



I-TMS : Road-shows et recrutements de Traffic Officers

Actuellement, la direction de I-TMS organise des road-shows pour informer les agents sur l'évolution du projet de concentration des cabines.

Le 15 mai, nous avons pris connaissance en présence de la direction de ITMS et des délégués et permanents de la CGSP, d'une partie de ce road-show, notamment sur les points qui touchent le bien-être des agents qui travaillent en cabine de signalisation.

La direction propose :

- d'introduire des pauses fixes
- d'améliorer les possibilités de formation professionnelle
- d'introduire des prestations de 12h
- d'introduire un système de « self-rostering »

Lors de la présentation, les délégués et permanents de la CGSP se sont exprimés à propos de ces propositions.

De façon générale, nos représentants ont témoigné des situations qu'ils vivent dans les différentes cabines de signalisation :

la charge de travail qui est trop élevée, les zones d'actions qui deviennent de plus en plus grandes, le nombre de travaux qui augmente, le manque de personnel, les outils informatiques qui ne fonctionnent pas à 100%, la réglementation qui change trop souvent, etc...

La proposition d'introduire des prestations de 12 heures n'apporte aucune solution à ces problèmes, que du contraire. Cette proposition va encore accroître le stress.

La question a été posée : pourquoi l'introduction de pauses et de service « papillon » qui pourraient alléger le stress et améliorer le bien être en cabine ne peut-il pas se faire en maintenant des prestations de 8h ? Nous n'avons pas eu de réponse à cette question.

L'avis général de nos représentants présents est que les prestations de 12h ne sont pas acceptables.



Un rapport scientifique récent (Évaluation des risques sanitaires liés au travail de nuit, Avis de l'Anses, 2016) est clair à propos des prestations de 12h :

« Devant le constat d'une réelle augmentation de la mise en place de postes de 12 heures dans les entreprises et les hôpitaux - le plus souvent sans interrogation sur la santé ou la sécurité au travail - un collectif d'acteurs en santé au travail a récemment publié une mise en commun de leurs constats et mené un travail de synthèse bibliographique (Weibel, 2014). Prise de poids, augmentation du risque d'erreur, d'accident du travail et de trajet, des conduites addictives, des troubles musculo-squelettiques et des pathologies du dos sont les effets secondaires des postes longs les plus documentés en comparaison aux postes de 8 heures. Les travailleurs en postes longs sont obligés d'arbitrer entre santé et disponibilité familiale le plus souvent au détriment de leur santé. »

L'introduction de ce genre de prestations, même sur base volontaire, nécessite une adaptation du statut (et donc une majorité de 2/3 à la commission paritaire nationale).

Nous apprenons également que la direction veut recruter directement des Traffic Officers contractuels. Jusqu'à présent ces postes étaient réservés aux agents du mouvement qui ont réussi l'examen de sélection (chef de circulations, niv 2).

La CGSP a communiqué clairement son opposition à ce propos à la direction. La direction invoque le manque de candidats en interne. Le métier de Traffic Officer ne s'apprend pas sur les bancs des écoles ou des universités mais chez Infrabel et en cabine. Ceci risque de mettre en question la filière interne du mouvement et limitera les possibilités de carrière pour les agents du mouvement.

S'il y a un manque de lauréats pour les épreuves de sélection, il faut en analyser les causes et chercher des solutions. Nous sommes prêts à chercher des solutions constructives à ce problème mais nous ne pensons pas que le recrutement de non-statutaires avec un « Master » soit la solution.

N'hésitez- pas à faire remonter vos remarques, questions,... via vos délégués.

Nous sommes à votre écoute.

Filip Peers

Secrétaire National