



CONDENSE DE LA SOUS COMMISSION PARITAIRE SPECIALE DU 24 JUIN 2008

1. TRANSFERT D'ACTIVITES DU DEPOT DES CONDUCTEURS DE MONTZEN VERS AACHEN OUEST ET KINKEMPOIS

Rien jusqu'à présent ne permet de conclure sur les propositions faites par la Direction, à propos du premier cas de création d'un nouveau dépôt dans un autre pays. Création qui s'accompagnerait de la suppression des activités de conduite à Montzen et aussi du transfert partiel vers le dépôt existant de Kinkempois.

La CGSP n'est pas complètement convaincue de la stratégie de trains, liée à l'électrification de la ligne 24 et de l'abandon des hectares de Montzen.

M.M. DOBBELAERE et CORNU sont revenus à la barre pour justifier leur option et leurs propositions d'accompagnement du transfert.

Par confirmation de leur part, il y aurait, dès 2009, +/- 30 agents de conduite affectés à Aachen selon les besoins estimés (sur les 45 actuellement à Montzen). Sauf refus de réaffectation à Aachen ou NK (voir GWK), il n'y aurait pas de conducteurs rendus disponibles par suppression d'emplois.

Par rapport aux distances « domicile – dépôt » supplémentaires, la direction Trains les évalue à 22 kms A-R. D'après nos propres calculs il s'agit de 25 kms A-R, à multiplier au minimum par 160 prestations de moyenne en 2009, soit +/- 4000 kms supplémentaires par an à charge des intéressés.





D'après ses calculs le staff de management, se basant sur l'indemnisation à l'Etat de 0,294 € du km, propose donc toujours 5,66€ à 100% comme indemnité d'utilisation à Aachen West pour couvrir tous les frais.

Trois choses nous paraissent essentielles pour contester ce montant nettement trop bas :

- ❖ Évidemment l'évolution du prix du carburant
- ❖ Le montage de pneus-neige l'hiver
- ❖ La nécessité d'une assurance-omnium.

L'indemnité doit donc être augmentée, sinon la motivation sera inexistante selon les O.R.

Quant aux déplacements supplémentaires vers Kinkempois on constate que, pour la moitié des conducteurs concernés il y aurait plus de distance domicile-dépôt, et pour l'autre moitié moins de distance.

A cet égard, l'avis 55 HR/2004 devrait s'appliquer selon la direction à la fois pour la limitation de la durée d'absence du domicile ainsi que pour l'allocation de réaffectation prévue.

Or, selon nous, cet avis 55 HR n'était pas conçu pour le personnel de conduite et n'est pas approprié aux conducteurs qui doivent aussi, en toute sécurité pour eux-mêmes, conduire leur véhicule personnel pour aller au dépôt (très très rares sont les CT qui vont au boulot en train, question d'horaires... et de régularités).

Dès lors, 11 heures d'absences du domicile nous paraissent inconcevables d'autant plus que c'est jour après jour !!! Ajoutons qu'il n'y a pas de gare Voyageurs à Montzen et que la mauvaise saison impose sur les routes plus longtemps et plus lentement une circulation particulière, dans une zone rurale fort exposée.





Donc, pour la CGSP-Cheminots, afin d'adapter cet avis impropre à une application au personnel de conduite et de tenir compte de ces cas nouveaux, il y a lieu de comptabiliser à raison de 1 minute 30 le km parcouru à cause de l'allongement des temps de parcours.

Cette norme, par ailleurs, existe déjà dans l'avis 55 HR/2004 et doit être applicable intégralement au personnel roulant concerné.

Réponses attendues à nos revendications légitimes : à la Sous-Commission paritaire du 4/07. Comme dit le ferrailleur : ça passe ou ça casse !

2. **MODIFICATIONS AUX REMUNERATIONS ET AUX PENSIONS** **SUITE A L'INDEXATION**

A la suite d'une inflation entretenue par les milieux financiers internationaux, spéculatifs ou commerciaux, l'indexation automatique s'applique (heureusement) une deuxième fois cette année pour juguler la hausse des prix intérieurs.

Donc, **plus 2% à chacun(e)**, grâce à une **norme collective défendue par les grands syndicats**, d'application à partir du 1^{er} juin 2008. Ca ne soigne pas tout le mal mais au moins ça le contient.

3. **REORGANISATION DES ZONES H-ICT (plan dit « Newton » ;** **pourquoi pas « Rolling stones » ?)**

Deux représentants d'H-ICT (MM VAN TUYCOM et DEMEY) viennent exposer les motifs pour lesquels ils veulent s'engager dans une réforme structurelle des sièges de travail, tenant compte de 4 groupes d'activités :





- Les investissements/câbles,
- Le GSMR, les alarmes,
- L'accueil voyageurs
- La sécurité des bâtiments/caméras.

Comme caractéristiques principales de leur projet, notons : une centralisation certaine (qui nécessite 174 véhicules), un repli sur les activités de pointe (les 15 électriciens adjoints ne seraient plus utiles en tant que tels sauf à Bruxelles) et une refonte territoriale adaptée à la structure du « client » principal INFRABEL.

380 postes sont répartis dans les 3 zones existantes.

Il y aurait, selon la direction, 60 supprimés d'emplois et 43 transferts avec trajets plus longs à effectuer.

Pour les agents concernés, cette direction s'en réfère uniquement à l'avis 55HR/2004 qui s'appliquerait comme généralement en pareil cas.

La réalité est quand même la suivante: à partir du 01/09/2008, **neuf sièges de travail seraient maintenus, neuf sièges de travail seraient supprimés.**

MAINTENUS

Anvers Central
Anvers port

Louvain
Gand
Bruges

Namur ou
Libramont

SUPPRIMÉS

Malines

Hasselt
Denderleeuw
Courtrai

Jemelle
Arlon





Une épreuve spéciale semblable sera, à notre demande, également proposée dans d'autres spécialités aux électriciens adjoints de PA et d'INFRA.

4. ADJOINT A L'AGENT DE MAITRISE. POSSIBILITES DE PROMOTION DE GRADE

En application de la décision de principe de répondre au souci de la CGSP-CHEMINOTS d'ouvrir des possibilités d'avancement aux agents occupant les postes de ce grade, les deux directions concernées (PA et INFRA) déposent un projet en accord avec H-HR.

M.M. VAN HAUWE et PONTHERE viennent dès lors illustrer et expliquer le double accès prévu au choix :

- Soit vers technicien BOA,
- Soit vers un nouveau grade de rang 5 dénommé assistant technique et administratif.

Dans les deux cas, une épreuve fermée sera organisée et un plan d'enseignement sera présenté au CNF.

Selon PA des postes vacants de techniciens BOA existent et existeront en nombre suffisant pour accueillir les lauréats.

Quant aux postes **d'assistants techniques et administratifs**, un total de 65 sur le réseau serait créé (soit plus ou moins 12 par zone INFRA).

Ce qui ne nous paraît pas tout à fait correspondre à l'esprit de cette promotion offerte aux candidats volontaires, moyennant des efforts à produire. Les O.R. ont donc réclamé que les lauréats puissent porter aussi le nouveau grade sur leur poste actuel.





En outre, l'épreuve vers technicien BOA est particulièrement lourde et mériterait une préparation optimale.

Un autre problème a été soulevé par la CGSP : il s'agit des agents stabilisés sur des postes d'adjoint à l'agent de maîtrise mais qui ne possèdent pas le grade statutaire permettant de s'inscrire aux futures épreuves.

Des réponses devraient être apportées à ces demandes dans les prochains jours.

5. CONTROLES LEGAUX. CREATION DES GRADES DE TECHNICIEN (PPAL) « CONTROLES LEGAUX » A H-PATRIMOINE

Au sein du groupe SNCB existent d'énormes besoins de contrôles légaux à exécuter sur le matériel de levage et de manutention.

Un service de ce genre a été développé et accrédité à la direction H-PA. Les agents de ce service possèdent pour la plupart le grade de (premier) vérificateur-visiteur matériel de levage et manutention. Ils sont soumis individuellement à l'accréditation via l'organisme BELAC selon des normes strictes.

Pour conserver cette accréditation, ils doivent régulièrement **maintenir leurs connaissances techniques.**

PA a donc considéré qu'une revalorisation devenait nécessaire afin de maintenir et d'alimenter cette fonction très spécialisée (moyenne d'âge : 52 ans).

Il est donc proposé de créer les grades de :

- Technicien spécialité « contrôles légaux » (rang 5),
- Technicien principal « contrôles légaux » (rang 4).





Des mesures transitoires sont aussi proposées : transformation des postes de vérificateur-visiteur en technicien avec épreuve spéciale de confirmation professionnelle et accès sur simple demande pour les premiers vérificateurs-visiteurs.

Deux remarques importantes sont faites de notre part. **Primo**, pour obtenir l'échelle 555 comme technicien, il faudrait valoriser l'ancienneté précédente par rapport aux 12 ans de grade nécessaires. **Secundo**, les premiers vérificateurs-visiteurs y perdraient financièrement dans l'opération ! Il faut donc remédier d'abord à ces inconvénients de taille.

D'autres questions portent sur les fonctions supérieures et l'accès futur aux épreuves de sélection.

Les réponses sont attendues avant de finaliser le projet.

Cl. BOSSICART,
Secrétaire Général.

