



A contre-voix

Le journal dans lequel les cheminots parlent aux cheminots

N°3 - janvier 2007

Insécurité au travail : ras le bol des cheminots

Après l'insécurité des voyageurs et l'insécurité du personnel (chef-garde, accompagnateurs et Sous-chefs de gare), voici l'insécurité dans l'exécution du travail de cheminot.

En effet, dans ma zone de travail, d'importants travaux concernant la centralisation des cabines de signalisation tout relais vers des postes EBP (Signalisation par ordinateur) sont en cours.

Ces travaux qui s'étaleront sur plusieurs années et qui demandent plus de personnel pour travailler en sécurité (Sous-chefs de gare et Gardiens de passage à niveau).

Or la direction et leurs chefs exécutant, sous prétexte d'un manque de Gardiens de Passage à Niveau (agents de la voie), obligent le personnel de cabine par des notes non réglementaires à entraver la sécurité du travail en dérogeant au RGS (Règlement Général de Signalisation) et au RGUIF (Règlement Général de l'Utilisation de l'Infrastructure Ferroviaire).

Ces règlements font force de loi en cas d'incidents ou d'accidents et ont été publiés



pour certains au Moniteur Belge. Je ne suis pas juriste, mais lorsque l'on modifie une loi, la modification doit aussi paraître au Moniteur. A la SNCB, on semble ignorer la loi. En cas d'accidents, qui sera responsable et quelles seront les conclusions des inspecteurs du travail? Le personnel craint de se retrouver au tribunal pour non respect de la réglementation.

Une intervention de la CGSP est en cours auprès du CPPT National (comité pour la prévention et la protection du travail).

Encore une fois la direction, pour économiser quelques prestations et par sa politique de non recrutement oblige son personnel à travailler dans des conditions de STRESS injustifiées.

Les trains passent trop de signaux rouges

Le nombre de trains qui dépassent les signaux rouges sont en augmentation, selon le journal *Le Soir*. Entre 2003 et 2004, le nombre est passé de 47 à 64. Selon les syndicats, la hausse du nombre d'incidents a tout à voir avec l'augmentation de la productivité qui a été exigée par les responsables de la SNCB. Celle-ci a d'ailleurs reconnu ce fait, puisque les cheminots ont, entre-autre, reçu deux chèques cadeaux de 35€ chacun pour les efforts fournis ces dernières années.

Visitez le site

<http://railbloggers.blogspot.com>

» Pour découvrir les infos au jour le jour

» Pour y publier vos propres infos

Regain de solidarité dans les transports publics

Dernièrement, deux secteurs de la CGSP, notamment la TMB (Tram-Bus-Metro, centrale syndicale de ces transports publics) et le secteur « cheminots », se sont engagés à unir leurs efforts sur 3 sujets brûlant, d'actualité :

- le refus indéfectible de tentative d'instauration du service minimum en cas de grève.

Sans vouloir répéter pour la énième fois ici ce que pas mal d'entre-nous connaissent, à savoir le sujet qui anime les « mouvements d'humeur » du cheminot, comme l'ont coutume d'appeler nos chers médias, mettant en exergue la « prise en otage » des usagers 'victimes' de nos grèves! Lesquelles, étant un droit du travailleur auquel le politique tend à réduire l'importance, voire le supprimer à terme, en commençant par l'instauration d'un « service minimum » pour le transport

des voyageurs ! Pour rappel historique, le premier geste de l'extrême droite Allemande en 1933 était de supprimer le droit de grève,et le syndicalisme dans la foulée (...).

- L'opposition au différents processus de libéralisation des transports publics en service intérieur.

- La mise en commun des dossiers concernant les agressions du personnel roulant affectés à ces différents moyens de transports.

L'avenir nous dira si un secteur commun voit le jour à la CGSP. Des questions se posent en effet, à ce sujet :

- 1) Verrait-on la solidarité renforcée de manière désintéressée tout en gardant le staff actuel de ces différents secteurs ?

- 2) Est-ce une restructuration déguisée dans un but de dégraissage ?



Libéralisation des chemins de fer

Visiteur fréquentant plus assidûment le site «Cheminots», lequel propose son forum de discussions, voici toutefois mon avis sur la société des chemins de fer. Ces derniers temps, la SNCB a été l'objet de remous (internes), dûs entre-autres aux successives restructurations. Elles n'atteignent cependant pas actuellement leur «point culminant», car en fait, le 1er janvier 2007, la nouvelle structure de «New-Passengers» a commencé à se mettre en place, pour atteindre la phase finale de libéralisation en 2012! Alors que «B-Cargo» se trouve

actuellement en cours de phase finale.

LIBERALISATION, le mot est lâché! Car ce phénomène, prétendu pour améliorer la concurrence à l'échelon Européen (sans toutefois privatiser....mon oeil!), est actuellement occupée à détruire le «service public», ainsi que toute garantie de protection sociale liée à ce type de gestion d'entreprise dite «publique» par l'état!

L'ensemble des cheminots devrait réagir à ce phénomène, et ce, au niveau Européen; que font les syndicalistes? Pourquoi ne bougent-ils pas plus?

Manque de personnel, ça ne fait que commencer

Le lundi 30 octobre a eu lieu une grève d'un jour des accompagnateurs et conducteurs concernant les conditions de travail et le manque d'effectif. Mons, Ath, Tournai, Braine-Le-Comte, La Louvière et Charleroi (conducteurs) était partiellement ou totalement à l'arrêt. Cela fait des mois que le manque d'effectif est criant dans la CPA de Mons et Charleroi (ainsi qu'à bien d'autres endroits!).

La semaine d'avant, Ottignies faisait grève également. Ce qui a fait

déborder le vase, ce sont les nouveaux horaires (séries) qui sont arrivés et qui doivent être d'application en décembre prochain. D'années en années, les services sont plus compressés ou allongés. Le malaise est général, mais c'est dans le district Sud-Ouest que le mouvement est parti. Il est évident que dans chaque dépôts des discussions sont en cours et que d'ici le mois de février, il y a fort à parier que la direction ne respecte pas ses engagements, ou ne réponde pas aux attentes des agents. Une grève n'est donc pas encore

totalement écartée.

Les conducteurs aussi En ce qui concerne les conducteurs, les nouvelles séries prévoient une plus grande charge de travail déjà trop importante. Dans beaucoup d'endroits, la tension est forte. En plus, les conducteurs reçoivent des primes mensuelles qui sont fonctions d'un calcul qui ne correspond plus à ce que les gens attendent. Le système n'est pas équitable. C'est ce qui a poussé des conducteurs à se joindre à la grève des accompagnateurs.

Quand la direction appelle à la table des négociations... la police !

Dans la matinée, afin de calmer les esprits et d'apaiser la tension sociale, la direction a ... appelé la police pour mettre les conducteurs en dehors du poste de signalisation de Ath ! Un comble ! Heureusement, il y a eu une bonne entente entre les services de sécurité, la police et les cheminots en grève, de telle sorte que tout s'est passé dans la bonne humeur ! Café et croissants étaient au rendez-vous !

Modification des statuts du groupe SNCB

Les statuts encore actuellement d'application datent certes des années trente; la scission du groupe en 3 sociétés distinctes (Holding, infrabel et SNCB) est le prétexte tout trouvé par la direction pour y apporter les modifications, soi-disant nécessaires, afin d'adapter son contenu au contexte actuel.

Il y a des points positifs et des points négatifs au nouveau statut. Ce qu'il y a de bien, c'est que malgré les tensions en ce qui concerne la scission de la SNCB, le statut reste unique pour tous les cheminots. Tous restent embauchés par la Holding.

Parmi les points négatifs, il y en a un qui est imbuvable et qui a poussé certaines régionales CGSP à refuser les statuts en bloc. C'est le « système de signalment ».

Cela consiste à un système d'évaluation à 3 niveaux (bon, très bon, insuffisant). Lorsque le chef immédiat signale 2 fois (donc en un an) un agent comme « insuffisant », l'agent est démis d'office (c'est à dire viré de la SNCB à tout jamais !).

Les délégués et permanents syndicaux ne savent déjà plus où mettre la tête tant les cotes d'appréciations des agents (qui détermine le montant des primes en fin de mois) sont mises à la tête du client. C'est dire si ce système d'évaluation serait dangereux pour tous les cheminots qui dans l'avenir ne seront pas soumis à leur chef, à la politique de privatisation et de rentabilité imposée par la direction ou dangereux pour les agents qui ne pourront plus suivre le rythme de travail qui augmente chaque année.



Nouvelles du Web



Entretiens à l'élastique

Retards, pannes, les voyageurs ne comprennent pas toujours ce qui ne va pas à la SNCB. Quand on y regarde de plus près, les faits sont là: manque d'entretien et de personnel. Voici un témoignage extrait du blog CGSP de Mons : « Il est curieux de constater qu'à l'heure actuelle, tant qu'il n'y a aucune victime d'accidents provoqué par quelque phénomène, naturel ou non, aucune disposition n'est prise pour éviter le drame. Finie l'époque de « la chair à canons », nous sommes dans l'ère de l'expérimentation sécuritaire, c'est tout aussi destructeur mais beaucoup plus subtil, plus sournois mais moins direct. Victimes ou cobayes, les termes importent peu puisque...

Même, on se voile la face derrière des statistiques, des rapports, des comparaisons... « Ah! Mais de toutes façons on a x fois moins de chances d'être victime d'accident ferroviaire que d'accident de la route, mettons donc l'accent sur la sécurité routière, ciblons le conducteur alcoolique, ciblons les jeunes au volant,.... ». Idem pour le transport aérien: « s'il n'y avait pas ces foutus terroristes, l'avion serait le moyen de transport le plus sûr (...), ...et c'est tout bon pour les statistiques! »

Dans le même ordre d'idées, depuis l'administration de Mr Vinck; les dirigeants de notre société n'ont cessé de rallonger la périodicité de l'entretien du matériel roulant, avec les conséquences que l'on devine, à terme: bris de caténaires ayant pour causes l'usure de la caténaire elle-même, des pantographes usés à l'extrême qui finissent par se briser, etc.; des supports de ferrodos pratiquement dépourvus de plaquettes de freins à cause d'une usure totale, et j'en passe et des meilleures...; certes des visites sporadiques et intermédiaires permettent d'éviter le pire par des réparations dans l'urgence, il faut bien « sauver les meubles », mais ça ne remplacera jamais un entretien, ne fut-ce qu'à court terme! Il est grand temps de s'en alarmer, le spectre de l'accident de Pécrot (il y a plus de 5 ans déjà!) hante toujours les cheminots, voir un pareil drame survenir pour cause de rallongement de périodicité des entretiens provoquerait non seulement des frustrations supplémentaires chez les agents, mais ne contribuerait en rien à la renommée du transport ferroviaire!...Mais les statistiques...encore et toujours les statistiques...!

Tirez sur un élastique, tirez de toutes vos forces, fut-il aussi épais et solide qu'il soit possible de l'être, tirez jusqu'à l'extrême, tirez, tirez encore et toujours....et si vous avez quelque connaissance en résistance des matériaux, vous saurez qu'à un certain moment cet élastique cassera, aussi extensible soit-il!!! Il en va de même pour la périodicité des entretiens, rallongez-les, tirez, tirez encore....et puis....CLAC!Pécrot n°2 ? ..Mais où, quand, comment? nul ne le sait, mais « le » pourquoi,ça ne fera nul doute!! »

Recrutement de personnel

Extrait d'un article publié sur www.cheminots.be

Une vaste campagne de recrutement est actuellement en cours à la SNCB - elle vise des diplômés du niveau secondaire inférieur, secondaire supérieur et supérieur.

L'entrée en service des lauréats devrait permettre d'une part de soulager des services particulièrement sollicités et d'autre part d'anticiper le départ à la retraite de plusieurs milliers d'agents au cours des toute prochaines années.

Une rumeur court également selon laquelle on recruterait massivement des non-qualifiés. En tant qu'agent H-HR occupée au service de recrutement d'une direction régionale, je tiens à préciser que cette rumeur n'est absolument pas confirmée jusqu'à présent. Evitons d'adresser aux bureaux H-HR des candidats à de tels emplois, ils n'ont actuellement que très peu voire pas de chance du tout d'être



jamais recrutés.

N'oublions pas que les dispositions statutaires donnent des priorités en ce domaine, notamment aux enfants d'agents, et que ces demandes d'emploi sont classées et traitées par ordre d'ancienneté. Notons encore qu'une telle candidature est valable 2 ans, renouvelables sur demande écrite au moment opportun. A Mons, par exemple, nous comptons actuellement environ 200 candidats prioritaires et environ 700 candidats non prioritaires - ce qui signifie qu'au jour d'aujourd'hui, le Dis SO devrait recruter disons 200 agents non qualifiés (les prioritaires dont question ci-avant) avant de pouvoir commencer à recruter 1 étranger à la Société... et

celui-ci serait forcément déjà inscrit depuis 2 ans au moins...

Il me paraît donc inutile voire malhonnête d'encourager des étrangers à la Société à venir s'inscrire sur notre liste d'attente aux emplois non qualifiés, ils n'auront vraisemblablement jamais l'occasion d'être appelés en service... Soyons cohérents entre notre réglementation et notre action syndicale : il vaut mieux être honnête en ne laissant aucun espoir à ces candidats plutôt que de leur donner des espoirs que nous savons d'avance inexistantes. Et, dans la conjoncture actuelle, il ne s'indique certainement pas de surcharger les bureaux H-HR des districts d'un travail contre-productif...

Concentration des dispatches : samedi 16 décembre, un train est resté bloqué 3h à Floreffe

Extrait d'un article publié sur www.cheminots.be

Floreffe : les derniers voyageurs ont eu 6h de retard !

Un train de voyageur est resté à l'arrêt pendant 3 heures, à Floreffe, suite à une rupture de caténaire.

Selon le dispatch, il n'y avait aucun conducteur disponible pour secourir le train dans lequel il y avait ± 80 personnes. Le dispatch de la ligne 130 est maintenant à

Bruxelles (suite à la concentration des dispatch). Cette situation aurait pu se régler plus rapidement, si les responsables avaient accepté de demander une HLD à B-cargo mais visiblement ça devait coûter trop cher... (la direction voyageur doit payer cher et vilain la location de la machine)

Une fois arrivés à Namur, il n'y avait personne pour accueillir les gens. Pour les ~50 personne

qui restaient, seuls 3 taxis pouvaient transporter les gens vers leurs destinations finales.

Vous mettez un peu de restructuration/concentration des dispatch (tout à Bruxelles), des économies de personnel (au dispatch, à Namur et chez les conducteurs) et vous obtenez un mélange détonnant: 80 personnes 3 heures bloquées dans un train. Les derniers auront eu 6 heures de retard sur l'horaire prévu...

La honte : la SNCB protège mieux les réserves naturelles que les habitants Bruxellois

Publié sur collectif124.be --- La SNCB fait passer ses nouvelles voies dans un tunnel le long du Peerdsbos (Nord d'Anvers) alors qu'elle refuse cela aux habitants Bruxellois. Justification : « c'est l'une des plus riches réserves naturelles de la région. Des mesures spécifiques s'imposaient pour limiter l'impact environnemental de l'aménagement de la ligne à grande vitesse. La SNCB a décidé de faire passer cette ligne nouvelle dans un tunnel. » Source SNCB

Quel est le but de ce journal ?

Nous voulons échanger les expériences, les histoires concrètes, quotidiennes, des cheminots de toutes les régions du pays.

Nous espérons montrer l'absurdité des multiples restructurations passée et futures.

Ce journal a également pour but d'unifier les cheminots dans leur ensemble, quels que soient leur métier, leur couleur syndicale, leur langue ou leur couleur de peau, face à la direction qui défend une politique de détricotement de notre service public.

Vous avez certainement des exemples frappant sur la situation de travail qui dans certains endroits devient de plus en plus pénible et risquée. Mais, nous voulons aussi publier vos textes sur les actions que vous avez menés localement à propos de vos conditions de travail.

Attention. Les articles racistes, fascistes, sexistes sont interdits. Nous insistons également pour ne pas publier d'article anti-syndical. La situation est difficile, ce n'est certainement pas en divisant les structures représentatives des travailleurs que nous serons plus forts.

Attention aussi à vous-même! Le règlement de la SNCB nous interdit de parler en public, vous comprendrez donc que nous ne dirons pas qui nous sommes et nous vous invitons à ne pas donner votre nom ni donner des détails précis concernant votre lieu de travail.

Publiez vos articles sur notre site : <http://railbloggers.blogspot.com>