies. La mise en œuvre d'un service minimum à la RTBF impliquerait donc la réapparition de « Régions Soir »...

1. Pour reprendre la formule célèbre d'Albert Camus.

# BANCOCRATIE

*Vous ne savez pas très bien ce qu'est une agence de notation ou bien la FED et vous êtes plein d'incertitudes sur ce que fait la BCE ? Bancocratie est pour vous !*

*Bancocratie, c'est le nouveau livre d'Éric Toussaint, publié par le CADTM aux Éditions Aden, en collaboration avec la CGSP wallonne.*



## Bancocratie, le gouvernement des banques

Bertold Brecht posait déjà la question, dans *L'Opéra de quat'sous* : « Qui est le plus grand criminel : celui qui vole une banque ou celui qui en fonde une ? »

Lors de la crise de 2007-2008, la finance fut désignée de toute part comme l'ennemi à abattre. Les bonus, les paradis fiscaux, la spéculation furent considérés comme les maux de la société. Ce qu'Éric Toussaint nous montre dans cet ouvrage, c'est que derrière ces concepts obscurs se cachent des acteurs concrets, en particulier les grandes institutions financières, banques en tête.

**Il est indispensable de socialiser le secteur bancaire car il doit être soumis aux règles d'un service public et les revenus que son activité génère doivent être utilisés pour le bien commun**

Il dévoile ainsi les responsabilités de ces banques qui sont à l'origine de la plus grave crise économique depuis 1929. À travers une perspective historique, il passe en revue les mécanismes créés par le monde bancaire, avec l'aval de nombreux gouvernements, qui ont été à l'origine de profits considérables. L'auteur dénonce également les agissements coupables des grandes banques qui, de par leur importance dans l'économie, ont bénéficié d'une quasi impunité dans de nombreux domaines (spéculation à l'origine de crises, blanchiment d'argent, organisation de l'évasion fiscale, etc.).

## L'épée de Damoclès

Par ailleurs, le livre contient de nombreuses alertes quant aux multiples risques de nouvelles débâcles dans les années à venir, lesquelles approfondiront à coup sûr la crise actuelle. À la lecture de l'ouvrage, il apparaît qu'un tel scénario a toutes les chances de se réaliser puisque dans leur gestion de la crise, les gouvernements et les banques centrales, loin d'avoir muselé le secteur financier, ont accru sa puissance, notamment à travers les politiques de faibles taux d'intérêt et de sauvetages bancaires.

Si ce livre, aussi complet qu'accessible, sera utile pour tout un chacun, il intéressera particulièrement tous ceux et celles

désireux de mettre un terme à la toute-puissance des banques. Comme Éric Toussaint aime à le souligner, « à l'heure où les banques toutes puissantes dictent l'agenda des politiques économiques, il est bon de rappeler que le métier de la banque est trop essentiel à l'économie pour être laissé entre les mains du secteur privé ! »

## L'État a vocation à gérer les services financiers

Et c'est précisément pour cette raison centrale, urgente et fondamentale, que la CGSP wallonne s'est jointe à l'aventure et a soutenu la publication de l'ouvrage. Car pour passer enfin de la bancocratie à une véritable démocratie, il est indispensable « de socialiser le secteur bancaire (ce qui implique son expropriation) et de le placer sous contrôle citoyen (des salariés des banques, des clients, des associations et des représentants des acteurs publics locaux), car il doit être soumis aux règles d'un service public et les revenus que son activité génère doivent être utilisés pour le bien commun ».



**Bancocratie, d'Éric Toussaint, aux Éditions Aden, 455 pages, 24 €. Avec le soutien de la CGSP wallonne.**

**Disponible en librairie ou sur commande via [www.cadtm.org](http://www.cadtm.org)**

# La réforme et le changement

Depuis toujours, le progrès de l'humanité a consisté à diminuer la peine des hommes au travail : réduction progressive du temps de travail, droit au repos, meilleur accès aux soins, etc.

Or, voici que le recul de l'âge de la pension et la nécessité de moins bien se soigner, entre autres, sont présentés comme un progrès. Par quel tour de prestidigitacion, cette prouesse est-elle possible ?

Par l'inversion de sens ! Celle-ci consiste, comme son nom l'indique, à inverser le sens ordinaire des termes utilisés en donnant ainsi à un mot le sens de son antonyme. Et le discours néolibéral procède volontiers, pour ses principaux mots clés, à une telle inversion. Afin d'illustrer ce processus, deux exemples flagrants sautent aux yeux et aux oreilles : la réforme et le changement.

## La réforme, prélude aux sacrifices

La novlangue néolibérale a littéralement réussi à coloniser le terme « réforme », faisant passer la restauration conservatrice en cours pour une réforme tellement inéluctable que personne ne peut s'y opposer. À tel point que tout quadragénaire vivant en Europe occidentale ignore que ce mot avait par le passé une connotation positive (comme en atteste *Le Robert* qui définit notamment le verbe comme ayant pour but de changer en mieux, de ramener à une forme meilleure).

Nous sommes ici confrontés à un véritable « word-jacking »<sup>1</sup>. Par ailleurs, l'évocation des réformes s'accompagne toujours d'une ribambelle d'adjectifs qualificatifs :

les réformes sont, dans leur bouche, toujours *nécessaires, inéluctables, indispensables, essentielles, urgentes, fatales* voire *vitales* et *inévitables*.

Ainsi, la coalition des patrons, des riches et des menteurs en gestation n'a de cesse de seriner cette litanie, qu'il s'agisse de la réforme des pensions, de l'accès aux soins de santé ou d'autres conquêtes sociales à détruire.

Par ce procédé, il s'agit en fait de maquiller une régression sociale en un progrès. Il est par ailleurs intéressant de constater que le discours de la réforme est un discours pauvre et répétitif : il s'agit de prêcher la réforme (urgente, fatale, nécessaire...) et cette accumulation d'adjectifs vise à couper court à tout débat.

Ce discours n'est pas fait pour convaincre mais pour imposer et en imposer ; il n'est pas argumentatif mais performatif (il souhaite faire advenir ce qu'il annonce) et il se nourrit et se construit d'évidences qu'il voudrait tellement indiscutables (les réformes nécessaires et les efforts, voire les sacrifices à consentir) « *qu'il s'exonère lui-même de l'argumentation et surtout de l'analyse des causes ou des alternatives* »<sup>2</sup>.

C'est ainsi que cette langue dévastée constitue un obstacle à la reconquête de l'imaginaire. En effet, « *les convictions et les habitudes de pensée sont nourries par la langue comme terreau. Les gens s'y accrochent sans en avoir conscience et ces habitudes de langage les séduisent et les induisent en erreur* »<sup>3</sup>, Ainsi, la réalité impose la réforme et celle-ci devient une injonction en soi.

## Pas de réformes sans experts

Par ailleurs, il est intéressant de constater que la ou les réformes sont toujours complexes et exigées par des experts (pensons à la réforme imminente des pensions qui repose sur un rapport de comité d'experts). Cette béquille des experts en soutien aux réformes vise à se passer de l'avis du peuple et présente en outre *l'avantage* de techniciser des

décisions idéologiques, voire politiques.

En effet, derrière des décisions présentées comme techniques, rationnelles et incontournable se cachent en réalité des choix

politiques, idéologiques et économiques qui ne s'assument pas et pour lesquels chaque fois une alternative est possible.

## Le changement, forme incantatoire de la régression

Concernant le changement, son usage fréquent en campagne électorale (*le changement, c'est maintenant, a change you can believe in* sans oublier de *kracht van verandering*), force est de constater que, souvent, il reste incantatoire et que lorsqu'il est joint aux suspects habituels du néolibéralisme (la réforme, la modernité...), il devient vite synonyme de régression.

L'inversion de sens induit donc aussi une inversion de modèle et un changement de perspective. Si, naguère, la politique visait à transformer le monde pour l'améliorer, il s'agit, avec la réforme, de transformer la société pour adapter le monde à leur seul profit.

1. Vol de mot ou larcin lexical.

2. Chantal Dricot, « *Censure et démocratie* », [www.cesep.be/ANALYSES/ENJEUX/2010/censure\\_demo.html](http://www.cesep.be/ANALYSES/ENJEUX/2010/censure_demo.html).

3. Victor Klemperer, LTI, Carnets d'un philologue, Paris, Pocket, « *Agora* », 1996, p. 24.



REFORME



## Motion sur la politique régionale au congrès statutaire de l'IRB-FGTB

À Bruxelles, la législature régionale 2014-2019 ouvre de nouvelles perspectives syndicales pour la FGTB et la CGSP. La majorité régionale mise en place en juillet dernier a pris une série d'engagements pour faire face aux défis du développement régional, tels que l'explosion démographique et la dualisation socio-économique.



Le contexte général reste préoccupant à bien des égards :

- sur le plan social, par la persistance d'un chômage massif, aggravée par une précarité croissante des conditions de travail et par de fortes discriminations, touchant particulièrement les femmes et les jeunes issus de l'immigration ouvrière ;
- sur le plan économique à cause d'une croissance en berne ;
- sur le plan budgétaire, avec l'imposition par l'Europe de mesures d'austérité drastiques qui pourraient priver la Région des bienfaits du refinancement acquis dans le cadre de la 6<sup>e</sup> réforme de l'État ;
- sur les plans politique et institutionnel, en raison des chantiers titanesques de cette 6<sup>e</sup> réforme qui s'ouvrent sur de nombreuses inconnues et sur une réelle insécurité juridique et sociale quant à la continuité de certains droits sociaux, telles les allocations familiales.

La FGTB Bruxelles souligne la résolution du nouveau gouvernement régional de faire reposer sa politique sur une concertation sociale forte entre représentants des travailleurs et employeurs bruxellois. Elle répondra à l'invitation du gouvernement de réunir dès la rentrée un sommet social extraordinaire avec l'ambition de conclure de nouveaux accords dans la poursuite et l'amplification du pacte de croissance urbaine durable.

Le gouvernement et les interlocuteurs sociaux doivent œuvrer ensemble au

redéploiement du système éducatif et de formation bruxellois afin qu'il puisse répondre mieux aux défis de la dualisation sociale. En outre, ils doivent saisir les opportunités de la 6<sup>e</sup> réforme de l'État et des transferts de compétences en matière de santé publique intégrée dont la gestion paritaire devrait préserver l'arrimage dans la sécurité sociale de ces matières qui restent du ressort fédéral.

L'ambition régionale de mettre en œuvre la « garantie jeunes », lancée sous la législature précédente, constitue une opportunité de sortir des travers de « l'État social actif » et de créer un véritable droit à l'emploi pour les jeunes. La réussite de ce formidable challenge n'est envisageable que moyennant la mobilisation des entreprises et des secteurs professionnels, ainsi qu'un renforcement de l'encadrement syndical des dispositifs d'emploi et de formation en entreprise.

Quant au plan régional de développement durable, il devrait pouvoir se concrétiser par d'importants investissements : développement des transports en commun, création de nouveaux quartiers de travail et d'habitation, revitalisation de la zone du canal, etc.

Relevons la volonté politique de soutenir et de renforcer l'emploi dans la fonction publique, bien en phase avec notre vision d'un État social de service public.

En réalité, la véritable inconnue réside dans les perspectives budgétaires de

notre Région et dans la capacité du nouveau gouvernement de mener à terme la réforme de l'État. L'épreuve de vérité résidera dans l'élaboration des budgets 2015 et suivants !

Une importante réforme fiscale est annoncée pour 2017, qui devrait rencontrer la revendication de la FGTB d'un rééquilibrage des impôts, au travers d'un allègement de la fiscalité pesant sur le travail de ceux et celles qui vivent à Bruxelles et d'une plus grande mise à contribution des multipropriétaires et des spéculateurs immobiliers. La réalisation d'une telle équité fiscale à l'échelle régionale nécessite d'éviter la concurrence fiscale entre régions et de privilégier la coopération interrégionale.

La FGTB de Bruxelles est particulièrement préoccupée par ces perspectives de blocage du fédéralisme d'union. Elle en appelle à la solidarité des travailleurs bruxellois, flamands et wallons, au travers de la FGTB dont l'unité est la force, et de la mise en place d'un véritable dialogue social interfédéral et interrégional.

*Philippe Van Muylder*  
Secrétaire général de la FGTB Bruxelles

*Jean-Pierre Knaepenbergh*  
Président de la FGTB Bruxelles  
et Secrétaire général de l'IRB-CGSP



[www.cgsp-acod-bru.be](http://www.cgsp-acod-bru.be)



## Il est l'heure...

À de multiples reprises, j'ai félicité toutes celles et ceux qui ont collaboré à la réussite de l'action menée le 30 juin dernier.

Hélas, avec quelques semaines de recul, je constate qu'il reste un certain nombre de Cheminots non mobilisés et insensibles aux aspects néfastes que nous devons combattre.

Pour les non participants à la grève du mois de juin, je les invite à faire un bref arrêt sur « image » et ainsi tenter une auto-critique !

Pour les aider à réfléchir, voici quelques points dénoncés par notre organisation syndicale :

- le « 1 000 000 » de jours de retard ;
- l'abandon du recrutement de statutaires ;
- le plan de transport avec des charges de travail non réparties de manière équitable ;
- la problématique des filiales et le danger de la privatisation ;
- la remise en question des 36 heures ;
- la suppression d'HR-Rail ;
- le calcul de l'indemnité de la pension en fonction d'une moyenne des 20 dernières années ;
- le service minimum et le droit de grève ;
- les effets pervers des plans d'entreprises ;
- ...

J'espère, qu'après cette lecture, les plus frileux des Cheminots seront convaincus de l'importance de la lutte.

**Je ne parle pas d'une grève de 24 heures mais bien d'actions de longues durées !**

Camarades,

Il est l'heure de se retrousser les manches afin d'être prêts à combattre le tsunami qui se dirige droit vers nous.

C'est la famille entière des cheminots qui est dans le collimateur et c'est ensemble que nous devons lutter.

*M. Abdissi  
Président*

Depuis le 21 août 2014, une quinzaine de travailleurs de la société BM&S, sous-traitant du nettoyage des trains et des graffitis à l'atelier SNCB de Schaerbeek, ont cessé le travail.

Cette action est une protestation suite au licenciement pour « motifs nébuleux » de deux délégués de la FGTB ainsi que de trois intérimaires.

Le secteur « Cheminots » de la CGSP se déclare solidaire de ces camarades en grève. Il les félicite pour le courage et le combat qu'ils mènent pour la défense de leurs droits.

## Le soutien au service minimum est dangereux

*Cette proposition est pratiquement, socialement et juridiquement contestable.*

Nous sommes depuis quelques jours submergés d'annonces triomphalistes des partis composant la future coalition fédérale concernant un service minimum applicable lors de grèves. Plusieurs services publics ont été cités pour se voir à terme imposer cette mesure (aéroports, prisons, transports en commun), mais dans tous les cas les travailleurs de la SNCB semblent se trouver prioritairement dans la ligne de mire des négociateurs.

Il y aurait même une certaine sympathie envers cette mesure de service minimum, car, direz-vous, qui pourrait être contre et, surtout, pour quelles raisons ?

Mais qu'en est-il réellement ? À quoi s'attendre ? Quels sont les objectifs recherchés ?

Malgré toutes les marques de soutien, il n'en reste pas moins que cette mesure est une proposition contestable et irréaliste.

Elle est inacceptable d'un point de vue tant pratique que sociétal ou juridique. De plus, contrairement aux dires de ceux qui l'encensent, pour des raisons purement dogmatiques, elle aurait des conséquences désastreuses si elle venait à voir le jour.

Pratiquement tout d'abord, le service minimum paraît bien difficile à mettre en pratique efficacement, vu la machine complexe que représente une société de Chemin de fer. On voit mal, en effet, comment un nombre réduit de personnel et de machines pourrait permettre d'assurer un service efficace pour les usagers. Cela créera au contraire de nouveaux problèmes de sécurité et des désagréments importants. Il suffit de voir en France l'impact de ce type de mesure lors de la grève en juin dernier : tension entre les usagers prioritaires et les autres, trains surchargés, risques pour la sécurité...

Lorsqu'on se penche sur la concrétisation de cette idée, il apparaît donc d'autant plus clairement que cette mesure ne vise pas à aider les navetteurs ou autres usagers du service public, contrairement à ce qui est rabâché sans cesse par les partisans du service minimum. L'objectif principal est plutôt de rendre plus difficile encore l'utilisation du droit de grève par les travailleurs, particulièrement face aux défis existants à la SNCB et aux mauvaises réponses qui y sont apportées.

Il est en effet devenu évident que depuis plus de 30 ans, au travers de ses nombreuses restructurations et réformes structurelles, la SNCB est confrontée à divers problèmes récurrents. Les cheminots et les voyageurs signalent régulièrement ces dysfonctionnements : retards chroniques, fermetures de gares et de guichets, matériel mal entretenu, manque de personnel, et la liste est encore longue.

Lorsque la situation devient insoutenable humainement parlant et que le dialogue social est inexistant, les travailleurs n'ont pas d'autre choix que de décider de passer à l'action pour être entendus.

La grève est, en effet, le seul moyen dont disposent in fine les travailleurs afin de pouvoir répondre au pouvoir économique de l'employeur. Il ne s'agit pas d'une partie de plaisir, mais d'une ultime réaction lorsque le dialogue a échoué. Si on prive les travailleurs de ce droit, ceux-ci se trouvent bien désarmés et sans moyen de pression face aux décisions patronales.

Sur ce sujet, on laisse souvent entendre que les cheminots n'ont qu'une idée : faire grève à la moindre occasion pour pouvoir se tourner les pouces. Néanmoins, si on analyse objectivement les chiffres, on remarque que la réalité est toute autre : en 2012, il y eut en tout et pour tout une seule action

nationale, en 2013 aucune et en 2014 une également. Cette dernière action était motivée par le manque criant de personnel, problème pour lequel les travailleurs ont tenté toutes les conciliations possibles avec la direction, malheureusement sans résultat.

Les autres mouvements de grèves à la SNCB ont été principalement des actions locales en lien avec l'agression d'un accompagnateur de train ou un accident grave. Les grèves qualifiées de « sauvages » sont en réalité des réactions spontanées suite à un problème important.

Est contestable également, la forme que risque de prendre dans les faits l'obligation de ce service minimum. Selon le projet de loi adopté en avril 2014 par la Commission Finances du Sénat (projet adopté par une majorité alternative N-VA, Open VLD, MR et CD&V, qui constitue la majorité actuelle de la future coalition suédoise), cette obligation de service minimum pèserait sur la SNCB. Celle-ci serait donc tenue de proposer un service minimum en cas de grève. Si cela n'est pas le cas, la sanction serait une diminution des subsides accordés. Il s'agit là réellement d'une mesure incompréhensible. Comment pouvoir imaginer assurer le renouvellement du matériel ou un prix du ticket abordable, entre autres choses, alors que la société ne disposerait pas des moyens financiers suffisants ? Une diminution des subsides ne ferait qu'aggraver les problèmes récurrents touchant tant les voyageurs que les travailleurs, puisque ce sera sur eux qu'elle sera finalement répercutée.

Le service minimum est également indéfendable d'un point de vue juridique. Le droit de grève trouve son fondement dans la convention n° 87 de l'Organisation internationale du travail (OIT) et dans la Charte sociale européenne, toutes deux signées par la Belgique.

Le droit de grève est un droit fondamental et individuel qui ne peut être limité qu'à de très rares exceptions. C'est par exemple le cas dans les centrales électriques ou les hôpitaux, à savoir dans des services dits « vitaux ».

Bien qu'il soit compréhensible que chacun souhaite arriver à l'heure à son travail ou à son domicile – ce à quoi les cheminots contribuent chaque jour par leur travail – on peut difficilement qualifier les transports en commun et, de façon générale, la majorité des services publics, de services vitaux. Cela implique que les travailleurs de ces services publics peuvent décider d'exercer leur droit démocratique de ne pas aller travailler s'ils sont en désaccord avec certaines décisions de leur employeur. Les obliger à aller travailler n'est pas une mesure qui paraît correspondre à un régime démocratique. L'instauration d'un service minimum semble donc plutôt un moyen préventif de casser l'opposition prochaine aux mesures antisociales préparées par le futur gouvernement, mesures qui s'attaqueront aux services publics et les droits des travailleurs de manière générale.

Quoi que prétendent certains, une société de Chemins de fer de qualité et une amélioration du fonctionnement de la SNCB ne passeront pas par l'instauration d'un service minimum, mais bien en faisant pression sur la SNCB et sur l'autorité fédérale pour que ceux-ci prennent réellement en compte les usagers et les travailleurs et qu'ils mettent enfin à disposition des moyens suffisants pour relever les défis en matière de mobilité. De plus, seul un dialogue social de qualité et constructif est susceptible d'éviter des actions de grève, mais pour cela il doit exister une véritable volonté managériale en ce sens.

Les signataires :

- Jan Buelens, avocat chez *Progress Lawyers Network* et professeur de droit du travail à l'Université d'Anvers
- Michel Abdissi, président CGSP-Cheminots
- Serge Piteljon, secrétaire général CGSP-Cheminots
- Jean-Pierre Goossens, secrétaire général ACOD-Spoor
- Gérard Husson, responsable général CSC-Transcom

- Myriam Djegham, secrétaire fédérale adjointe du MOC Bruxelles et Transport tout public
- Marianne Pétré, avocate à La Louvière
- Christian Panier, ancien président du Tribunal de première instance de Namur
- Jan Nolf, juge de paix honoraire
- Esteban Martinez, chargé de cours à l'ULB, Centre de recherche METICES
- Matthieu de Nanteuil, professeur de sociologie à l'UCL, directeur du Centre de recherches interdisciplinaires Démocratie, Institutions, Subjectivité (CriDIS)
- Luc Piens, responsable général ACV-Transcom
- Kurt Vandaele, Chercheur senior à l'European Trade Union Institute
- Bruno Bauraind, chercheur-formateur au Gresea
- Bleri Lleshi, philosophe politique et auteur
- Isabelle Van Hiel, chercheuse à l'Université de Gand
- Thomas Decreus, chercheur à la KUL

## Compte rendu de la sous-commission paritaire nationale du 3 septembre 2014

*En début de séance, nous constatons la présence de 3 conciliateurs sociaux du SPF Emploi et travail qui assistent à la réunion en qualité d'observateurs afin de mieux cerner la réalité du dialogue social au sein des Chemins de fer belges.*

### Lors de sa déclaration initiale, la CGSP met en évidence :

- Le dialogue social et sa bonne pratique au sein des organes requis.

À cet égard, nous nous insurgeons fermement contre les propos de Jo Cornu qui, lors de l'été, s'est épanché dans la presse en tenant des propos inacceptables, provocateurs, mensongers et insultants pour l'ensemble des cheminots.

Nous insistons pour qu'un dialogue social de qualité soit rétabli et s'exprime au sein des organes paritaires et pas par voix de presse interposé.

C'est la priorité pour la CGSP qui exige le respect des partenaires sociaux !

- Les conséquences du plan de transport qui a été approuvé par le gouvernement en plein été. En effet, ce dernier suscite encore beaucoup de réactions et pose de nombreuses questions.

Nous insistons pour obtenir des informations sur les conséquences qu'il impliquera pour le personnel, tant en termes de répartition des charges de travail que du point de vue du respect

des débuts et fins de prestations à assurer par les travailleurs.

- Le conflit social qui oppose des travailleurs à leur société BMS, sous-traitant pour des activités de nettoyage à Schaerbeek. Nous souhaitons des éclaircissements au sujet de sanctions qui seraient envisagées à l'encontre de cheminots exprimant leur solidarité dans ce conflit.
- L'attribution du coefficient d'appréciation des fonctionnaires rang III et supérieurs, qui serait subordonnée à leur efficacité à atteindre des objectifs en terme de réduction des cadres.
- La réalité des recrutements et leur répartition entre agents statutaires et contractuels.

- Les démarches entreprises sur le terrain auprès d'agents d'Infrabel en vue de leur proposer d'être détachés vers TUC Rail pour des activités de signalisation. Nous ne pouvons accepter ce type de comportement.
  - Les difficultés liées à l'installation des lauréats de l'épreuve de sélection spécialité « sécurité ». En effet, peu de postes seraient autorisés au complet alors que nombre d'agents assurent les faisant fonctions. Nous souhaitons des informations à ce sujet.
  - Le transfert des agents de B4You vers B-ST dont la date initialement prévue le 1/09/2014 aurait été reportée au 1/10/2014. Nous exigeons des éclaircissements au sujet des conditions de transfert et des modalités selon lesquelles il sera organisé. Ce sujet doit être débattu paritairement.
  - La restructuration des restaurants d'entreprise qui aurait entraîné la suppression de postes dans le cadre administratif. De plus, nous souhaitons un état des lieux sur la réorganisation des restaurants.
  - L'évolution de la législation sur les chèques repas qui impose aux entreprises, au 1/01/2016, d'avoir un recours exclusif à la carte électronique. Nous souhaitons connaître les modalités d'application de cette disposition aux Chemins de fer belges.
  - Le report à 2017 de la mise en place de la nouvelle procédure de départ des trains. Nous regrettons d'apprendre cette information par la presse et aurions souhaité qu'elle soit préalablement communiquée aux organisations représentant le personnel.
  - Une note interne de B-TR qui recommande à ses fonctionnaires d'apprécier la qualité des prestations des accompagnateurs de train. Elle constitue, selon nous, un véritable appel à la délation et nous nous insurgons contre ce genre de procédé.
  - La confusion dans les matières donnant accès aux différents grades de « principal » et celles des épreuves de sélection. En effet, celles-ci sont identiques, si bien que les candidats ne peuvent distinguer la nuance entre ces deux épreuves. Nous réclamons une distinction des matières ou l'octroi de dispenses, pour l'épreuve de sélection, en cas de réussite de la première partie de l'épreuve de « principal ».
  - La suppression, en cas de refus d'un poste, du supplément fixe octroyé aux lauréats des épreuves de sélection. Cette disposition n'est pas prévue au RGPS 520.
  - Les conditions d'ancienneté requises pour la participation à l'épreuve de s/chst principal. En effet, des s/chst recrutés comme contractuels, et devenus statutaires depuis, ne comptent pas l'ancienneté nécessaire pour l'accès à cette épreuve. Nous demandons une dérogation à la réglementation en vigueur.
  - Le peu de places disponibles en faveur des cheminots sur les TGV et Thalys. Nous souhaitons une plus grande disponibilité durant les vacances.
- Enfin, nous demandons l'organisation d'une épreuve passerelle en faveur des commis en vue de leur permettre de progresser dans leur carrière. De même, une autre épreuve devrait être organisée en vue de permettre à certains agents non statutaires des ateliers (TGV Forest p.ex.) de devenir statutaires.
- De plus, nous insistons pour l'organisation d'une épreuve d'assistant clientèle.
- Le Président répond :**
- Qu'il comprend notre désapprobation quant aux déclarations estivales de l'Administrateur-délégué de la SNCB, il en prend acte et la lui transmettra. Jo Cornu s'exprimera à ce sujet lors du prochain Comité de Pilotage.
  - Au sujet du plan de transport, qu'une réunion spéciale de la SCPN se tiendra en septembre au cours de laquelle, le Directeur général de B-TR sera convié afin de répondre à nos questions.
  - Que, dans le cadre du conflit des travailleurs de BMS, la SNCB n'a pris aucune initiative à l'encontre de ses agents.
  - Que les règles d'attribution du Ca des rangs III et supérieurs n'avaient pas été modifiées et que la réduction des cadres de personnel ne constituait pas un critère.
  - Que les recrutements se poursuivent comme en atteste le tableau qui est remis aux participants, selon lequel 1 288 recrutements ont été réalisés au 31/08/2014, soit 942 statutaires, 68 temporaires, 66 contractuels et 212 promotions internes. Nous ne pouvons nous contenter de cette information et souhaitons qu'elle soit complétée par la liste des départs durant cette même période.
  - Qu'il n'est pas au courant d'initiatives prises par Infrabel en vue d'encourager le détachement de certains agents vers TUC Rail. Nous exigeons que des informations soient demandées.
  - Qu'il s'informera au sujet de l'installation des lauréats des épreuves de sélection « personnel de sécurité ».
  - Que la législation sur la distribution des chèques repas a évolué et que la carte électronique sera obligatoire au 1/01/2016. Des modalités d'application doivent être mises en place et seront discutées paritairement.
  - Que le report de la mise en vigueur de la nouvelle procédure de départ a bien fait l'objet d'une communication aux organisations reconnues.
  - Qu'il n'a pas été averti de l'initiative de B-TR relative au contrôle du travail des accompagnateurs de train. Ce dossier sera examiné.

- Que la suppression du supplément fixe accordé au lauréat d'une épreuve de sélection est réalisée dès lors qu'un agent renonce à l'emploi proposé. À son avis, l'adaptation du RGPS 520 n'est pas nécessaire pour appliquer cette mesure, dès lors que HR-Rail veille à l'application du règlement et à son interprétation. Néanmoins, il suggère de lui communiquer les cas litigieux afin de les examiner.
- Qu'effectivement, la matière est commune pour l'épreuve de « principal » et de sélection. Il n'est pas favorable à l'octroi de dispense mais est d'avis qu'une meilleure distinction des matières s'impose. Ce dossier est à l'examen.
- Que la participation des s/chst qui ont été recrutés comme contractuels, à l'épreuve de « principal » sera examinée.
- Que nos demandes relatives à l'organisation de différentes épreuves seront examinées.

Il communique qu'une réunion extraordinaire de la SCPN se tiendra le 19 septembre, les points à l'ordre du jour seront, entre autres :

- le transfert des agents B4You vers B-ST ;
- le plan de transport et ses conséquences pour le personnel ;
- l'avenir de la filière vente.

## Ordre du jour

### 1) Approbation des PV n°s 1130, 1131 et 1132

Nous intervenons au sujet de la problématique de l'octroi des fonctions supérieures de s/chef de secteur technique. Ce dossier sera réexaminé.

Nous rappelons le sujet relatif à l'octroi de l'indemnité de secrétariat à certains agents.

Nous réclamons un état des lieux sur les postes à profil, nombre et localisation de ceux-ci.

Nous souhaitons des informations sur la réorganisation du factage interne. Un dossier sera présenté prochainement à la SCPN.

Compte tenu de ces remarques les PV sont approuvés.

### 2) Conditions d'accès au grade d'agent de sécurité spécialisé

HR Rail propose de rendre l'emploi d'agent de sécurité spécialisé également accessible par le biais d'une épreuve fermée réservée aux agents de sécurité statutaires.

Nous contestons que le classement des candidats, en cas d'égalité de points, s'opère sur la base du nombre de points obtenus à la deuxième partie de l'épreuve.

Nous souhaitons que ce soit l'ancienneté de grade qui départage les lauréats.

Après un échange de vues, il est décidé que ce dossier reviendra à une prochaine réunion.

### 3) Agents totalement et définitivement inaptes à leurs fonctions normales - Participation aux épreuves de sélection

Les agents des subdivisions d'avancement « personnel d'accompagnement », « personnel de la gestion du trafic », « personnel des gares voyageurs », « production Cargo » et « personnel de sécurité », reconnus totalement et définitivement inaptes pour raisons médicales à l'exercice de leurs fonctions normales, sont rattachés à la subdivision d'avancement « personnel administratif ».

Mais aucune précision n'est actuellement donnée quant à la portée exacte de cette disposition, ce qui la rend inapplicable en pratique.

Afin de leur accorder davantage de possibilités de changer de filière, les agents totalement et définitivement inaptes des subdivisions d'avancement concernées,

pourront participer aux épreuves de sélection de la subdivision « personnel administratif » avant leur reclassement dans un grade donnant normalement accès à cette subdivision d'avancement. Ils devront toutefois compter une ancienneté de grade de 3 ans dans le grade pour lequel ils ont été déclarés inaptes.

De plus, HR-Rail propose de supprimer la disposition indiquant que la condition d'ancienneté de grade soit remplie au 31 décembre de l'année précédant celle de l'épreuve de sélection. Cette condition, comme les autres, devra être remplie au plus tard à la date de clôture des inscriptions à l'épreuve.

Le document est approuvé.

### 4) Chef technicien électromécanicien

Le grade de chef technicien électromécanicien à été classé parmi les grades amenés à disparaître avec l'avis 28PS/94. Cela signifie en principe qu'un poste de ce grade devenant vacant doit être supprimé ou transformé en un poste d'un grade organique.

Toutefois, différents avis (6PS/95, 26PS/87, 8PR/98 et 81H-HR/2005) ont successivement fait en sorte que l'emploi de chef technicien électromécanicien puisse toujours être attribué. En outre, après consultation avec les services utilisateurs, il est apparu que ceux-ci souhaitaient conserver ce grade.

En conséquence, HR-Rail propose de réintégrer le grade de chef technicien électromécanicien dans la liste des grades organiques.

Le document est approuvé.

### 5) Régimes spécifiques d'interruption de la carrière professionnelle - Congé parental

L'avis 143 H-HR/2012 a porté le délai de demande dans le cadre du congé parental d'une semaine à trois mois.

Pour éviter des problèmes opérationnels, HR-Rail propose de porter ce délai à 5 mois.

Nous souhaitons des informations sur les problèmes opérationnels rencontrés.

Nous pensons que le véritable problème est lié au manque d'effectif et que la seule solution qui s'impose est de réaliser les recrutements indispensables.

Nous refusons ce document.

**6) Document d'information - Enquête fédérale - Déplacement domicile lieu de travail - Plan de déplacement d'entreprise de la région Bruxelles-Capitale**

En exécution des lois programmes de 2003, les Chemins de fer belges sont tenus d'organiser une consultation concernant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des agents et du personnel externe occupé au moins 50 % du temps dans les sites des Chemins de fer belges.

Chaque collaborateur concerné est invité à compléter l'enquête durant la période du 1 au 31 octobre 2014 via un lien URL envoyé par courriel.

**7) Conditions d'accès aux grades de conducteur de train, conducteur de manœuvre et opérateur conduite cargo**

Les instructeurs chargés de la formation du personnel de conduite des trains constatent un taux d'échec important aux deux premiers modules de la formation. La principale cause d'échec se révèle être, selon eux, une relative faiblesse à assimiler les matières enseignées.

HR-Rail propose de tester lors de l'épreuve d'accès, la capacité des candidats à assimiler les matières dispensées lors de la formation. Outre les connaissances en électricité, en mécanique et en pneumatique, les connaissances des principes de base du freinage et de la signalisation seront

également testées. Des syllabus reprenant ces principes de base seraient disponibles dès l'inscription à l'épreuve.

Le représentant de la SNCB précise que le taux d'échecs après 50 heures de formation, soit au 1/4 de celle-ci, atteint 13 %.

Nous intervenons pour préciser que nous ne sommes pas favorables à cette proposition. De plus, nous souhaitons qu'il soit procédé à une meilleure identification des raisons des échecs constatés (qualité de la formation, manque étude, incompréhension...).

Nous réaffirmons notre volonté de voir la création d'une école ferroviaire qui, selon nous, permettra de mieux répondre à cette situation.

Enfin, nous pensons qu'il est risqué de rendre publiques des informations qui touchent la sécurité ferroviaire.

Après un échange de vues, il est convenu de réexaminer ce dossier lors d'une prochaine réunion.

**8) Organisation d'épreuves donnant accès aux grades de (premier) coordinateur-conducteur Infra**

Afin de rencontrer les besoins d'Infra-bel - Asset Management (I-AM), il est nécessaire d'organiser à nouveau des épreuves donnant accès aux grades de coordinateur-conducteur infra et premier coordinateur-conducteur Infra.

Selon le RGPS 501, les coordinateurs conducteurs Infra doivent compter une ancienneté de grade d'au moins 2 ans pour pouvoir participer à une épreuve de donnant accès au grade de premier coordinateur conducteur Infra.

Etant donné le fait que l'épreuve de coordinateur conducteur Infra (caténaire et traction) a été organisée pour la première fois en 2012 et que l'installation des lauréats a pris beaucoup de temps (elle est toujours en cours), ces agents ne satisfont pas aux conditions pour être admis à l'épreuve de premier

coordinateur conducteur Infra.

Considérant le grand besoin en premiers coordinateurs conducteurs Infra et dans le but d'alimenter ultérieurement le grade d'instructeur adjoint infra, HR-Rail propose de déroger aux conditions d'accès réglementaires lors de la prochaine épreuve donnant accès au grade de premier coordinateur conducteur Infra en n'imposant aucune condition d'ancienneté dans le grade de coordinateur conducteur Infra, ni la possession du signalé « bon ».

Le document est approuvé.

De plus, nous réitérons notre demande de créer rapidement un groupe de travail de la SCPN au sujet de la filière conduite Infra.

**9) Formation passerelle pour le passage de certaines catégories d'agents de l'AC Salzinnes vers le grade de tôlier-carrossier**

B-TC confie actuellement les révisions générales des automotrices à l'AC Salzinnes.

Ces révisions portant essentiellement sur des travaux de tôlerie, HR-Rail propose d'organiser une formation passerelle permettant aux agents de l'AC Salzinnes possédant les acquis techniques nécessaires en soudure (soudeur, soudeur industriel et soudeur spécialisé certifié) d'accéder au grade de tôlier carrossier.

Le document est approuvé mais nous demandons d'examiner la possibilité d'étendre cette proposition à d'autres ateliers.

**10) Document d'information Reclassement des conducteurs de train définitivement inaptes à leurs fonctions normales Projet pilote**

Afin de favoriser la remise au travail des conducteurs de train définitivement inaptes à leurs fonctions normales, une nouvelle procédure est envisagée à titre d'expérience pilote.

## Procédure

Dans une première phase, un petit nombre de conducteurs de train (11) définitivement inaptes seront revus par CPS afin de juger de la pertinence d'une reprise de leurs fonctions normales. Si celle-ci ne s'avère pas possible, la procédure suivante est appliquée :

- 1) Création d'un groupe multidisciplinaire composé de représentants de HR-Rail (HR2 et 4, CPS) et de B-TR : ce groupe devra analyser, en collaboration avec l'agent, la pertinence d'une remise au travail partielle, dans des attributions proches ou dans d'autres emplois.
- 2) Mise en œuvre d'une approche personnalisée vis-à-vis des conducteurs de train totalement et définitivement inaptes à leurs fonctions normales afin d'atteindre une meilleure adéquation entre aptitudes professionnelles et physiques et emplois proposés.

Dans une seconde phase, une procédure affinée sur la base des enseignements de la première phase sera mise en vigueur pour les nouvelles déclarations d'inaptitude définitive des conducteurs de train.

Dans le cadre de ce projet pilote, les priorités de classement définies en vertu des articles 43 à 51 peuvent ne pas être suivies.

Les dispositions réglementaires relatives à la durée de l'absence de son domicile pour assurer son service restent d'application.

Nous prenons acte de cette proposition et demandons un suivi permanent de ce dossier par la SCPN.

Les visites médicales débuteront le 9/09/2014.

### 11) Document de suivi - Entretien et nettoyage quotidien des gares et des PANG (B-ST) - Projet pilote

La première phase de la procédure de consultation des agents statutaires déclarés inaptes à leurs fonctions normales pour raison de santé ainsi que

des agents statutaires rendus disponibles est achevée.

219 agents ont été contactés, parmi ceux-ci 100 ont transmis une réponse positive en formulant un choix (45) ou plusieurs choix (55) en fonction des emplois et sièges de travail proposés.

La deuxième phase consiste à analyser par HR-Rail les réponses récoltées et à organiser les entretiens individuels.

Nous prenons acte de ces informations et demandons que, au-delà de l'information à la SCPN, les Commissions paritaires régionales soient associées à ces démarches.

### Restaurants d'entreprise

Un représentant de HR 3 vient présenter les chiffres de fréquentation des restaurants d'entreprise. Globalement, le nombre moyen des repas a augmenté d'environ 10 % pour atteindre 1 820 repas quotidiens (dagoberts inclus).

Au-delà de ces chiffres, nous demandons des précisions sur la santé financière des restaurants depuis leur réorganisation et surtout sur leur pérennité.

HR-Rail répond qu'il est prématuré de pouvoir tirer des conclusions mais qu'une information sera communiquée à ce sujet lors d'une prochaine SCPN.

Enfin, nous demandons des précisions sur des suppressions d'emplois intervenues dans le service administratif de gestion des restaurants.

HR-Rail confirme la suppression des 3 postes (1schb et 2 rédacteurs) pour lesquels des solutions sont recherchées, en concertation avec les agents, en vue de les réaffecter au sein du cadre unique de HR-Rail.

### Document d'information Transfert des activités de nettoyage dans les gares et de factage de B-TR vers B-ST

Le représentant de B-TR tient à préciser qu'il n'existait aucune prestation

exclusive de nettoyage au sein de B-TR 5 (ex B-MO2). Le nettoyage et les petites réparations étaient exécutées une fois toutes les autres tâches prévues dans le cadre de la ponctualité et de la sécurité du personnel, les manœuvres, les informations et l'aide aux PMR réalisées.

Dans ce contexte, les managers de District ont défini les besoins pour les tâches spécifiques B-TR5 et ont désigné les collaborateurs à mettre à disposition de B-ST pour les missions de nettoyage, de factage et les petites réparations. B-TR 5 et B-ST ont donc défini des listes nominatives du personnel appelé à travailler désormais à B-ST ainsi que les moyens nécessaires en tenant compte du transfert au 25/03/2015 des activités de factage.

Les modalités de transfert ont été que l'agent suivait son activité principale compte tenu qu'il soit ou non en possession d'un certificat de sécurité.

### Dates du transfert

1/10/2014 : pour les activités de nettoyage et les petites réparations.

25/03/2015 : opérations de factage.

Nous intervenons pour contester ces modalités de transfert qui ne font l'objet d'aucun avis HR-Rail et rappelons les dispositions de l'avis 90HR/2007 qui fixaient les principes de transfert vers B-Voyageurs.

En effet, en l'absence de règles claires, nous craignons que ce soit la subjectivité qui l'emporte et que chacun fasse son shopping à sa guise.

De plus, aucune information n'est précisée quant aux sièges de travail disponibles et aux régimes de prestation.

Il s'agit de deux éléments essentiels qui doivent être portés à la connaissance des agents concernés afin de leur permettre d'opérer un choix en toute connaissance de cause.

Enfin, nous exigeons que les commissions paritaires régionales soient étroit-

tement associées à ces modalités de transfert.

HR-Rail confirme qu'une notification de désignation sera adressée aux agents qui auront la possibi-

lité de contester leur désignation et, que dans cette perspective, les Commissions paritaires régionales devront pleinement remplir leurs missions.

Nous prenons acte de ces informations

et le dossier sera réexaminé lors de la SCPN extraordinaire du 19/09/2014.

*Pierre Lejeune - Michel Praillet*  
Secrétaires nationaux

## Régionale de Mons-Borinage

### Repas des anciens

#### *Aux Pensionné(e)s et Pré-pensionné(e)s « Cheminots » de la Régionale de Mons-Borinage*

Le Comité « Pensionnés et Pré-pensionnés cheminots » organise le samedi 22 novembre 2014 à 12h son traditionnel « repas des anciens » qui aura lieu au siège de la régionale, 18/20 de la rue Lamir à Mons (parking aisé dans la cour accès possible dès 11h45).

Le Camarade Claudy Deschaepmeester, Secrétaire national, ayant en charge les pensions et œuvres sociales sera pré-

sent et nous fera brièvement le point sur les sujets d'actualité.

Au menu :

- Apéritif
- Couscous et vin à discrétion
- Café-dessert

Participation aux frais : 15€ par personne à verser sur le compte BE24 0341 9153 3838 au plus tard pour le 15/11/2013.

Les participants se verront offrir la traditionnelle cougnolle.

Sur commande uniquement, possibilité d'achat de cougnolles et pagnons borains au prix de 6 € pièce.

Inscriptions, réservations et commande pagnons et cougnolles :  
Albert Mahieu : 065/64 44 46  
Françoise Rousseau : 065/34 90 07  
Jacques Depuyt : 065/31 59 66  
Jean-Claude Dufrasne : 065/67 92 37  
ou par mail à l'adresse suivante :  
jc.dufasne00@gmail.com

Invitation cordiale à tous (pensionnés, pré-pensionnés et actifs)

## TRIBUNE

## SOMMAIRE

### Infos GÉNÉRALES

- 2 / Actualités - Dans nos régionales
- 3 / Édito • Aux vents mauvais...
- 4 / Dossier • Pour un service maximum
- 6 / Crise • Bancocratie
- 7 / Le mot qui pue • La réforme et le changement
- 8 / IRB • Motion sur la politique régionale au congrès statutaire de l'IRB-FGTB

### Infos CHEMINOTS

- 9 / Édito • Il est l'heure...
- 10 / Le soutien au service minimum est dangereux
- 11 / Compte rendu de la sous-commission paritaire nationale du 3 septembre 2014
- 16 / Régionale de Mons-Borinage • Repas des anciens

[www.cgspwallonne.be](http://www.cgspwallonne.be)

[www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)



Membre de l'Union des Éditeurs de la Presse Périodique

Mensuel de la Centrale générale des services publics (CGSP) de la FGTB

Éditeur responsable : Gilbert Lieben - Place Fontainas, 9/11 - 1000 Bruxelles - tél. 02 508 58 11