

# TRIBUNE

Belgique  
Belgie

P.P. - P.B.

B386

**FGTB** / **CGSP** CHEMINOTS

MENSUEL - 65<sup>e</sup> ANNEE - N° 7 - 31 août 2009

## PENSIONS :

# des réformes au profit du capital

**DOSSIER** pages 4 à 7

dépot CHARLEROI X | P402047 | retour : CGSP place Fontainas, 9-11 • 1000 Bruxelles

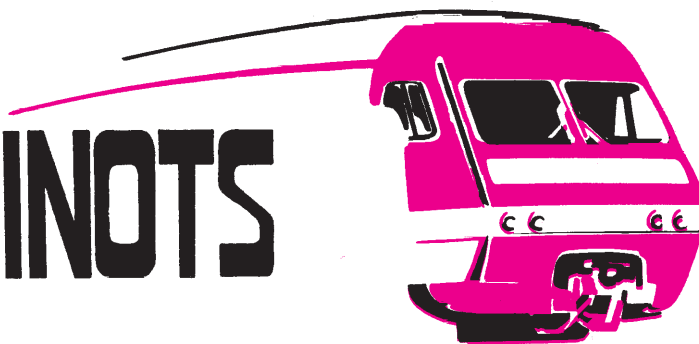


*Sommaire détaillé page 16*

*Page 3 : Edito*  
L'OCDE abuse

*Pages 7 et 8 : EUROPE*  
Élections européennes :  
deuxième manche  
cet automne

*Page 9 : CHEMINOTS*  
Quand l'heure de vérité  
sonne...



## Quand l'heure de vérité sonne, ou...

### Pourquoi on ne démontera pas l'atomium, parce qu'il manque un cochonnet pour faire une partie de boules !

Bien, on ne va pas tourner autour et alentour, les vacances pour ceux qui ont eu la possibilité de pouvoir en prendre, encore bien plus, pour ceux qui ont eu la chance de pouvoir en bénéficier, et certainement, et de façon assurément marginale, voire exceptionnelle, pour les rares qui ont su en profiter, **c'est fini et bien fini !**

Bien loin sont ainsi à ensevelir les instantanés évocateurs de paysages de rêves les plus fous (la persistance rétinienne a décidément des facultés non encore dominées), les mets aux saveurs si parfumées que les chaînes aromatiques en sont encore à se demander si elles doivent se diriger vers les papilles gustatives ou seulement faire régner la suavité de leurs fragrances... **fini, c'est fini et bien fini !**

La réalité, la dure, la vraie, celle que la période dite de congés ne met même pas en position de « stand by » est là et bien là, c'est le retour, la rentrée, la reprise du collier et cette fois, n'en déplaise aux amis de la S.P.A., le collier risque bien d'être étranglé.

Fini la fête, venons-en au fait, à l'actualité, et au faite de l'actualité, c'est un fait : **le dossier fret. B-CARGO**, ce brouillamini, cet

embrouillamini, ce salmigondis, bref, ce fouillis, sera la source de tous nos soucis.

Et, une réalité semble s'imposer, demain, **nous serons tous des marchandises !**

### Mais le dossier CARGO c'est quoi ?

Financièrement, c'est un déficit structurel colossal que la crise économique et financière n'a fait que creuser un peu plus avant encore.

C'est une activité où, paradoxalement et alors que la demande de transport ne fait que croître depuis des années, le transport de marchandises par fer perd lui, de plus en plus de parts de marché au profit d'autres modes, singulièrement

la route, et où, au sein même du transport ferroviaire de fret, la SNCB ex-monopoliste doit aujourd'hui concourir avec des concurrents (parfois ex-partenaires) qui, d'année en année, sont de plus en plus nombreux, de plus en plus puissants et grignotent de plus en plus de parts de marchés.

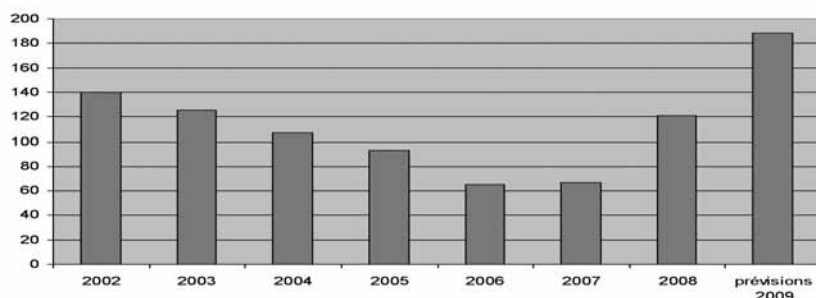
Bref, la Direction nous dit : « B-CARGO n'est plus viable et donc 4 hypothèses échoient :

1. on arrête l'activité,
2. on la vend à l'extérieur,
3. on restructure et on continue,
4. on crée une nouvelle filiale « START UP » et on redémarre ».

Les hypothèses 1 et 2 n'ont de sens que pour alimenter les éoliennes en faisant du vent, ou pour relancer de l'industrie polluante en noircissant d'encre et sans utilité, un papier pourtant blanchi par des dérivés chlorés (c'est vrai que nous transportons cela aussi), car soyons de bons comptes,

- qui oserait prendre la responsabilité d'arrêter l'activité ferro-

DEFICIT : EN MILLIONS D'EUROS



viaire du transport de marchandises et donc d'imposer que des millions de camions supplémentaires engorgent un peu plus nos (auto)routes et ce, avec tous les dégâts directs et collatéraux que cela sous-tend ? À l'heure où le politiquement correct cherche plus ses sources dans ce qu'il est convenu d'appeler le développement durable que dans la lutte des classes, personne n'oserait y penser, ni même l'évoquer ;

- qui voudrait acheter ce qu'on qualifie intra-muros de gouffres à euros, une activité marchandises réputée non rentable ? Evidemment personne et donc sans acheteur, pas de vente possible.

Bref, in fine, une seule alternative se présente à nous : **OU** on crée une filiale en dehors de la SNCB, une « **START UP** » pour reprendre un mot à la mode et on redémarre, **OU** on restructure et on continue.

C'est dans ce marché de dupes que tous les cheminots sont aujourd'hui entraînés.

Pour la Droite, et certaines têtes pensantes de la Direction, la filiale externe c'est mieux, car :

- la Commission européenne ne serait encline à accepter de nouvelles aides d'État que si elles sont consacrées à **restructurer** une **entreprise indépendante** donc complètement sortie de la SNCB ;
- le personnel engagé dans cette nouvelle activité sera plus libre, plus efficace, plus efficient, plus productif, plus disponible, plus volontaire, plus **servile** pour servir ces Seigneurs qui ne manqueront pas de les « **tailler et de les corvéer** » à merci, à la grande satisfaction des chantres des courants droitiers qui arpentent régulièrement les couloirs feutrés des institutions technocratiques européennes.

Évidemment, pour nous, **il n'en n'est pas question**. L'activité doit rester impérativement aux mains des cheminots statutaires du groupe SNCB.

Partant, nous dit la Direction, il faut **RESTRUCTURER POUR POUVOIR CONTINUER**. C'est cela le fameux dossier CARGO.

Il faut, sur le dos des travailleurs, récupérer entre 55 et 70 millions d'euros chaque année, ce qui, inéluctablement, conduit à des pertes de plusieurs centaines d'emplois (entre 1000 et 1500 - rien que dans les RCC, le chiffre de 900 figure dans le dossier).

On va tout articuler sur 2 plateformes, une grande au Nord (Anvers) et une beaucoup plus modeste au Sud (Monceau). On va concentrer les activités d'entretien de locomotives et de wagons là où c'est jugé pertinent. On va limiter à portion congrue le nombre de sièges de travail.

Au-delà, il est prévu un certain nombre de mesures dites de bonne gestion, de sain management mais surtout il faut se départir de l'étau que constituent les règles actuelles HR, le Statut du Personnel.

Faisons simple et caricaturons à peine, les travailleurs doivent travailler plus (si possible en gagnant moins), être plus productifs, être plus flexibles, être plus polyvalents, être plus... sinon, le sauvetage ne réussira pas et nous en serons les **responsables**, les **fautifs**, les **coupables**.

Aujourd'hui, c'est CARGO qui est visé, demain ce sera une autre branche et morceau par morceau, **tous nous serons atteints !**

Toucher aux règles HR, au Statut, aujourd'hui pour organiser le sauvetage CARGO, c'est un peu comme si **on démontait l'atomium parce qu'il manque un**

**cochonnet pour faire une partie de boules !!**

**Nous ne le permettrons pas !**

Le véritable sauvetage passe par :

- des pouvoirs européens qui montrent qu'ils souhaitent soutenir le RAIL en imposant des mesures favorables au transport par fer (par ex. eurovignette) ;
- une autorité fédérale qui doit régler la guéguerre des chefs et des capitaux au sein du groupe SNCB ;
- la mise en place d'une commission paritaire de branche pour rendre moins sauvage la concurrence ;
- une authentique politique de groupe au sein des différentes structures du « **groupe SNCB** » avec toute la solidarité que cela suppose ;
- un management qui prend des mesures de gestion qui s'imposent...

Si toutes ces conditions sont réunies et seulement dans cette hypothèse, il est envisageable que nous puissions négocier certaines adaptations moyennant de justes compensations.

Demain, l'heure de vérité va sonner, les notions de solidarité entre les différentes entreprises du groupe SNCB mais surtout entre tous les cheminots (de quelque département qu'ils soient) et surtout de quelque région qu'ils soient, devront montrer qu'elles ont un sens, un vrai fût-ce dans l'action.

Et comme cela, **on ne démontera pas l'atomium parce qu'il manque un cochonnet pour faire une partie de boules !**

G. GELMINI,  
Président.

# Mise en place d'une nouvelle procédure de départ des trains de voyageurs

## Position de la CGSP Cheminots

Le tragique accident qui s'est déroulé en gare de Dinant le 24/05/2009 a suscité auprès de tous les cheminots une vive émotion rappelant d'un seul coup à chacun que travailler comporte aussi bien des risques.

Il appartient à chacun, travailleur, ligne hiérarchique de tout mettre en œuvre pour réduire ces risques à portion congrue à défaut de pouvoir les supprimer complètement. Dans ce cadre, la mise en place d'une nouvelle procédure de départ des trains de voyageurs a été replacée sur le devant de la scène.

C'est dans ce contexte qu'il nous a paru opportun de faire le point et de préciser la position de notre organisation syndicale.

### 1. Préliminaires

Depuis de nombreuses années la SNCB étudie les risques pour la sécurité du personnel et des usagers liés à la procédure de départ des trains de voyageurs.

En effet, depuis 2001 elle détecte toutes les irrégularités connues, rapportées essentiellement par la gestion centrale du trafic ou par le retour d'expériences du personnel de terrain.

Toutefois, ce n'est qu'en avril 2008, qu'elle a organisé une semaine de tests en vue d'étudier une possible modification de la procédure de départ.

C'est notamment sur la base de ces tests que les services PPT ont demandé qu'une analyse de risques soit établie.

Celle-ci avait pour but de détecter les risques individuels pour le per-

sonnel d'accompagnement, de conduite et de gare dans le cadre du bien-être au travail.

Il ne s'agissait pas d'analyser les risques d'exploitation ou la sécurité des voyageurs.

Suite aux conséquences dramatiques de l'accident de Dinant, le Comité de Direction de la SNCB a diligenté une enquête supplémentaire qu'il a confiée à Safety Cell B-VN.

Celle-ci avait pour objectif d'établir les mesures à prendre à court, moyen et long termes afin de réduire ou de supprimer complètement les risques liés à la procédure de départ actuelle, portes ouvertes, qu'il s'agisse de risques concernant les accompagnateurs, le personnel de quai, les conducteurs mais aussi les voyageurs.

### 2. Contexte actuel

Le 26 mai 2009, c'est-à-dire 48 heures après l'accident, la Commission Nationale PPT devait se réunir mais l'absence non motivée de plusieurs membres représentant le groupe SNCB force notre indignation mais surtout, empêche qu'elle puisse se dérouler dans des conditions normales.

Toutefois, l'arrivée d'un représentant de B-VN (on le saura par la suite, retenu dans une autre réunion) nous permet d'obtenir les premières informations relatives à l'accident de Dinant ainsi que l'évolution de l'état de santé de notre collègue.

À cette occasion, il nous est communiqué que l'analyse de risques relative à la mise en place de la

nouvelle procédure de départ, portes fermées, sera soumise à la réunion de la CNPPT du 16 juin.

En effet, lorsque nous recevons la convocation pour cette dernière, celle-ci reprend bien ce point à l'ordre du jour mais aucun document ne l'accompagne, ce qui par définition, nous empêche d'étudier le dossier avant la réunion.

Ce n'est qu'en séance, le 16 juin à 15h, que le Directeur Général B-VN nous remet les documents uniquement en néerlandais tout en nous précisant qu'ils ont été présentés au Comité de Direction de la SNCB le matin même.

Nous avons tancé la Direction B-VN qui, par son attitude, dénigre le bon fonctionnement des organes paritaires et nous place, une fois de plus, devant la politique du fait accompli.

Dans ces conditions, nous avons estimé que la concertation sociale était biaisée et nous avons insisté pour avoir le temps de l'analyse et de l'information sur un sujet aussi complexe que délicat.

De plus, nous avons exigé qu'aucune initiative ne soit prise en la matière sans évaluation paritaire.

Aujourd'hui, nous devons constater que notre prise de position n'est pas restée sans suite et que nos exigences ont été rencontrées. Enfin, le Directeur Général VG National nous a invités, le 3 juillet dernier, à une **réunion informelle** sur le sujet.

### 3. Notre position

Nous pensons que le dossier « départ portes fermées » mérite une réflexion plus étoffée car il pourrait engendrer des dégâts collatéraux notamment en matière du profil du métier d'accompagnateur.

La Belgique reste, en effet, une exception quant au rôle de sécurité

que joue le personnel d'accompagnement. Etant donné que dans certains pays, des trains voyageurs circulent déjà sans accompagnateur, nous souhaitons obtenir des garanties que l'objectif ne sera pas pour la Direction d'instrumentaliser cette nouvelle procédure de départ pour instaurer un concept de one-man-car cher depuis toujours à ses yeux.

De plus, les projets cachés et, plus particulièrement, en ce qui concerne le train «light» ou le RER ainsi que, les essais effectués, entre autres, avec du matériel conçu pour circuler sans accompagnateur (autorails type 41) ne sont pas de nature à nous rassurer.

Mais n'est-ce que le fruit du hasard ou bien de la préméditation ? Il est vrai qu'à ce sujet, nous avons rappelé qu'il y a quelques années, nous avons déjà été contraints de réagir avec fermeté lorsque la Direction voyageurs voulait que le conducteur de train assure les annonces à la place de l'accompagnateur !

Lors de la rencontre du 3 juillet 2009, la Direction est apparue disposée à débattre objectivement avec la CGSP et a accepté de tenir compte de nos inquiétudes afin de poursuivre le débat de manière plus sereine.

Le Directeur Général s'est voulu rassurant. Cependant, il devra être plus convaincant dans les instances paritaires où ces garanties devront apparaître de manière très explicite.

#### 4. Positions et conclusions de la CGSP Cheminots

L'émotion ne doit pas l'emporter sur la raison et il est exclu que la Direction se serve de ce dramatique accident pour faire passer ses mesures sans concertation paritaire préalable.



La CGSP est partie prenante pour une autre procédure de départ mais pas au prix d'un détricotage du métier d'accompagnateur.

Nous reconnaissons l'objectivité du rapport d'analyse des risques liés à la procédure de départ « portes fermées ».

Toutefois, nous nous limitons à apprécier sa portée dans le cadre de la législation du Bien-être au Travail et non à la sécurité d'exploitation.

Nous notons également que ce rapport épingle la possibilité de déplacement des risques vers d'autres acteurs.

Nous exigeons que la sécurité reste la priorité absolue et que les objectifs commerciaux ou de régularité ne la mettent pas en péril. Quelques exemples :

- les horaires des trains devraient être plus flexibles pour assurer

des correspondances dignes de ce nom ;

- limitation voire suppression de la « zone grise » en impliquant davantage Infrabel ;
- présence plus nombreuse du personnel de quai, la désertification des gares et les suppressions du personnel du mouvement n'ont fait que contribuer au sentiment d'insécurité.

De plus, nous demandons que tous les acteurs soient associés à la réflexion, il est indispensable qu'Infrabel et la Direction T&P soient concertés.

Enfin, toujours à votre écoute et soucieuse de tenir compte de vos avis, la CGSP organisera un groupe de travail consacré à cette problématique.

Bien cordialement.

Pierre LEJEUNE - Serge PITELJON  
Secrétaires Nationaux.

Avant de passer à l'examen des points à l'ordre du jour, le Président communique au sujet de la nouvelle procédure d'organisation des épreuves linguistiques mise en place par le Selor.

Les examens ne se dérouleront plus selon le principe d'acquisition des niveaux 1, 2, 3 ou 4 mais, désormais, ils mesureront le niveau de connaissance acquis selon que celui-ci soit « élémentaire » ou « suffisant ».

De plus, ils seront orientés vers le domaine professionnel des candidats, p. ex. : le transport.

Les attestations délivrées précédemment restent valables.

Enfin un projet de loi est en préparation et les nouvelles épreuves devraient pouvoir être organisées en septembre ou octobre 2009.

### Ordre du jour

#### 1. Approbation du PV de la réunion du 6 mai 2009

- Comité Masse d'Habillement, une réunion sera organisée en septembre 2009.
- Infrabel organisera, dans le courant du mois d'octobre 2009, une nouvelle épreuve d'agent technico-administratif.
- Indemnité de déplacement en vélo : en vertu des dispositions légales et réglementaires existantes, aucun système d'indemnisation ne sera instauré au sein du groupe SNCB.
- Une épreuve sera organisée afin de permettre le passage des commis aux écritures vers le grade de rédacteur.

De plus, une demande est formulée en faveur des 6 commis non-statutaires afin qu'ils puissent également y participer en vue de devenir statutaires.

- En complément des dispositions de l'avis 92H-HR/09, l'accès à l'épreuve spéciale d'agent commercial sera étendu aux commis aux renseignements téléphoniques.
- Epreuves de sélection nouveau régime : description des différents grades en tenant compte des attributions et responsabilités qui y sont attachés. Un document précisant le programme détaillé devrait être présenté en septembre. Nous insistons pour qu'il s'accompagne, dans le cadre de la formation professionnelle, du développement d'une préparation adéquate.
- Dans le cadre des tests d'aptitude organisés sur support informatique lors des épreuves de recrutement, nous déplorons que le rôle de l'observateur syndical soit devenu obsolète, si bien que le contrôle ne puisse plus s'exercer.

Dès lors, nous insistons pour que des mesures soient envisagées en vue de permettre aux délégués de remplir leur mission syndicale et d'assurer un retour d'informations.

- Signalement : il n'existe plus au sein du groupe SNCB de cas de signalement « mauvais ».
- Facilités de circulation : un groupe de travail sera mis en place

#### 2. Projet du futur Eurostar

Des représentants de la Direction Voyageurs International présen-

tent le projet de création d'une nouvelle entreprise ferroviaire Eurostar.

Dans la perspective de la libération, le 01.01.2010, du transport international de voyageurs par rail, Eurostar souhaite créer une société intégrée afin de pouvoir mieux faire face aux opérateurs concurrents.

Le grand défi pour Eurostar consistera donc en la consolidation de sa position sur le marché international. Pour y parvenir, les partenaires d'Eurostar sont convaincus que l'unique solution réside dans la création d'une société de plein exercice dont le management gèrera directement tous les leviers relatifs aux aspects commerciaux et aux moyens de production.

Pour Eurostar, c'est le seul moyen d'être proactif et d'uniformiser les intérêts de ses actionnaires (les exploitants actuels d'Eurostar).

Avec l'aval de l'Europe, l'État anglais, qui soutient cette vision, a repris les dettes d'Eurostar UK Ltd afin de ne pas mettre en péril la rentabilité de la société Eurostar intégrée.

La transaction consiste en la création d'une société de plein exercice, qui disposera d'une licence d'entreprise ferroviaire ainsi que d'un certificat de sécurité valable dans les trois pays. Dans cette société Eurostar intégrée, la SNCB serait actionnaire minoritaire, mais bénéficierait des résultats de l'ensemble des liaisons Eurostar.

La nouvelle société Eurostar se composera d'éléments existants ainsi que d'éléments développés dans le cadre du projet Futur Eurostar.

Les éléments existants sont pour la SNCB :

- la part indivisible dans la marque Eurostar ;
- la mise à disposition des conducteurs de trains et des accompagnateurs de trains.

Les éléments développés dans le cadre du Futur Eurostar sont :

- les contrats de service entre Futur Eurostar et la SNCB/SNCF, relatifs aux prestations de maintenance, à la distribution, aux opérations en gare de Bruxelles-Midi, au CAV-B, à la sécurité, ...
- la licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité valable pour le R-U, la Belgique, la France et le Tunnel sous la Manche ;
- des conventions entre Futur Eurostar et les gestionnaires d'infrastructure relatives à l'utilisation de l'infrastructure.

Les partenaires d'Eurostar ont pour objectif de rendre la société Eurostar intégrée opérationnelle pour le 01.01.2010. Cette date correspond au début des contrats de service entre la SNCB/SNCF et Futur Eurostar. La mise à disposition effective du personnel de la SNCB et de la SNCF ainsi que l'obtention du certificat de sécurité sont planifiés pour début février 2010.

En ce qui concerne plus particulièrement les prestations assurées aujourd'hui en Belgique par la SNCB, la mise en place du Futur Eurostar prévoit :

- la mise à disposition sur base volontaire de 16 conducteurs de train (en ce compris les standby) et de 1 SCST, instruction-traction ;
- la mise à disposition sur base volontaire de 12 accompagnateurs de train et de 1 instructeur (accompagnement) ;

- la conclusion de contrats de service entre la SNCB et Futur Eurostar, relatifs aux activités de maintenance, à la distribution, à la sécurité, au CAV-B, aux systèmes d'information, ...

Les employés mis à disposition travailleront pour la nouvelle entité, mais resteront membres de la SNCB. En d'autres termes, ils conserveront donc leurs droits individuels propres au statut du personnel, à savoir l'évolution de la carrière, les facilités de circulation et l'affiliation à la Caisse des Soins de Santé et au Fonds des Œuvres sociales de la SNCB.

Par contre, ils relèveront des dispositions applicables au sein de la filiale belge d'Eurostar en ce qui concerne la durée du temps de travail, les temps de repos et les congés, la formation professionnelle permanente ainsi que les règles en matière de sécurité et de santé.

La compétence en matière disciplinaire restera du ressort de la SNCB, l'intervention de la filiale belge d'Eurostar se limitant à la communication de fautes ou manquements éventuels commis par les employés mis à disposition dans le cadre de l'exercice de leur fonction

Nous ne souhaitons pas, compte tenu de l'importance des enjeux, nous prononcer sur ce projet et nous nous réservons le temps de la réflexion.

En effet, nous ne pourrions pas souscrire à la mise en place d'une entreprise ferroviaire qui organisera, de fait, les conditions du dumping social et constituera, d'une manière générale, une régression sociale pour les agents.

De plus, la CGSP souhaite entendre les collègues syndicalistes

français afin d'échanger des informations sur le projet.

Enfin, si la SNCF et les BR sont parties prenantes dans ce projet, la SNCB n'a, quant à elle, pas pris de décision quant à l'option à retenir.

Le document devrait être représenté à la réunion du mois de septembre.

### 3. Personnel de soudage

Etant donné l'évolution du métier de soudeur et les exigences de qualité imposées par l'introduction de normes (belges, européennes ou autres), il est proposé d'apporter les modifications suivantes pour le personnel de soudage.

#### 1) Modifications aux grades

Les actuels grades de soudeur et de soudeur spécialisé sont classés parmi les grades amenés à disparaître.

#### 2) Certification

Le personnel de soudage qui obtient une certification (selon les normes belges, européennes ou autres) peut bénéficier d'une allocation forfaitaire spécifique. Deux taux mensuels sont prévus en fonction du niveau de polyvalence correspondant à la certification obtenue.

#### 3) Fonction de technologiste en soudage

Afin de disposer de personnel spécialisé pour assurer la formation et l'agrément des soudeurs aux techniques de soudage propres à leur direction, ainsi que le suivi de la qualité des travaux de soudage exécutés, il est proposé de créer la fonction de « technologiste en soudage » pour ce personnel.

Cette fonction serait prévue au sein des directions I-Infrastructure et B-Technique et Production.

Nous émettons des observations quant à certaines dispositions contenues dans le document, si bien qu'il sera représenté à la réunion du mois de septembre.

#### 4. Personnel de logistique

Le travail dans les magasins des ateliers et des centres logistiques est en constante évolution, tant par le nombre croissant d'articles répertoriés que par les méthodes de gestion des stocks. Il s'avère dès lors nécessaire d'étoffer le personnel chargé des activités au sein de ces magasins.

Dans cette optique, le groupe SNCB propose :

- d'actualiser les conditions d'accès au grade d'agent de magasin (rang 8) ;
- de créer le grade d'agent de logistique (rang 7).

Par mesure transitoire, la première épreuve donnant accès au grade d'agent de logistique sera réservée aux agents de magasin, ainsi qu'aux agents détenant un autre grade qui :

- au cours des 5 dernières années, ont exercé de manière continue ou non pendant 3 ans au moins les fonctions d'agent de magasin ;
- font l'objet d'une déclaration d'aptitude délivrée par le chef immédiat.

Cette épreuve se limitera à la matière « Entretien » telle que prévue au RGPS Fascicule 501.

Les agents de la logistique auront accès au grade de coordinateur technique dans les spécialités



« Ateliers I », « Constructions métalliques et soudage », « Contrôles non destructifs », « organes mécaniques véhicules et installations », « Service de visite du matériel de transport » et « travaux, ainsi qu'au grade d'assistant technico-administratif » (rang 5).

#### 5. Indemnité de déplacement - Personnel de sécurité

La SNCB Holding propose d'octroyer l'indemnité de déplacement prévue au RGPS - Fascicule 523 - Partie III - Chapitre I, au personnel de sécurité pour les prestations effectives d'au moins 6 heures dans le train.

Nous contestons cette condition restrictive, si bien qu'un document sera soumis à la prochaine réunion.

#### 6. Allocation de bilinguisme fonctionnel pour le personnel de conduite des engins de traction

Par l'avis 87 H-HR/2009, les grades d'opérateur-conducteur infra, de coordinateur-conducteur infra, de premier coordinateur-conducteur infra et d'instructeur adjoint infra ont été créés.

Par l'avis 94 H-HR/2009, l'octroi d'une allocation a été accordé aux agents de la Direction I-Infrastructure titulaires d'un grade pour lequel la possession d'une licence de conducteur n'est pas exigée en vertu du RGPS - fascicule 501, mais qui sont en posses-

sion d'une licence de conducteur, autorisant la conduite au sens de la réglementation en vigueur.

La SNCB-Holding propose d'octroyer, aux titulaires des nouveaux grades, ainsi qu'aux agents de la Direction I-Infrastructure titulaires d'un autre grade et en possession d'une licence de conducteur A2, l'allocation de bilinguisme fonctionnel dans les conditions de l'avis 97 H-HR/2007.

#### 7. Congé parental

Suite à la motion d'ordre n° 423, déposée lors de la Sous-commission Paritaire du 6 mai 2009, il nous est communiqué que l'arrêté royal du 15 juillet 2005 et sa modification récente (dans laquelle il est stipulé que le congé parental pourra dorénavant être pris jusqu'à ce que l'enfant ait atteint l'âge de 12 ans) ne sont pas d'application pour les entreprises publiques autonomes.

Pour que ces mêmes conditions soient applicables aux entreprises publiques autonomes, l'arrêté royal du 11 juin 2002 doit d'abord être modifié dans ce sens.

Dès que cette modification (avec un nouvel arrêté royal) sera publiée, un document sera soumis à la Sous-commission Paritaire pour mettre la réglementation du congé parental en concordance avec ce nouvel arrêté royal.

Dans ces conditions, nous demandons que la Commission Paritaire « Entreprises Publiques » soit saisie de ce dossier.

Pierre LEJEUNE,  
*Secrétaire National.*

# Indexation des pensions

Pour les Camarades qui ne possèdent pas l'outil informatique

## Principe de base d'une indexation

Les pensions, tout comme les salaires, suivent l'évolution de l'indice-santé. Lorsque la moyenne arithmétique des 4 derniers mois de l'indice-santé atteint ou dépasse l'indice-pivot pour la fonction publique et les allocations sociales, les pensions sont indexées et donc augmentées de 2 %.

## Quelques notions pour bien comprendre le système d'indexation

L'indice des prix à la consommation = la valeur d'un panier de biens et de services.

L'indice-santé = le même panier duquel ont été retirés le tabac, l'alcool, le diesel et l'essence.

L'indice lissé = la moyenne arithmétique des 4 derniers mois de l'indice-santé.

L'indice-pivot = une valeur fixée préalablement ; lorsque celle-ci est atteinte ou dépassée, la valeur suivante est déterminée en effectuant : ancien indice-pivot x 1.02.

Ajustement de l'index = lorsque l'indice-pivot est atteint ou dépassé, il faut ajuster l'index utilisé pour le calcul des salaires et des allocations sociales.

## Application

Les allocations sociales, dont les pensions, sont indexées un mois plus tôt que les salaires.

Concrètement, lorsque l'indice pivot est atteint ou dépassé le mois A, les pensions à terme échus sont indexées à la fin du mois A+1 et les pensions anticipées au début du mois A+2 de manière à obtenir un effet simultané.

|  |
|--|
| Données relatives à la dernière indexation |
|--|

|  |
|--|
| Indice-pivot atteint ou dépassé en août 2008 |
|--|

|   |
|---|
| Indexation des pensions à terme échu le 30 septembre 2008 |
|---|

|  |
|--|
| Indexation des pensions anticipées le 1 <sup>er</sup> octobre 2008 |
|--|

Claudy DESCHAEPMEESTER,  
Secrétaire National.

## RECTIFICATION

Une erreur s'est glissée dans l'article « QUE FAIRE EN CAS DE DECES ? » 1<sup>er</sup> paragraphe, il ne s'agit pas de H-HR32 mais bien du bureau H-HR342. Merci de votre compréhension.

Claudy DESCHAEPMEESTER, Secrétaire National.

## SOMMAIRE

TRIBUNE mensuel de la Centrale générale des services publics (CGSP) de la FGTB

Éditeur responsable : Francis Wégimont • Place Fontainas, 9/11 - 1000 Bruxelles - tél. 02 508 58 11

### Infos générales • [www.irw-cgsp.be](http://www.irw-cgsp.be)

|   |        |
|---|--------|
| Dans nos régionales .....   | 2      |
| Édito • L'OCDE abuse .....  | 3      |
| Dossier • Pensions : des réformes au profit du capital .....      | 4 à 7  |
| Europe • Élections : la deuxième manche se joue cet automne ..... | 7 et 8 |

### Infos Cheminots • [www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)

|  |          |
|--|----------|
| Édito : Quand l'heure de vérité sonne .....                                    | 9        |
| Mise en place d'une nouvelle procédure de départ des trains de voyageurs ..... | 11 et 12 |
| Résumé de la sous-commission paritaire du 1 <sup>er</sup> juillet 2009 .....   | 13 à 15  |
| Indexation des pensions .....  | 16       |