

TRIBUNE

des services publics

FGTB CGSP

CHEMINOTS

BELGIQUE - BELGIË

P.P. - P.B.

B386

FÉVRIER
2011



Menaces sur les allocations familiales

DOSSIER P.4



ÉDITO
Notre politique
sociale menacée ?
P. 3



ANALYSE
Mauvaise
tactique aux TEC
P. 7



CHEMINOTS
Non, non, rien
n'a changé... P. 9

Primes syndicales 2010 : attention au formulaire

Pour rappel, le paiement des primes syndicales est annuel. En 2011, pour les primes de 2010, le formulaire de demande a été relooké.

Afin de vous payer votre dû le plus rapidement possible à partir de la fin mars, nous vous invitons à suivre scrupuleusement les instructions ci-après :

- Au cours du premier trimestre 2011, tous les membres du personnel (statutaires ou contractuels) recevront de l'Autorité publique dont ils relèvent le formulaire de demande pour la prime syndicale 2010. Si passé ce délai, vous n'avez toujours pas reçu ce document (ou si vous l'avez égaré entre-temps), vous devez **immédiatement** contacter le service du personnel dont vous dépendez afin qu'il vous envoie le document original ou un duplicata.

il est donc inutile de contacter la CGSP pour pareil problème : nous ne savons pas le résoudre directement.

- Le formulaire de demande relooké ne comporte plus que 3 cadres (voir document type en annexe) :
 - le cadre A est pré-rempli avec les données vous concernant. Vérifiez néanmoins si ces données sont correctes. Si ce n'est pas le cas, corrigez les erreurs en remplissant **complètement le cadre B**. Dans tous les cas, **remplissez obligatoirement dans le cadre B les cases destinées à votre numéro de compte IBAN**. Contrairement à ce qui est suggéré dans la demande, cette démarche n'est pas facultative ; une erreur est survenue lors de la publication au Moniteur. Certaines Autorités

l'auront corrigée d'office dans la demande, d'autres pas.

Soyez attentif et complétez le n° de compte IBAN.

- Le cadre C doit être rempli **complètement**. N'oubliez pas de mentionner « lu et approuvé », de dater et de signer le formulaire.

Attention ! Dans la note de renvoi du cadre C, signalée par un astérisque (*), une erreur s'est glissée à l'avant dernière ligne pour l'année de référence : il faut lire « 2010 » au lieu de « 2009 » (erreur dans la publication au Moniteur que les Autorités auront peut-être corrigée également dans la demande, ou peut-être pas).

- Une fois complété, le formulaire doit être transmis à la CGSP via le canal habituel : votre délégué ou le secrétariat de votre secteur ou le secrétariat de votre régionale intersectorielle. De toutes les manières, nous devons être en possession de la demande dûment complétée et signée avant le **1^{er} juillet 2011**.

■ Généralités :

1. La prime syndicale sera liquidée avant fin septembre 2011.
2. Le montant pour une prime complète est de 90 € (12 mois de cotisations entières en 2010). Le montant qui vous sera payé sera donc calculé conformément à la législation au prorata du nombre et du taux des cotisations que vous aurez versées pour l'année de référence.
3. La prime ne peut être payée qu'une seule fois pour une même année de référence. Si vous recevez deux formulaires de la même Autorité ou de deux Autorités différentes, vous ne pouvez rentrer qu'un seul formulaire complété.

*Alain Lambert
Président ASBL prime syndicale*

78132		BELGISCH STAATSBAD — 20.12.2010 — Ed. 2 — MONITEUR BELGE	
DEMANDE DE LA PRIME SYNDICALE POUR L'ANNÉE DE REFERENCE 2010			
A. RUBRIQUE DESTINEE AU SERVICE DE DISTRIBUTION			
Date de naissance :	Nom :		
	Prénoms :		
Authentification :	Adresse :		
	Code postal et localité :		
	Formulaire n° :		
	Date de l'envoi :		
Formulaire remis par :			
Occupé par :			
B. RUBRIQUE A REMPLIR PAR LE MEMBRE DU PERSONNEL SUSMENTIONNE, UNIQUEMENT SI DES FAUTES SUBSISTENT DANS LE CADRE A (une lettre par case, en majuscules)			
Nom :			
Prénoms :			
Date/naiss. :	/ / 1 9		
Adresse :			N : Bte :
Code postal :	Localité :		
N° de compte IBAN (facultatif) :	B	E	
N° de membre auprès de l'organisation syndicale (facultatif) :			
C. LE SOUSSIGNE DECLARE SUR L'HONNEUR D'INTRODUIRE, POUR L'ANNEE DE REFERENCE SUSVISEE, QU'UN SEUL FORMULAIRE DE DEMANDE (*)			
MENTION "LU ET APPROUVE"	DATE	SIGNATURE	
(*) ATTENTION ! Le membre du personnel ne peut introduire qu'un seul formulaire de demande, même s'il était membre de plusieurs organisations syndicales et/ou s'il reçoit plusieurs formulaires pour l'année de référence 2009. Cette situation pourrait en effet se produire lorsque le membre du personnel, au cours de l'année de référence en question, a travaillé soit successivement, soit simultanément dans plusieurs services publics. La réception de ce formulaire de demande ne donne pas directement droit à une prime syndicale. Le membre du personnel doit, pour l'année 2009, avoir payé une cotisation suffisante à une organisation syndicale représentative, afin de pouvoir prétendre au paiement d'une prime totale ou partielle (loi du 1 ^{er} septembre 1980, article 2, § 1).			
VEUILLEZ TRANSMETTRE LE FORMULAIRE ORIGINAL DE DEMANDE, DUMENT REMPLI, A VOTRE ORGANISATION SYNDICALE AVANT LE 1 ^{er} JUILLET 2011.			

Notre politique sociale menacée ?

Pour mieux maîtriser la politique des États membres, quoi de mieux que d'en contrôler les budgets nationaux ? La Commission européenne l'a bien compris.

Un contrôle budgétaire bien peu démocratique

Depuis le 1^{er} janvier, une nouvelle disposition oblige chaque pays européen à déposer son projet de budget auprès d'elle (la Commission européenne) pour examiner sa conformité aux critères de rigueur budgétaire. Cette nouvelle disposition est entrée en vigueur, sans coup férir, sans aucune réelle consultation démocratique, sans consultation des partenaires sociaux, sans modification du Traité.

Elle est prise pour donner l'illusion qu'on pourra ainsi protéger l'économie européenne contre les futures crises financières.

Quel État pourra encore développer une véritable politique sociale pour ses citoyens sans recevoir un carton rouge de la Commission ?

Depuis des années, on nous serine ainsi qu'il est impossible de mettre en place une réglementation pour établir la spécificité des services publics au niveau européen, qu'il est difficile de mettre en place une taxe sur les fonds spéculatifs. On nous explique que l'Europe sociale est si compliquée à créer, qu'il vaut mieux ne rien faire. Et voilà, qu'en deux temps, trois mouvements, on bouleverse la structure démocratique de nos pays. La règle qui veut que le budget soit voté et décidé par les élus du peuple va bientôt ressembler à une fiction.

Une orientation politique condamnable

La Belgique est concernée au premier chef par cet examen qui n'est qu'un filtre supplémentaire, supranational celui-là.

Déjà la demande royale au gouvernement de prévoir un budget pour 2011 encore un peu plus serré - « meilleur que celui convenu avec les autorités européennes » - resserrait la vis. Ce geste royal, loin d'être noble, ne tient pas du hasard : il relève d'un échange concerté avec le gouvernement « en affaires courantes » d'Yves Leterme ; il faut encore un peu plus rogner les marges de manœuvre sociale du futur gouvernement (si tant est qu'il existe autour de la table une formation politique soucieuse de développer une quelconque politique sociale dans le gouvernement à venir).

Les frasques de la N-VA indiquent à suffisance qu'elle est plus soucieuse de construire une politique de droite aux forts accents régionalistes, plutôt que de former un gouvernement fédéral. Ça, on le sait ! Elle est aux ordres du VOKA (le patronat flamand) et ne s'en cache pas.

Mais que dire du Président du PS qui, comme « solution » au blocage des extrémistes flamands, lance un appel à la rescousse vers les libéraux ?

C'est fermer définitivement la porte à tout espoir de politique sociale !

D'une part, amener le MR (donc le FDF) à la table des négociations ne va pas faciliter l'obtention d'un accord sur le communautaire et, d'autre part, offrir un soutien francophone à droite au CD&V et à la N-VA, réduit à néant les espoirs infimes de créer une politique sociale dans le futur gouvernement.

Soit ! Libéraux ou pas, les restrictions budgétaires seront à l'ordre du jour.

Et la courroie d'ajustement risque d'être, encore et toujours, les services publics à qui on demandera encore et encore un effort supplémentaire. Moins d'agents, moins de moyens, moins de prestations. Au final, ce seront les citoyens, surtout les moins fortunés, qui paieront et subiront. Comme toujours !

Aujourd'hui, plus que jamais, les services publics sont dans la ligne de mire des dirigeants belges comme européens alors que leur nécessité a été reconnue de tous au plus fort de la crise. Une bonne politique sociale se développe sur des services publics solides.

Alors, pourquoi pareil acharnement ? Simplement, ils ont le tort d'exister, de rendre un service à toute la population, de façon gratuite ou pour un coût modique, de ne pas faire de discrimination.

En un mot, ils font de l'ombre à tous ceux du privé qui lorgnent sur cette manne potentielle qui va leur permettre d'accroître leur part de marché et leurs bénéfices.

Quelle que soit la composition du futur gouvernement, qu'il sache que nous défendrons les services publics, au profit des citoyens, envers et contre tout.

Francis Wégimont, Secrétaire général de l'IRW

Alain Lambert, Vice-président de la CGSP fédérale

Menaces sur les allocations familiales

Après Bruxelles-Halle-Vilvorde (BHV) et les lois de financement, les allocations familiales sont devenues un enjeu des négociations institutionnelles actuelles. Elles sont pour-tant partie intégrante de la Sécurité sociale et, à ce titre, elles participent au bien-être de tous les Belges. Les « défédéraliser » serait mettre en danger une solidarité bien nécessaire.

La régionalisation, ou sans doute plus exactement la communautarisation, des allocations familiales est devenue le nouveau cheval de bataille de la NV-A et du CD&V. Elle se trouve en bonne place dans les propositions émises par la désormais célèbre « note Vandecastelle » de janvier 2011. Plus qu'un sujet de principe, puisqu'elle touche au détricotage de la Sécurité sociale fédérale, cette mesure aurait des effets néfastes sur la solidarité et les revenus des citoyens, les francophones tout particulièrement.

Le système des allocations familiales en Belgique est compliqué mais, éprouvé depuis plus de 80 ans. Il fonctionne bien et, s'il peut bien sûr être amélioré, ne représente pas en lui-même un sujet de tensions, de disparités et de problèmes communautaires.

Mais le désir ardent du Nord du pays d'engranger des pas vers toujours plus d'autonomie a trouvé dans cette matière une poterne pour se précipiter dans notre cathédrale sociale. Une fois aux commandes de toute sa politique familiale, la Flandre pourra alors augmenter ou restreindre les allocations ou en modifier les droits d'accès. Elle pourrait aussi décider d'investir ces sommes dans d'autres mesures de soutien à la parentalité, creusant ainsi davantage encore le fossé communautaire.

Pour en comprendre la portée, il nous faut rappeler comment fonctionne le système des allocations familiales et le jauger à l'aune des évolutions démo-

graphiques et à celle des enjeux sociaux emportés par les différentes conceptions de ce que devrait être notre société.

Quatre régimes

Les allocations familiales sont une branche de la Sécurité sociale. Ce sont des prestations destinées à couvrir les besoins fondamentaux des enfants et à soutenir les parents dans leur mission éducative. Leur financement est basé sur les cotisations sociales des travailleurs et des employeurs. Elles sont donc différentes selon le statut professionnel de celui ou celle qui ouvre le droit aux allocations. Mais elles varient également en fonction du statut social de l'attributaire, ce que la Belgique est encore fort heureusement un des derniers pays d'Europe à faire.

Il existe quatre régimes d'allocations familiales.

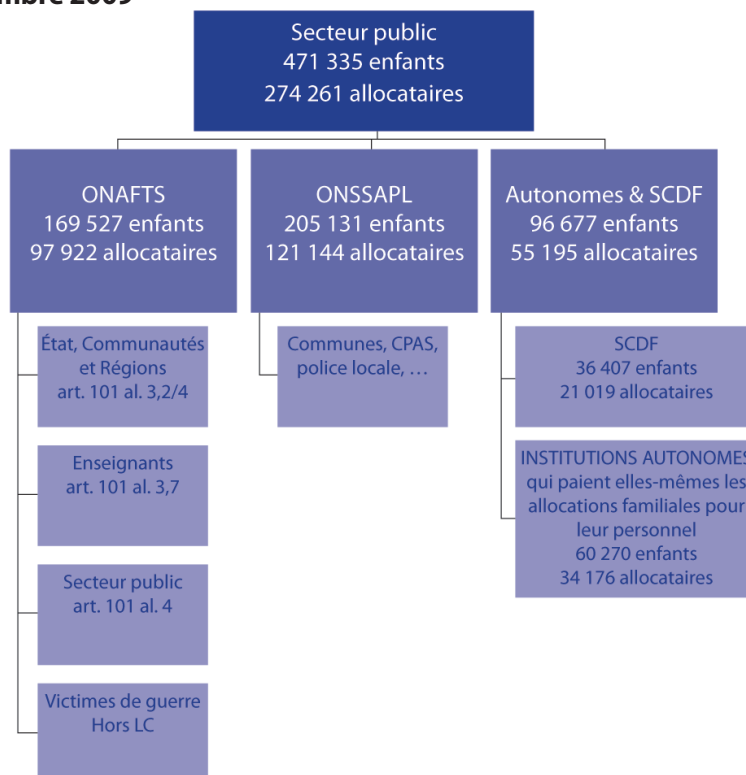
- Le régime principal est celui des



travailleurs salariés : environ 75 % de l'ensemble des dépenses pour allocations familiales. Il concerne les travailleurs actifs, chômeurs, invalides, pensionnés et travailleurs décédés. L'employeur s'affilie auprès d'une caisse ou bien de l'organisme central de gestion, l'Office national

Tableau 1

Aperçu des allocations familiales dans le secteur public, situation de décembre 2009



d'Allocations familiales pour Travailleurs salariés (ONAFTS), et paye les cotisations patronales. D'autres cotisations (personnelles) sont en outre retenues sur le salaire des salariés. L'ensemble de ces cotisations est affecté à la Sécurité sociale globale. L'ONAFTS les redistribue ensuite sous forme d'allocations selon un certain barème, directement ou bien via la caisse du salarié.

- Le régime est différent pour les indépendants (7,2 % de l'ensemble des dépenses) qui cotisent directement auprès d'une caisse d'assurances sociales. Ces cotisations sont perçues également par un organisme central : l'Institut national d'Assurances sociales pour Travailleurs indépendants (INASTI).
- Les travailleurs du secteur public (17,6 % de l'ensemble des dépenses) ne disposent pas d'un organisme central de cotisation. Ce sont les entités publiques elles-mêmes qui jouent ce rôle avec l'ONAFTS et l'ONSSAPL (Office national de sécurité sociale des administrations provinciales et locales). Pour le secteur public, il n'existait pas de statistiques consolidées en matière d'allocations familiales vu la dispersion des organismes de paiement. Depuis 2008, cette dispersion a été atténuée par l'obligation de s'intégrer dans le cadastre du secteur des allocations familiales pour travailleurs salariés (ONAFTS).

(Voir tableau 1 page 4)

- Enfin, les personnes qui n'ont aucun droit aux allocations familiales dans les trois régimes précités peuvent bénéficier des prestations familiales garanties. Ce régime, géré par l'ONAFTS, est quasiment identique à celui des travailleurs salariés.

Quelques constats

Au point de vue démographique, l'augmentation de la fertilité et l'augmentation des naissances ces dernières années en Flandre ne compense pas la chute importante depuis 1990 et n'empêchera pas une diminution irrévocable du nombre des 0-18 ans. Par contre, l'augmentation du nombre d'enfants entre 0-24 ans va se poursuivre à l'avenir surtout à Bruxelles mais aussi de façon moindre en Wallonie.

La répartition régionale des bénéficiaires d'allocations dans le régime des travailleurs salariés est inégale selon les catégories :

- la Flandre compte une proportion plus élevée d'enfants bénéficiaires d'allocations familiales au taux ordinaire.
- Bruxelles et la Wallonie comptent une proportion beaucoup plus importante (surtout Bruxelles) d'enfants bénéficiaires d'allocations familiales majorées d'un supplément social, surtout sur base d'un attributaire chômeur de longue durée ou invalide, ainsi qu'une proportion plus importante (surtout la Wallonie) d'enfants bénéficiaires d'allocations d'orphelins.

- La Flandre compte une plus grande part d'enfants bénéficiaires d'allocations relevant du régime des indépendants.

(Voir tableau 2 ci-dessous)

Alors que les études menées sur l'évaluation de l'impact du vieillissement sur le budget de la Sécurité sociale tablent généralement sur une diminution des dépenses dans le secteur des allocations familiales, il apparaît qu'il n'en sera rien.

Les dépenses en matière d'allocations familiales devraient, au contraire, augmenter globalement moyennant des évolutions contrastées selon les régions du pays.

À l'heure où le transfert est sur la table des négociations, à la demande de la Flandre, ce constat n'est pas anodin.

En effet, à défaut d'un transfert assorti d'un accord sur le financement de l'évolution future des moyens affectés, il reviendrait aux nouvelles entités responsables - Communautés ou Régions - d'assumer le surcoût différencié de l'augmentation des besoins.

Quoi qu'il en soit, le choix de la clé de répartition des moyens et du niveau institutionnel pour l'ancrage de la compétence - Communauté ou Régions - revêtiront une importance capitale.

Un enfant = un enfant ?

Le slogan « un enfant est un enfant » peut, à cet égard, s'avérer très perni-

Tableau 2

Répartition des bénéficiaires d'allocations par régime et région

(Chiffres 4^{ème} trimestre 2004)

	ONAFTS		INASTI		Total	
Région Bxl-Capitale	212 332	9,78 %	16 662	8,15 %	228 994	9,64 %
Région wallonne	749 085	34,50 %	55 815	27,29 %	804 900	33,88 %
Région flamande	1 209 707	55,72 %	132 057	64,56 %	1 341 764	56,48 %
Total	2 171 124	100 %	204 534	100 %	2 375 658	100 %

Source : Banque carrefour de la Sécurité sociale.

Les chiffres disponibles datent de 2004 mais la tendance est restée la même.

cieux. Il faudra, dans un contexte précis de partage des moyens consacrés aux allocations familiales, être très vigilant, dans la mesure où un partage, sur base de ce slogan, serait inéquitable et particulièrement dommageable aux francophones.

En effet, l'analyse des données chiffrées montre que les dépenses d'allocations familiales sont proportionnellement plus importantes en Wallonie et à Bruxelles compte tenu du profil socioprofessionnel des attributaires. Ces régions comptent une plus grande proportion de bénéficiaires d'allocations majorées et une moindre proportion de bénéficiaires d'allocations du régime des indépendants.

Une clé de répartition construite sur le nombre d'enfants - voire même sur le nombre d'enfants par classe d'âge -, sans correction tenant compte des

profils des attributaires, appauvrirait dès lors les francophones, et ce plus encore si le partage devait se faire dans le cadre d'une globalisation des budgets ONAFTS et INASTI. Dans ce cas aussi, quelle serait l'institution qui générerait les moyens transférés ?

Des choix politiques trop évidents ?

Les partis qui plaident la scission des allocations familiales sont également des partis de droite. Les organisations syndicales seraient exclues en tant qu'interlocuteurs sociaux dans les différents comités de gestion de la Sécu. Mais surtout, le transfert de cette compétence amènerait à l'évidence, par souci d'économies, une rupture du lien entre le montant des allocations et le statut socioprofessionnel du parent attributaire.

Une récente étude de l'ONAFTS comparant les allocations familiales en Europe pointe que la majorité des pays ne lient pas (ou plus) le droit aux allocations familiales à la situation professionnelle des parents. Plus précisément, la Belgique est le seul pays à tenir compte de la situation de chômage ou d'invalidité pour accorder des suppléments d'allocations familiales. Elle indique par ailleurs que différents pays limitent l'accès aux allocations à un certain plafond de revenus !

Avec force, la CGSP wallonne rappelle que la Sécurité sociale doit rester fédérale et assurer le bien-être de tous par une solidarité interpersonnelle, intergénérationnelle et redistributive. ■

Allocations familiales en Belgique (chiffres 2009) – Les 4 régimes de sécurité sociale 2 646 552 enfants et 1 522 311 familles allocataires

Régime des travailleurs salariés 1 953 585 enfants enfants (73,82 %) dépenses (74,41 %) emploi* (63,01 %)	Art. 102 Cas dignes d'intérêt et travailleurs frontaliers 624 enfants enfants (0,02 %) dépenses (0,04 %) emploi* (NA**)	Régime des garanties 14 450 enfants enfants (0,55 %) dépenses (0,69 %) emploi* (NA**)	Régime des travailleurs indépendants 206 558 enfants enfants (7,80 %) dépenses (7,23 %) emploi* (16,27 %)	Régime du secteur public 471 335 enfants enfants (17,81 %) dépenses (17,63 %) emploi* (20,72 %)
1 129 491 allocataires 100 558 allocations de naissance 4 065 252 437 EUR dépenses 173,41 EUR par enfant/mois 1,73 enfant/famille	521 allocataires 627 allocations de naissance 1 924 864 EUR dépenses 257,06 EUR par enfant/mois 1,20 enfant/famille	7 134 allocataires 1 333 allocations de naissance 37 488 967 EUR dépenses 216,20 EUR par enfant/mois 2,03 enfant/famille	110 904 allocataires 5 599 allocations de naissance 394 835 286 EUR dépenses 159,29 EUR par enfant/mois 1,86 enfant/famille	274 261 allocataires 17 540 allocations de naissance 962 768 167 EUR dépenses 170,22 EUR par enfant/mois 1,72 enfant/famille

* emploi : chiffres ONSS, ONSSAPL, INASTI pour l'année 2008, adaptation propre. Les assujettis du régime du secteur public qui sont assujettis à l'ONAFTS au sein de la gestion globale ont été recensés dans le régime des travailleurs salariés.

** non applicable : les dépenses pour cette catégorie sont budgétairement à charge du régime des travailleurs salariés.

En savoir plus : consultez l'analyse de l'IW-FGTB sur http://www.fgtb-wallonne.belsites/default/files/notes/allocations_familiales.pdf

Dans nos régionales

Charleroi

Conférence « droits du patient »

Le Comité régional intersectoriel des Pensionné(e)s et Pré-pensionné(e)s vous invite à participer le 15 février 2011, de 10h à 12h, à une conférence : « La loi sur les droits du patient ».

Orateur : Mr Christian Marchal « Asbl L'autre Lieu ».

Lieu : CGSP, rue de Montigny, 42 à 6000 Charleroi. Accueil 9h30

Luxembourg

Dîner le 5 mars à 12h

La section de Jemelle organise un dîner le 5 mars à 12h. Lieu : Salle des variétés, Place des déportés, derrière la gare (ancienne salle Mullens).

Choix de menus : Moules, frites (20 €/12 € moins de 12 ans). Boulettes, frites (10 €/6 € moins de 12 ans). Apéro, dessert, café compris.

Inscription : aux responsables de la section :

Capelle Jean-Marie : 0496 68 34 83

Eloy Rinaldo : 0495 28 53 70

Louviaux Georges : 084 31 34 49

Pansaerts Florence : 0498 34 78 75

Paiement : auprès des responsables ou au compte n° 001-5766144-55 de la CGSP Cheminots, 5580 Jemelle, avec mention « Dîner du 5/03/2011 » ou encore le jour du dîner.

Mauvaise tactique aux TEC



Alors que les cinq sociétés wallonnes de transport en commun (TEC) peuvent s'enorgueillir d'une hausse considérable de leurs usagers, le Gouvernement wallon gèle leurs subventions et autorise des hausses de tarifs. Explications...

Avec une subvention d'exploitation annuelle de 318,4 millions d'euros, le groupe TEC offre un service public de qualité à un prix abordable.

Un nombre de voyageurs en hausse

Le TEC c'est : 119 millions de km parcourus par les bus et 947 000 par le tram léger de Charleroi. 717 lignes et 19 000 arrêts (à multiplier par deux).

262 millions de voyageurs ont aussi emprunté les services des TEC en 2009. Ce chiffre représente une augmentation de 83 % par rapport à l'année 2000. Incontestablement, la prise de conscience des enjeux de la mobilité, du développement durable et des défis de la crise climatique a contribué à ces chiffres remarquables.

Malheureusement, la subvention a été gelée au niveau de 2008 par le Gouvernement régional wallon précédent. Malgré ses nombreuses déclarations en faveur des transports en commun, la Région wallonne, touchée par la crise financière, a en effet gelé jusqu'en 2014 toutes les dotations aux organismes d'intérêt public, dont les TEC, au niveau de ce qu'elles étaient en 2008. Ce qui pose de sérieux problèmes aux TEC en particulier puisque 80 % de ses coûts de production augmentent naturellement : croissance des prix des carburants, évolution des salaires... Concrètement, cette mesure a entraîné l'abandon de la liaison à l'inflation et du pourcent supplémentaire avec lesquels la SRWT (la Société régionale wallonne des transports, société faitière des cinq TEC) comptait faire face tant à l'accroissement des voyageurs qu'à ses obligations vis-à-vis du personnel.

Situation financière précaire

Le groupe TEC, victime de son succès, se retrouve donc aujourd'hui dans une situation financière très précaire, malgré quelques surplus attribués par l'actuel Gouvernement. Sa belle performance – une augmentation annuelle moyenne de 7 % du nombre de voyageurs transportés au cours des cinq dernières années – l'a contraint à augmenter d'autant sa capacité de transport et donc ses coûts. En conséquence, un plan d'économies a été annoncé : une hausse moyenne des tarifs de 6 % et la suppression de certains bus, notamment tôt le matin ou tard le soir, seront prochainement mises en œuvre. Au moment où le Gouvernement wallon et le groupe TEC négocient la définition d'un nouveau contrat de gestion (appelé aujourd'hui contrat de service public), l'aberration qui pousse le TEC à réduire l'offre lorsque la demande augmente devra être résolue par un mécanisme de subventionnement plus judicieux.

C'est dans ce contexte que le Groupe TEC a enregistré une perte d'exploitation de près de 10 millions d'euros en

2010. Cette situation financière précaire ne pouvant perdurer, des économies sévères sont annoncées. Devant la menace sur l'emploi et l'offre de services, la CGSP a mobilisé ses affiliés et, en front commun, a mené plusieurs actions culminant le 11 octobre 2010 par une grève suivie unanimement.

Mobilisation vigilante

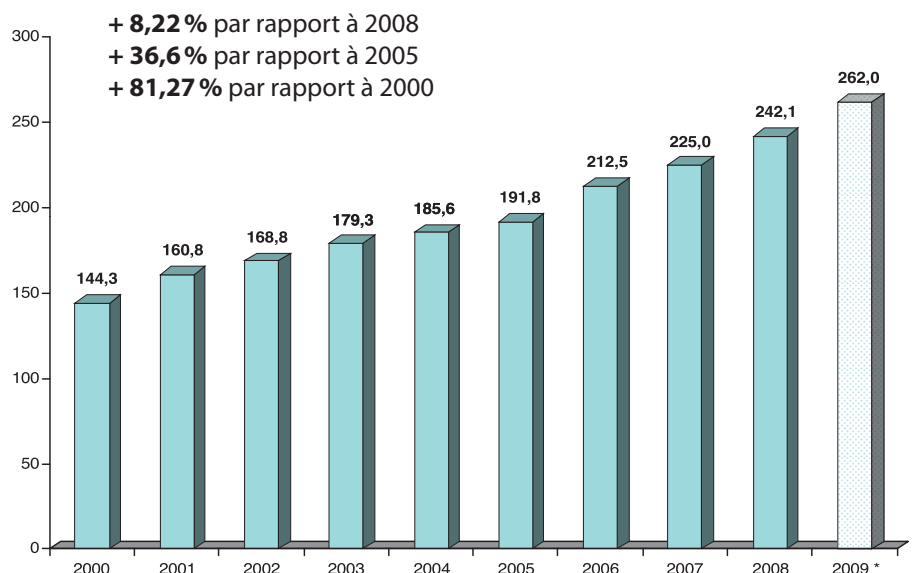
Ces actions ont fait (ré)fléchir le gouvernement wallon. Un effort exceptionnel de 6,25 millions d'euros par an est alloué à la SRWT ; à charge pour elle de trouver les moyens de combler le restant de son déficit.

La vigilance de la CGSP est restée accrue. Ses exigences sont formelles : hors de question de toucher au volume de l'emploi, ainsi qu'à la qualité de l'offre de services.

Les économies doivent être trouvées ailleurs

C'est ainsi que le gouvernement wallon a accepté la proposition de la SRWT de supprimer des lignes ou des parcours les moins fréquentés le week-end et de revoir ses tarifs à la hausse de 6 % en moyenne dès ce 1^{er} février 2011.

TEC Évolution du nombre de voyageurs

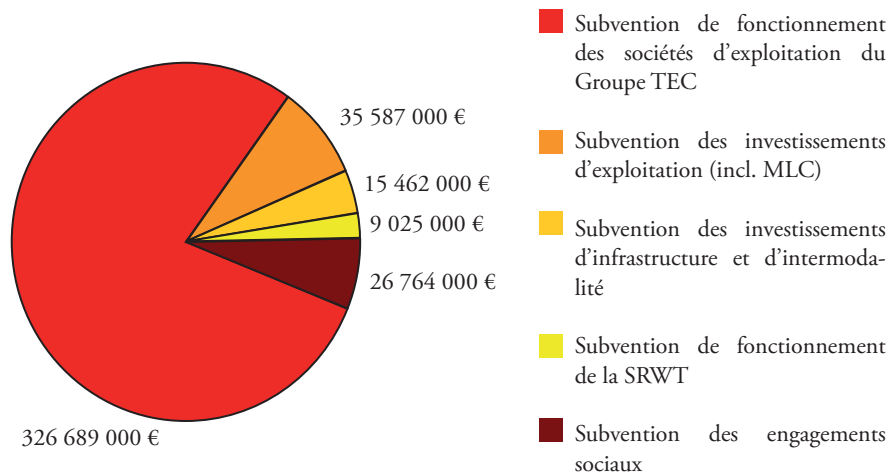


Une fois encore, l'action syndicale a permis d'éviter tout licenciement sec.

Le nouveau contrat de service public entre la SRWT et la Région wallonne devait entrer en vigueur au début de cette année. Face aux difficultés financières et aux restructurations annoncées, sa négociation perdurera jusqu'en octobre prochain.

D'ici là, le gouvernement wallon devra trouver les moyens de soutenir les TEC et la mobilité en général si elle ne veut pas entrer dans la plus pénible des contradictions entre ses bonnes intentions et ses actes.

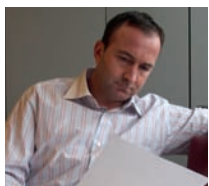
Financement régional



70 % du financement est assuré par des subventions publiques, et 30 % par les ventes de tickets et abonnements.

Entretien avec Yves Depas

« Nous ne payerons pas deux fois la crise »



Le Camarade Yves Depas est secrétaire fédéral du secteur TBM (Tram-bus-métro) de la CGSP.

Comment comprendre le coup de canif de la Région wallonne dans les budgets des TEC au moment où ceux-ci sont en plein essor ?

La crise financière de 2008 a obligé les pouvoirs publics, qu'ils soient régionaux ou fédéraux, à considérablement revoir leurs finances publiques. Pourtant, il est clair que les choix politiques qui ont été faits n'ont pas privilégié les organismes d'intérêt public, comme le Forem ou les TEC. Il est pour le moins peu cohérent que le Ministre Antoine, ministre des Transports du gouvernement précédent, ait accordé dans le contrat de gestion de la SRWT, la liaison à l'inflation et le pourcentage supplémentaire de la subvention pour faire face à la progression du transport en bus en Wallonie. Et que le même ministre, devenu responsable du Budget et des Finances dans la nouvelle législature, renonce à sa propre signature.

Il faut pourtant rappeler que si l'on casse les services publics en temps de crise, non seulement les travailleurs et les citoyens payent deux fois une crise dont ils ne sont en rien responsables, mais de surcroît, la Région se prive d'une politique progressiste, efficace et réfléchie pour l'avenir des transports wallons.

L'emploi est-il menacé ?

Nous avons toutes les raisons de le penser dès lors que la réalisation d'économies supplémentaires s'avère, selon les différents TEC, pratiquement impossible. Les fonds de tiroirs ont déjà été raclés ! C'est pourquoi nous avons entamé des actions syndicales. Le succès du mouvement de grève du 11 octobre 2010, pour lequel il faut souligner la pugnacité de nos militants, a été tel que le Gouvernement wallon a débloqué *in extremis* 6 millions d'euros. Nos revendications étaient très claires : Nous sommes conscients que des économies doivent être réalisées mais il est hors de question qu'elles se fassent sur le dos de l'emploi et de l'offre de services. Cette dernière doit être redistribuée plutôt que supprimée, tout spécialement dans les zones rurales. Après tout, il relève à la fois du bon sens et des déclarations gouvernementales

de donner la priorité aux transports publics. Et de doter les TEC wallons des moyens nécessaires pour remplir leurs missions de services publics et de plein acteur de la mobilité.

Que pouvons-nous attendre du futur contrat de service public ?

La négociation du nouveau contrat de gestion 2011-2015 entre la Région et la SRWT devrait se finaliser à l'automne prochain. Le délai a été consenti afin que le Ministre de tutelle, Philippe Henry, trouve les solutions budgétaires adéquates. Il est acquis que les engagements sociaux du groupe TEC fassent l'objet d'un avant-projet de décret afin d'en garantir le financement. Le nouveau contrat devra également spécifier de nouvelles avancées dans la considération des enjeux environnementaux. Mais il reste évident pour nous que les négociations doivent mettre la priorité sur la levée du blocage des subventions.

Au moment où nous travaillons ensemble à l'amélioration du dialogue social au sein du groupe TEC, les travailleurs resteront mobilisés pour que la Société respecte l'ensemble de ses engagements tant à leur égard qu'à celui des usagers. ■



Non, non, rien n'a changé...

Ca y est, c'est fait, on peut tourner la page, jeter l'agenda : 2010 est derrière nous, 2011 nous ouvre grand ses portes, celles de l'espérance, pourquoi pas de l'espoir...

Espérance, espoir, que de jolis mots pour simplement qualifier le souhait qui est nôtre : que 2011 soit seulement un peu moins pourri que ne le fut 2010, **annus horribilis** par excellence (année horrible) et qu'il soit plutôt **annus mirabilis** (année de miracles) face aux nouvelles catastrophes d'ores et déjà annoncées.

Et pourtant, nous avons, à plusieurs reprises, eu l'occasion de recevoir profusion de vœux, de souhaits, pour nous-mêmes, pour ceux qui nous sont chers et même parfois aussi pour les autres. (Pourquoi faire dans les demi-mesures quand on sait que ça, c'est gratuit et ça n'engage personne ?).

Nous avons été conviés à de somptueuses réceptions, organisées parfois sous le mode classique, déclinées tantôt de façon plus originale, parfois même avec cette connotation halal qui vous transformerait le « **serment du jeu de paume** » du Tiers État en « **fervents du jus de pomme** » d'une sorte d'état tiers.

Toujours des discours, des souhaits, des vœux qui nous sont jetés à la tête par ceux-là même qui, simultanément, nous concoctent des plans asociaux, voire antisociaux. Est-ce bien crédible ?

Comme nos locuteurs n'aiment guère nous laisser dubitatifs longtemps, très rapidement, ils dissipent nos doutes et nous exposent leurs plans.

Citons pêle-mêle :

- 2,7 milliards en plus pour la sécurité du rail.

C'est en tout cas la volonté conjointe de la SNCB et d'Infrabel que de faire adopter dans le courant de cette année un « **Masterplan** » visant à renforcer la sécurité du rail.

Qu'il s'agisse d'équiper en ETCS le réseau, de permettre ainsi d'augmenter de façon « **sécuré** » la succession des trains et le cadencement des sillons à l'horizon 2020-2030 (dont coût : 1 milliard d'euros) ou de rénover ou d'acquérir du nouveau matériel roulant (1,7 milliard d'euros) afin que notre flotte soit enfin adaptée, la facture sera pour le moins pharaonique et qui payera ?

L'État peut-être, celui-là même qui ne sait comment il s'y prendra pour trouver les 25 milliards qui le remettraient dans le droit chemin des normes admises par les instances européennes ? N'y pensons pas !

Alors, on se retranchera vers du financement alternatif, le vocable « **PPP** » (Partenariat – Public – Privé) a d'ores et déjà été (à nouveau) lâché même dans l'éventualité (et on sait qu'il s'agit là d'une certitude) où il serait plus onéreux.

In fine, qui payera l'addition... ? le client, l'utilisateur et le travailleur : le cheminot.

- Dans la foulée des plans ambitieux, la Direction Réseau nous présente, elle aussi, sa nouvelle épure de concentration des cabines de signalisation et sa volonté d'arriver, à l'horizon 2020, à 10 cabines pour tout le réseau (on vient de 368 en 2005). Fait troublant, il faudra, selon l'étude des protagonistes, franchir vers le nord le sillon Sambre et Meuse pour encore trouver ce type d'installation car au sud de cette ligne hydrographique, la denrée ne sera pas rare, elle sera tout bonnement inexistante ! Et ainsi, les appareils de voie d'Arlon seront manœuvrés au départ de Namur. Bonjour l'ancrage local, la connaissance du terrain, des installations, de la ligne... sans enfoncer le clou « populiste » selon certains de la sécurité bien évidemment ainsi renforcée !!!

Rajouterais-je que le nombre de cheminots concernés par cette nouvelle étude pourrait passer de 4 285 Équivalents Temps Plein occupés aujourd'hui à 2 410 en 2021 et de comprendre aisément qu'ici aussi la facture sera envoyée directement aux travailleurs du rail.

- Dois-je revenir sur les dossiers à l'heure actuelle toujours en discussion en sous-commission paritaire : le transfert de l'activité marchandises vers la filiale SNCB Logistics SA ? Nous n'avons pas donné notre aval sur l'accord-cadre vu le manque de garanties dont nous disposons et partant, très logiquement, nous ne pouvons accepter les modalités d'application aujourd'hui présentées et vous comprendrez aisément quel forcing est exercé à tous niveaux pour rendre opérationnelle la mesure à l'horizon du 1^{er} février comme prévu.

Impossible évidemment sauf à passer en force. Au détriment de qui... des cheminots bien évidemment.

- Côté relations sociales, la situation n'est guère plus brillante.

Nous avons dû faire annuler le PV de la réunion d'un organe paritaire qui avait pris un certain nombre de dispositions en l'absence de tout représentant syndical. Est-ce bien cela qu'on appelle « **le dialogue social** » ? Et singulièrement, c'est à HR, le centre opérationnel du Statut que ceci se passe... Écœurant...

- Et même dans des matières aussi importantes à nos yeux que ce qui touche au « **package social** » du cheminot, le Comité de Direction de la Holding a pris décision de faire transférer et d'externaliser certaines tâches qui nous étaient jusqu'ici confiées et ce sans même nous consulter.

N'est-ce pas là un véritable déni de concertation, un authentique mépris du « **social** ».

Je ne m'étendrai guère plus sauf à risquer de vous donner votre dose de cafard pour toute l'année mais ces seuls exemples illustrent, à souhait, que changer le millésime du calendrier ne suffit pas à effacer l'ardoise de toute une année.

Encore que, celle-ci débute dans la modération...

Le Gouvernement est en affaires courantes, la Ministre de tutelle est en affaires courantes, les CEO's, en fin de mandat, sont prolongés en attendant un Gouvernement et donc aussi en affaires courantes, le Directeur Général HR est plus que jamais en affaires prudentes (quoique...) bref chacun est dans l'expectative, d'aucuns réintègrent le bercail après des parenthèses politiques, d'autres tentent des escapades sous d'autres cieus... Bref, on se tâte, on attend, on se tend...

Pendant ce temps, les trains continuent de rouler en retard ou d'être supprimés... L'image que nous renvoyons à l'extérieur est de plus en plus mauvaise, les cheminots sont méprisés, le personnel se fait agresser...

Non, non, rien n'a changé, meilleurs vœux et bonne année.

*G. Gelmini
Président*

Réunion du Comité Technique

Les conclusions de la réunion du Comité Technique du 14 décembre 2010 partant sur le coefficient de péréquation pour la période 2011-2012. Pour la Corbeille n° 15 SNCB, notre pourcentage de péréquation est de + 1,7053%.

*CL. Deschaepmeester
Secrétaire nationale*

L'agression, nouveau jeu de Société !

Ces dernières semaines, ce que d'aucuns considèrent comme un phénomène de Société, a pris des proportions préoccupantes pour les agents en contact avec la clientèle et, plus particulièrement, le personnel d'accompagnement des trains mais également d'autres catégories de personnel comme les vendeurs, les agents à quai ou encore les agents des services de sécurité...

Bien entendu, notre critique ne s'adressera pas aux voyageurs qui, on l'oublie trop souvent, sont également les victimes de ces actes délictueux commis par des irresponsables en marge de la Société.

Nos griefs et l'analyse qui en est faite par la CGSP sont dirigés à l'adresse de ceux qui sont politiquement responsables et qui, de par leurs décisions, conduisent à de tels errements. Le fait de qualifier l'agression de phénomène de Société nous paraît quelque peu déplacé et finit par nous irriter. En effet, alors que l'employeur doit tout mettre en œuvre pour assurer la protection des travailleurs, il préfère se retrancher systématiquement derrière ce cliché.

Mais soyons réalistes, le leitmotiv de nos dirigeants est facilement identifiable puisqu'ils sont particulièrement attachés aux **sacro-saints objectifs financiers**. En réalité donc, leurs priorités se situent plutôt dans l'augmentation de la productivité qui conduit aux réductions d'emplois et, au fil des années, à **la désertification progressive des gares et des installations ferroviaires**. À la CGSP, nous considérons que cette dérive est certainement la clef de voûte du problème qui nous préoccupe. Mais, manifestement, il n'existe aucune volonté politique de changer le cours des choses, bien au contraire !

D'autre part, nous avons parfois le sentiment que, pour noyer le poisson, dans les réunions qui traitent de cette question, des statistiques très alambiquées nous sont régulièrement présentées. Bien entendu, à l'origine, elles devaient

nous permettre d'analyser les situations pour lutter efficacement contre l'agression. Or, aujourd'hui, la formule doit être revue pour répondre de façon pertinente à la demande des agents.

Nous avons de bonnes raisons de croire qu'il ne s'agit plus d'un épiphénomène ! Force est de constater que la situation devient alarmante pour la sécurité des travailleurs qui sont victimes de ces agressions ou de ces menaces et ce, qu'elles soient verbales ou physiques. L'agression, de quelque nature **qu'elle soit**, est, pour nous, tout à fait inacceptable. Cette situation qui se dégrade engendre à présent ce que l'on appelle **le sentiment d'insécurité**. De même, dans un tel contexte, **le stress** devient quasi permanent parmi les travailleurs.

Doit-on les mettre à l'actif d'une mauvaise image de la Société avec **les retards chroniques** de ces derniers mois ? Ou la faute à cette obstination managériale de restructurer notre entreprise sans cesse pour répondre à la libéralisation du rail ?

À la Commission Paritaire du 22 octobre 2010, nous étions accusés par un représentant de la Société de faire en sorte que notre société ne soit plus suffisamment « sexy » !

Ce jour-là, on nous a reproché l'entêtement dont on faisait preuve en refusant de nous inscrire dans la logique de **la libéralisation du rail**.

Pourtant, la société ne devrait-elle pas se rendre compte que les valeurs libérales qu'elle tente de véhiculer sont préjudiciables pour **le service public** ? Réalisez-elle toutes les conséquences en matière de dégradation de l'outil qui doit être mis au service de la population ? Que les retards de trains sont susceptibles de créer des tensions énormes car le personnel en contact avec la clientèle doit souvent justifier l'injustifiable et faire face au stress sur le plan temporel... Mais bien sûr, cette situation qui perdure sur le réseau belge existe dans les mêmes proportions dans l'ensemble des pays de la communauté européenne. Preuve

que **les directives européennes sont néfastes pour le rail** ! Quant à l'agression, on la retrouve dans les mêmes proportions...

La réforme des polices...

En 1999, Marc Verwilghen, ancien président de la commission d'enquête parlementaire sur Dutroux-Nihoul devient le nouveau Ministre de la Justice du pays. Débute alors la plus grande réforme des services de police que notre histoire ait connue.

Les services de polices classiques qu'étaient la Gendarmerie, les Polices Communales, la Police Judiciaire et la police ferroviaire avaient vécu.

L'annonce dans les médias de cette réforme des polices a eu des effets que personne n'aurait pu imaginer. Manifestement, cette information a donné le sentiment au grand public que les chemins de fer n'avaient plus leur propre police ferroviaire. Le résultat a été désastreux pour le personnel et il a fallu très rapidement mettre en place des mesures permettant de corriger le mal qui avait été fait.

Durant les premières années 2000, nous avons assisté à une augmentation des agressions et très rapidement, il a fallu se rendre à l'évidence que ce processus risquait de devenir irréversible.

Des événements parfois tragiques tels que l'accident mortel d'Aiseau-Presles sur la ligne 130, survenu le 21 avril 2000 où un conducteur de train a perdu la vie, a permis de prendre conscience des risques que cela pourrait engendrer. Au près de la Ministre des transports de l'époque, nous avons déjà dénoncé la désertification des installations ferroviaires mais cela n'a pas empêché le processus de se poursuivre.

Le 7 mai 2001, le front commun signa un accord avec la Direction VN de l'époque qui reprenait, entre autres :

- d'intégrer la problématique dans le programme de formation de base ;
- de réécrire l'avis 5 SG afin d'améliorer le support juridique des agents agressés ;

- d'installer un médiateur pour répondre aux questions des agents qui introduisent une plainte en justice ;
- de mettre en place une assurance d'insolvabilité afin de récupérer les pertes financières ;
- de créer une brigade spéciale de contrôle (BSC) ;
- de créer une brigade d'agents B-security.

Le tout sera assorti d'une campagne de presse afin de sensibiliser les voyageurs.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces mesures ont permis de freiner quelque peu le processus et d'apporter un réconfort auprès des agents concernés. Mais, après quelques années, l'augmentation des agressions a fini par progresser à nouveau.

Nous n'avons cessé de rappeler auprès des employeurs que les agressions deviennent de plus en plus violentes. De plus, il faut se rendre à l'évidence que les actes commis à l'encontre de nos Camarades sont souvent identifiés comme des **actes totalement gratuits et parfois, à la limite de la barbarie !**

Eu égard de ce qui s'est passé ces dernières semaines où comme bien d'autres auparavant, des collègues et amis ont été victimes de tels actes inacceptables, nous sommes inquiets car nous craignons le pire. Il n'est pas normal qu'un accompagnateur de train soit poursuivi par des individus en possession d'une arme blanche (pied-de-biche, couteau,...) ou qu'un guichetier soit menacé par une arme à feu, qu'un

accompagnateur ou un agent de sécurité soit projeté dans les voies...

Nous avons demandé lors de la dernière Commission Nationale PPT que la Société mette en place des mesures concrètes pour protéger les travailleurs contre de tels **comportements**.

Nous y avons également dénoncé l'abandon des brigades spéciales de contrôle telles que définies dans l'accord social du 7 mai 2001 et dont l'objectif était bel et bien la lutte contre l'agression.

Or, aujourd'hui, que constate-t-on ? Plutôt que de décourager les fraudeurs, source de la plupart des agressions sur le personnel, la Direction a choisi une autre option, plus commerciale, qui vise à augmenter les recettes dans le cadre des décisions du Conseil d'Administration et ce, afin de réduire sa dette. C'est pourquoi, ces brigades s'appellent « ticket control team » et que leur rôle a changé de manière fondamentale...

Il va sans dire qu'il faudra faire preuve de beaucoup d'imagination et que les mesures qui seront prises devront se faire dans le cadre de la concertation paritaire. Il va de soi que les solutions recherchées ne pourront jamais être une opportunité pour réaliser des économies sur le compte de la sécurité des travailleurs.

Nous avons l'intime conviction que le nouveau contrat de gestion de la SNCB devra prévoir des moyens suffisants pour lutter de manière efficace contre ce que d'aucuns appellent un phénomène de société ! ■

Lors de la dernière réunion qui s'est déroulée à Bruxelles ce 12 janvier entre les OR et la Direction B-MO, même si l'ambiance était très crispée, nous pouvons, à présent, la qualifier de constructive.

En effet, la Société a fini par accepter d'augmenter le nombre d'accompagnateurs de trains recrutés dans le courant de l'année 2011 et de porter le contingent de 166 à 200.

Ce chiffre ne sera cependant pas figé et fera l'objet d'une analyse paritaire trimestrielle sur le plan national.

D'autre part, chaque mois, nous recevons lors de la Sous-commission paritaire, les chiffres des recrutements en cours pour l'ensemble du personnel du groupe SNCB.

D'autres mesures seront prises en matière d'agressions et l'on tentera de fonctionner par thème pour éviter de sombrer dans la seule analyse des statistiques.

Et enfin, pour ce qui concerne exclusivement la Wallonie, les lauréats des dernières épreuves seront invités à la visite médicale d'embauche pour être recrutés dès février. Les 25 agents en question suivront la formation de base pour être opérationnels avant les vacances estivales.

Une nouvelle fois la solidarité, la détermination et la cohésion des travailleurs ont été payantes. Nous remercions vivement les camarades et les collègues qui nous ont suivis dans toute la démarche.

Résumé de la S/CPN du 13/01/2011

Nous entamons la réunion par une déclaration, appelant à la réalisation en 2011 d'un dialogue social de qualité, respectueux des intérêts de chacun des interlocuteurs.

Dans ce contexte, nous devons déplorer que l'année 2010 se soit terminée par

un nouveau coup de force de la Direction visant, sans aucune concertation préalable, au transfert du service des allocations familiales vers l'ONAFTS.

À ce sujet, nous rappelons notre totale opposition à cette perspective qui constituerait, à nos yeux, en la

mise en place de la première étape du démantèlement du statut social des cheminots.

Nous réitérons notre attachement au maintien de ce service au sein de la SNCB Holding, il s'agit de la priorité qui doit être défendue.

En outre, nous souscrivons pleinement au projet visant la rédaction d'une charte sociale qui viserait à consolider et, surtout, à renforcer le statut social des cheminots.

Cependant, nous insistons pour que celle-ci apporte un engagement ferme, sous forme de garanties statutaires, transcrit dans les textes.

En effet, le dossier Cargo a généré parmi les cheminots un déficit de confiance vis-à-vis du management, si bien que ceux-ci ne se contenteront plus de vaines promesses.

Le Président nous répond que le dossier a été transmis à l'ONAFST et que celui-ci n'a, aujourd'hui, toujours pas formulé de réponse quant à la concrétisation de ce projet.

Dès lors, il propose que ce point soit inscrit, en toute connaissance de cause, à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de la S/CPN.

Nous intervenons pour demander que le Comité de Pilotage soit également informé de l'avancée de ce dossier.

Ordre du jour

1. Restructuration du secteur « marchandises »

- Il s'agit des deux points visant :
- le transfert d'activités des RCC actuelles ;
 - les conditions de réutilisation des agents disponibles.

Cette restructuration entraîne les conséquences suivantes :

- la suppression de la direction B-Cargo Operations ;
- la création d'un service autonome au sein de la SNCB, appelé « Freight Services » ;
- la création d'une société de droit privé, filiale de la SNCB, dénommée « SNCB Logistics SA »

1 312 agents occupés aujourd'hui au sein des RCC seront transférés, au 1/02/2011, vers B-Freight Services (B-FS). Une répartition de ceux-ci par RCC nous sera communiquée pour la réunion du 17/01/2011.

Ce nouveau service assumera, au niveau central, les activités de support qui sont actuellement dévolues aux divisions B-BC 36 (Coordination RCC) et B-BC 37 (Safety).

Au niveau régional ou local, il sera chargé des tâches d'exécution en gare

relatives aux activités « marchandises » actuellement dévolues aux RCC et assurera ces missions dans le cadre d'une convention de prestations de services pour les besoins de SNCB Logistics SA. Ces activités seront regroupées au sein de quatre centres de production (Anvers, Gand, Charleroi et Liège). Chaque centre de production est une unité administrative comportant différentes plateformes, subdivisées elles-mêmes en plusieurs sièges de travail (*voir liste ci-après*).

Areas Production	Plateformes	Sièges de travail au 1/01/2011
Anvers	Anvers-Nord	Anvers-Nord
		Anvers (CR)
	Genk	Genk
		Genk (CR)
		Muizen (**)
Charleroi	Châtelet	Châtelet
		Châtelet (CR) (*)
	La Louvière Industrie	Clabecq-Quenast
		Feluy
		La Louvière Industrie
		La Louvière Industrie (CR)
Gand	Gand-Maritime	Lessines
		Mouscron
	Zeebruges	Saint-Ghislain
		Monceau
		Monceau (CR)
Liège	Gand-Maritime	Gand-Maritime
		Gand-Maritime (CR)
	Athus	Kortrijk
		Zeebruges
		Zeebruges (CR)
Kinkempois	Athus	Athus
		Athus (CR)
	Ronet	Bressoux
		Jemelle
		Kinkempois
Ronet	Ronet	Kinkempois (CR)
		Ronet
		Ronet (CR) (*)

(*) : création de sièges de travail.

(**) : fusion de Muizen (CR) avec Muizen.

Les cadres prévus dans ces sièges de travail comporteront des grades organiques existants et seront portés à la connaissance du personnel.

Les postes du cadre créés au 1/02/2011 dans les sièges de travail des services locaux et régionaux de B- Freight Services seront attribués pour leur premier comblement, par grade et siège de travail correspondant des ex-RCC, selon le principe du transfert d'activités (avis 55 HR/2004) aux agents statutaires affectés à B-Cargo Operations qui remplissent les conditions suivantes au 31/01/2011 :

- être utilisé à la direction B-Cargo Operations (RCC) ;
- être reconnu polyvalent pour l'exercice de ses attributions ;
- ne pas être simultanément âgé de 55 ans ou plus et bénéficiaire des dispositions de l'avis 22 HR/2004.

En clair, cela signifie que tous les agents utilisés effectivement à Cargo aujourd'hui suivent leur activité vers B-FS.

Les autres agents, n'entrant pas dans ces conditions, deviennent disponibles.

Si des postes sont encore vacants après ce transfert opéré, il sera procédé aux recrutements d'agents contractuels dans la limite des 75 % d'agents statutaires que doit compter B-FS.

SNCB Logistics SA, filiale de droit privé de la SNCB, a été créée le 3/02/2010. Cette filiale assumera à terme, l'entière responsabilité de la production des activités fret. À ce titre, elle sera chargée du management, de la gestion opérationnelle et des fonctions de planning des activités fret et opérera en tant qu'entreprise ferroviaire.

Les emplois prévus à SNCB Logistics SA seront proposés au personnel du Groupe SNCB. À cet effet, un appel à candidatures sera prochaine-

ment lancé pour une mise à disposition volontaire dans cette filiale. À cette occasion, toutes les informations utiles relatives à ces emplois seront publiées.

À cet égard, nous exprimons l'exigence qu'un règlement de travail soit rédigé au préalable, de telle sorte que les agents puissent opérer un choix en parfaite connaissance de cause.

La mise à disposition des agents « disponibles B-Cargo Operations » à SNCB Logistics SA est assimilée à une réaffectation d'agents disponibles (avis 55 HR/2004).

Le personnel non statutaire occupé au 31/01/2011 à B-Cargo Operations sera transféré à SNCB Logistics SA moyennant nouveau contrat de travail conclu aux mêmes conditions (pécuniaires, extra-légales, ancienneté) que le précédent. Utilisation du personnel « disponible B-Cargo Operations ».

Des possibilités de réaffectation et de réutilisation seront recherchées en application de l'avis 55 HR/2004 et des conditions particulières qui suivent pour les agents « disponibles B-Cargo Operations » qui ne seront pas titulaires d'un poste du cadre à B- Freight Services ou qui n'opteront pas pour une mise au travail dans la filiale SNCB Logistics SA. Ces possibilités seront examinées au plus tôt 3 mois avant la date à laquelle les agents concernés pourront être effectivement déchargés de leurs tâches au sein de B-Freight Services.

Pour favoriser leur réaffectation, les agents pourront souscrire une déclaration P10Bis (avis 56 HR/2004).

En outre, si une réaffectation ne peut être trouvée sur la base de cette déclaration, une autre possibilité de réaffectation sera recherchée. À cette fin, les agents seront classés avant la catégorie des candidats ayant demandé leur mutation (P39). Ils seront départa-

gés entre eux selon leur ancienneté de grade.

Les agents « disponibles B-Cargo Operations » détenant le grade d'opérateur cargo, responsable d'équipe cargo, opérateur conduite cargo, sous-chef de gare adjoint « cargo », sous-chef de gare « cargo », sous-chef de gare principal « cargo », chef de gare adjoint « cargo », premier chef de gare adjoint « cargo » ou inspecteur du mouvement « cargo » ne pourront souscrire une déclaration P10 ou P10Bis.

Par contre, pour les agents détenant le grade d'opérateur cargo, responsable d'équipe cargo, opérateur conduite cargo ou qui ont obtenu le grade de sous-chef de gare adjoint « cargo » en application de l'avis 95 H-HR/2008, une réutilisation dans un emploi vacant de leur grade antérieur sera recherchée par priorité.

Pour les agents qui ne seront pas confirmés dans leur emploi, une autre possibilité de réutilisation sera recherchée. En attendant, ils seront remis à la disposition de B-Freight Services.

Si une réutilisation dans le grade antérieur n'est pas possible, les agents « disponibles B-Cargo Operations » détenant un des grades repris à la 1^{ère} colonne du tableau ci-dessous seront réutilisés dans un emploi vacant d'un des grades repris à la 2^{ème} colonne en regard de celui qu'ils détiennent.

(Voir tableau page 15).

À défaut de réaffectation ou de réutilisation dans le grade précédent ou spécifique, d'autres possibilités de réutilisation temporaire seront recherchées dans les conditions prévues à l'avis 55HR/2004.

En conclusion, nous refusons de souscrire à ce projet car, d'une part, nous n'avons pas approuvé le plan cargo et que, d'autre part, des règles statutaires sont remises en cause.

2. Mesures d'aménagement de fin de carrière B-Cargo Operations – Personnel statutaire

À la suite de la restructuration en profondeur de la direction B-Cargo Operations, un droit spécifique à une interruption complète de la carrière professionnelle est instauré sous les dispositions suivantes pour les agents

statutaires appartenant à l'administration centrale et aux services locaux de B-Cargo

Les agents statutaires qui satisfaisaient **simultanément** au 1/11/2010 aux conditions suivantes :

- Être en service actif.
- Compter 20 ans de services effectifs au moins.

- Appartenir au cadre du personnel de B-Cargo Operations.
- Avoir atteint au minimum l'âge suivant :
 - s'ils appartiennent à un grade du rang 7, 8 ou 9 : 55 ans ;
 - s'ils n'appartiennent pas à un grade 7, 8, 9 mais ont été au 1/11/10 soit déclarés définitivement inaptes à leurs fonctions normales et non reclassés ou réaffectés, soit rendus disponibles par suppression d'emploi : 55 ans ;
 - les autres agents : 57 ans.

Nous sommes opposés à cette proposition et réitérons notre volonté de la voir appliquée à l'ensemble des cheminots.

3. Concertation sociale : SNCB secteur marchandises - création d'un groupe de travail

Celui-ci sera un organe paritaire spécifique et composé comme suit :

- 5 membres représentant l'employeur dont 3 à désigner par la SNCB pour le compte de SNCB Logistics et 2 membres à désigner par SNCB Holding ;
- 5 délégués des organisations syndicales reconnues dont la représentation reflètera la répartition des sièges au sein de la Commission Paritaire Nationale.

L'ordre du jour ne pouvant être épuisé compte tenu de son importance, il est convenu de prévoir deux nouvelles réunions les 17 et 24 janvier en vue de passer tous les points en revue.

*Pierre Lejeune – Serge Piteljon
Secrétaires nationaux*

Grades détenus	Réutilisations temporaires spécifiques
opérateur cargo	agent du triage agent de métier agent de métier spécialisé agent de maintenance (voies) chargeur chef-chargeur chef d'équipe chef d'équipe spécialisé opérateur maintenance
Responsable d'équipe cargo	agent du triage agent de métier agent de métier spécialisé agent de maintenance (voies) chargeur chef-chargeur chef de triage chef d'équipe chef d'équipe spécialisé opérateur maintenance
Opérateur conduite cargo	conducteur de manœuvre
Sous-chef de gare adjoint « cargo » (ceux ayant acquis ce grade en application de l'avis 95 H-HR/2008)	agent de sécurité commis d'exploitation
Autres sous-chef de gare adjoint « cargo » et sous-chef de gare (principal) « cargo »	sous-chef de gare (adjoint) (principal) « voyageurs » ou « infrabel »

Régionale du Luxembourg

La section de Jemelle organise, le samedi 5 mars 2011 à 12h, un dîner auxquels les responsables de la section sont heureux de vous inviter.

Menus de ce repas

- 1) Apéritif, Moules + Frites, Dessert et Café
Prix de 20 € pour les adultes, 12 € pour les enfants de moins de 12 ans.
- 2) Apéritif, Boulettes + Frites, Dessert et Café
Prix de 10 € pour les adultes, 6 € pour les enfants de moins de 12 ans.
Ambiance musicale assurée.

Le dîner aura lieu en la salle des variétés, place des Déportés, derrière la gare, près du local de la voie à Jemelle (ancienne salle Mullens).

Inscription à rentrer au plus tard le 1/03/11 auprès des responsables de la section :

- Capelle Jean Marie
Tél : 084 21 37 72
GSM : 0496 68 34 83
- Eloy Rinaldo
GSM : 0495 28 53 70
- Louviaux Georges
Tél : 084 31 34 49
- Pansaerts Florence
GSM : 0498 34 78 75

Le paiement peut se faire auprès des responsables cités ci-dessus ou au compte n° 001-5766144-55 de la CGSP cheminots 5580 Jemelle avec

mention « Dîner du 5/03/2011 » ou encore le jour du dîner.

Nous en profitons pour vous présenter nos meilleurs vœux pour cette année nouvelle, espérant que celle-ci sera riche de bonnes nouvelles pour chacun.

Nous espérons vous voir nombreux lors de notre dîner.

Bien cordialement.

*Le Président, Capelle J-M.
Le Secrétaire, Eloy R.*

TRIBUNE

SOMMAIRE

Infos GÉNÉRALES

- 2 /** Pratique • Primes syndicales 2010 : attention au formulaire
- 3 /** Édito • Notre politique sociale menacée ?
- 4 /** Dossier • Menaces sur les allocations familiales
- 6 /** Dans nos régionales
- 7 /** Analyse • Mauvaise tactique aux TEC

Internet : www.irw-cgsp.be

Infos CHEMINOTS

- 9 /** Édito • Non, non, rien n'a changé...
- 10 /** Réunion du Comité Technique (conclusions)
- 11 /** L'agression, nouveau jeu de Société !
- 12 /** Résumé de la S/CPN du 13/01/2011
- 16 /** Régionale du Luxembourg

Internet : www.cheminots.be



Membre de l'Union des Éditeurs de la Presse Périodique