

TRIBUNE

Belgique-
Belgie
PP-PB
B386



Membre de l'Union
des Editeurs de
la Presse Périodique

Bureau de dépôt
CHARLEROI X

P402047

FGTB **cgsp** **CHEMINOTS**

MENSUEL - 64e ANNEE - N° 10 - 24 NOVEMBRE 2008

Editeur responsable : F. WEGIMONT Place Fontainas 9/11 - 1000 Bruxelles
En cas de non distribution, prière de bien vouloir renvoyer à l'adresse ci-dessus.

Crise:
**la chute
d'un mythe**

voir pages 5 à 7

Page 3 :

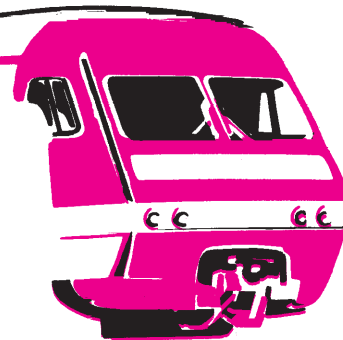
La crise financière
ou quand le capitalisme
est à bout de souffle...

Page 4 :

Mais que leur
avons-nous fait?

Page 9 :

Puisqu'il faut trinquer,
trinquons !



PUISQU'IL FAUT TRINQUER, TRINQUONS

En cette période de fêtes dites patronales, il est bien difficile et délicat de coucher sur le papier une quelconque réflexion qui soit porteuse de joie, de liesse ou même de petit air de réjouissance.

Tout se passe comme si Eloy, Barbe et Nicolas avaient été, eux aussi, ensevelis dans la crise des « **subprimes** », et que leur traditionnel message de début décembre, pourtant si souvent déstressant, apaisant voire même parfois quelque peu enivrant, avait éclaté comme des bulles. Non pas de celles-là qui donnent du pétillant à certains breuvages mais bien de ces bulles dites spéculatives qui donnent tant de fils à retordre aux gouvernements, aux bourses, aux banques privées, publiques, d'affaires ou même centrales, aux compagnies d'assurance, de réassurance, bref, à tout ce qui tourne autour et à l'entour de la finance, de l'économie.

Qu'on se place du point de vue micro, méso ou macro, tout n'est plus que morosité, une morosité qui se décline aux niveaux mondial, européen ou national ; une morosité qui est palpable tant au plan interprofessionnel qu'intersectoriel et même purement sectoriel.

C'est que, après Fannie Mae et Freddie Mac, il y eut Lehman Brother et puis bien d'autres pour faire la une Outre-Atlantique. En Belgique, c'est Dexia, Fortis et autre KBC qui ont fait et font toujours l'actualité et au-delà c'est toute l'industrie productive, celle que l'on qualifie en économie réelle qui est aujourd'hui plongée dans le marasme de la misère.

Mais si misère il y a, elle ne sera pas de même nature pour tous. Ce que d'aucuns qualifient aujourd'hui de « **krach du capitalisme** » ne se traduira pas, dans les faits, de façon analogue pour chacun des citoyens en ce bas monde et, j'en conviens avec une pointe de cynisme, on pourra même constater a posteriori que de-ci de-là, des faillites

publiques se seront soldées par des fortunes privées.

Il n'empêche que dans toutes les chaumières, et sous tous les cieus, on ne parle plus que de cela. De l'impact de la crise, des conséquences de ce qu'on nomme déjà « **récession** ». Et si à gauche, on se perd quelque peu en conjectures, à la droite de l'échiquier, certains entrevoient des solutions pour récupérer, évidemment sur le dos des masses laborieuses, ce qu'ils auraient perdu voire les plus-values qu'ils n'auraient pas réalisées.

Une fois encore, c'est le monde du travail qui sera amené à cracher au bassinet d'une crise qu'il n'aura pas fomentée, dont il n'aura que peu ou prou bénéficié et qu'il devra, pourtant bien chiquer.

C'est dans ce contexte, qu'invitées aux travaux du congrès de nos collègues des CC.OO espagnoles, les délégations étrangères ont préparé une intervention collégiale qui démontre, si besoin en était encore, que les préoccupations des cheminots à travers l'Europe et même au delà sont sinon les mêmes, à tout le moins similaires.

Je ne résiste, dès lors, pas au plaisir de vous livrer quelques extraits de cette intervention à laquelle nous avons contribué largement (traduction libre faite par l'auteur).

« ...Le secteur du transport ferroviaire souffre depuis plusieurs décennies d'une situation grave au niveau international et ce, concomitamment à l'introduction de politiques néolibérales fondées sur la libéralisation, la privatisation et la fragmentation des chemins de fer, la déréglementation des conditions de travail, la soustraction d'activités et l'externalisation de l'emploi.

Cette situation s'est encore aggravée avec l'arrivée de la crise financière actuelle, crise financière créée à l'instigation de structures totalement étrangères à l'économie productive réelle mais bien exclusivement axées sur la recherche de bénéfices rapides et sur la spéculation. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si les responsables de cette crise sont les mêmes que ceux

qui ont mis en œuvre les politiques de libéralisation au sein des chemins de fer. Ce n'est pas non plus une coïncidence si les recettes préconisées pour affronter cette crise sont fondées sur des réductions toujours plus drastiques de l'emploi et des conditions de travail alliées à plus de flexibilité.

Ceci devrait nous conduire à poser une réflexion: ne s'agit-il pas, en réalité, d'une crise virtuelle, d'une fausse crise créée de toutes pièces par les promoteurs du néolibéralisme, avec pour objectifs l'approfondissement de la précarité des conditions de travail, la recherche de la réduction de la masse salariale et la déréglementation du marché du travail ?

En outre, cette situation de crise affectera directement notre secteur car les solutions néolibérales en temps de récession se traduisent, en général, par encore plus de chômage, moins d'investissements et l'abandon de politiques dites sociales qui, pourtant, minimisent les effets de la crise sur les franges les plus nécessiteuses de la population.

Cela aura, au sein des chemins de fer, des conséquences graves : moins de passagers et moins de marchandises transportés. Ceci signifie : moins de revenus et donc, l'abandon d'investissements prévus en infrastructures et en matériels et, partant, de nouvelles pertes d'emplois dans le secteur.

Face à cette situation, les syndicats doivent redoubler leurs coopérations et leur solidarité, leur unité d'action afin de mieux répondre aux défis que nous aurons à affronter à l'avenir.

Nous devons éviter que les employeurs n'instrumentalisent la situation de crise pour mettre en œuvre des réductions et d'emploi et des conditions de travail. Au contraire, devons-nous redoubler de vigilance pour que, grâce à des fonds publics, soient accélérés les investissements, de sorte que des grands travaux d'infrastructure absorbent le chômage croissant dans la société et génèrent la relance de l'économie.

Nous devons protéger, plus que jamais, les conditions de travail des cheminots et des cheminots au niveau

mondial et tendre à une harmonisation de celles-ci à la hausse plutôt que de les laisser tirer vers le bas.

Les syndicats doivent véhiculer une réflexion, tant dans l'opinion publique qu'au sein de la classe politique, quant à la nécessité d'une économie à servir les personnes plutôt que le capital, le nécessaire besoin d'un transport ferroviaire au service du citoyen : durable, écologique, économique et social au lieu d'un chemin de fer au service du profit individuel... »

On perçoit aisément à travers cet extrait qu'une politique de grands travaux d'infrastructure, plus de services publics, plus de régulation collective et moins d'individualisme sont, en quelque sorte, nécessaires pour sortir du marasme dans lequel le capitalisme débridé nous a envoyés.

Evidemment ceci présuppose la volonté politique d'y parvenir, faire montre d'un peu de courage, aussi en politique, c'est à dire : **oser le déficit public.**

La récession ne sera enrayerée que par des outils proactifs de relance de l'économie, des politiques postkeynésiennes, seules salvatrices et au demeurant utiles voire nécessaires pour les populations, y compris les moins favorisées, n'en déplaise aux plus nantis qui n'ont pas pour habitude d'intégrer des concepts quelque peu altruistes.

C'est dans ce contexte que se sont ouvertes les négociations en vue de la conclusion d'un accord interprofessionnel (AIP) pour 2009-2010. En effet, patrons et syndicats vont entamer leur grand « round » bisannuel de négociations en vue de jeter les bases d'une convention nationale qui, valable pour tous les secteurs non publics fixera, entre autres, les conditions salariales minimales.

Pour ce faire, les interlocuteurs sociaux doivent, en vertu de la loi de 1996 relative à la sauvegarde de la compétitivité des entreprises, baser leurs négociations sur un rapport remis par le Conseil Central de l'Economie (CCE) et chargé de faire la comparaison de l'évolution salariale entre la Belgique et ses pays voisins et de déterminer ainsi une marge « indicative » de hausse possible des salaires pour les deux années à venir.

Pour la première fois depuis '96, le CCE, s'il a bien fourni une estimation officielle (sur base des prévisions de l'OCDE) de la marge possible de 6,4% (indexation comprise et évaluée à 4,8% - reste donc 1,6% de marge réelle à répartir sur deux ans), il n'a pas hésité à se nanter d'un scénario alternatif éta-

bli sur base des informations du Bureau Fédéral du Plan et prévoyant lui, une hausse moyenne des salaires de 5,1% dont 4,3% d'inflation (reste dans ce cas 0,8% négociable pour deux ans). Qu'en déduire ?

Primo : que compte tenu des turbulences dont sont l'objet les marchés boursiers et financiers, le CCE s'est montré plus que prudent dans l'interprétation de ses méthodes prospectives de prévision et s'est même réservé le luxe de donner deux marges reportant ainsi hors de son champ de compétence la charge de trancher.

Deuxio : qu'une bataille des chiffres est d'ores et déjà en préparation et que chacun pour sa partie (patronat d'un côté - syndicat de l'autre) prendra et argumentera sur base des prévisions qui lui conviennent le mieux. On entend d'ores et déjà des débats faire rage sur l'anticipation des dérapages des coûts énergétiques, l'indispensable sauvegarde de la compétitivité des entreprises, bref de la nécessité pour les travailleurs d'être responsables (à défaut d'être coupables) dans le cadre de la période difficile qui nous atteint et qui coûtera indubitablement cher en termes d'emplois...

Tertio : que partant, les négociations seront tendues, délicates, difficiles et que compte tenu de la conjoncture, l'accord social, s'il est mené à bonne fin, sera probablement très maigre pour les salariés en cette période de vaches de la même non opulence. Rappelons-nous que dans beaucoup d'entreprises, on négocie des accords « all in » c'est-à-dire indexation comprise et que, ce faisant, il ne restera que quelques miettes hors indexation.

Quarto : qu'il faut, dans ce contexte se remémorer qu'il y a quelques mois à peine, au secteur « cheminots » nous avons négocié un accord social (parfois décrié) aussi sur deux ans qui en garantissant l'emploi, augmentait tous les barèmes de 1000€, les chèques -repas de 0,70€, les primes de productivité et divers aspects sociaux et ce alors que nous avons connu trois fois 2% d'indexation durant l'année (la comparaison méritait peut-être d'être soulignée). Bref, retenons que toute négociation est toujours de plus en plus difficile et, le patronat et surtout l'actionariat qui voit ses espérances de rentabilité à 2 chiffres fondre comme neige au soleil va probablement comme chaque fois en temps de crise sortir son plan B pour récupérer ses pertes et ses manques à gagner en rognant une fois encore sur la masse salariale.

Le dernier élément que je voudrais souligner dans ce papier est corrélatif à ce qui se passe au sein de l'entreprise (un peu) mais surtout au sein du Gouvernement (beaucoup).

Une impression étrange semble transparaître de la classe politique belge pour l'heure et plus rien ne semble bouger, tout paraît figé comme si le spectre de la crise avait instantanément tout congelé. C'est un peu comme si la peur de la décroissance, voire de la récession, avait tétanisé nos élus et nos élus et que, hormis les sorties plus ou moins rassurantes sur la bonne manière dont la Belgique aurait appréhendé les séismes financiers qui font trembler toute la nation, plus rien n'aurait d'importance. Sauf...

Sauf que la campagne électorale pour les élections régionales, voire peut-être un peu pour les européennes, de juin prochain a été véritablement lancée par le MR qui l'a largement anticipée en envoyant des jolis noms d'oiseau à la plupart de ses petites sœurs et petits frères d'autres partis. Seuls les verts semblent momentanément épargnés. En voilà une excellente manière de resserrer les boulons et de se serrer les coudes pour affronter sereinement un avenir pourtant peu resplendissant...

Sauf que les élus (Open)VLD tiennent la une de l'actualité en amenant un peu de sujets nouveaux. Le plus souvent, c'est plus à cause de leurs frasques que grâce à leur compétence mais en sus, il en est et non des moindres qui, en ramenant à nouveau le débat sur le service minimum en cas de grève dans la fonction publique et ce en déposant une proposition de loi - alors que l'encre de l'accord que nous avons conclu quant à la gestion des conflits n'est qu'à peine sèche - jouent véritablement à l'apprentis-sorcier. Gageons que la Ministre tiendra le cap au risque de tout faire foirer.

J'en terminerai en me rappelant que « Si vis pacem, para bellum » (qui veut la paix prépare la guerre) et que partant et vu les attaques des partis de droite, défenseurs du capital et du capitalisme, tout se passe comme si la crise était fomentée de toutes pièces, voulues par ceux-là mêmes qui ont perdu en jouant et qui aujourd'hui veulent se refaire en spéculant... sur la récession.

Et si tout cela était par eux bien calculé pour nous faire trinquer ?

Nous faire trinquer, une veille de Saint Eloy ?

Alors Trinquons ! (et ce sont les cheminots qui font le train !)

G. Gelmini
Président.

DU SECRETAIRE REGIONAL PERMANENT ET DU PRESIDENT DE LA REGIONALE DU CENTRE, SECTEUR « CHEMINOTS »

En vue de pourvoir aux remplacements du secrétaire permanent régional et du président de la régionale du Centre secteur « Cheminots ».

Il est fait conformément au R.O.I. appel aux candidatures (Possibilité d'obtenir le R.O.I au sein de la régionale).

Pour rappel : L'on ne peut-être candidat qu'à un seul mandat, les candidatures doivent donc préciser clairement si elles sont déposées pour le poste de Secrétaire Régional permanent, ou de Président de la régionale.

Les principales conditions pour être candidat à l'un ou l'autre mandat, sont identiques :

- ▶ Être affilié à la régionale depuis au moins 5 ans.
- ▶ Avoir été élu délégué au sein de la régionale.
- ▶ Avoir suivi les différentes formations et participé aux différentes actions menées par le secteur.
- ▶ Ne pas être prépensionné ou pensionné.
- ▶ Ne pas cumuler de mandat politique et syndical.
- ▶ Être présenté par la section dont il dépend.

Déroulement de l'élection :

(Après avoir rempli les conditions ci-dessus).

- ▶ Élection par l'ensemble des affiliés de la régionale, actifs et pensionnés.
- ▶ Via un bulletin de vote déposé personnellement dans une des urnes (Au moins une urne par section + une urne à la régionale).
- ▶ Obtenir 50% des voix +1.
- ▶ Au cas où cette majorité absolue ne serait pas atteinte entre les différents candidats, un deuxième tour aura lieu lors du congrès entre les deux candidats ayant obtenu le plus grand nombre de voix.

- ▶ S'il y a un seul candidat, il n'y a pas lieu de procéder au vote, le candidat sera élu d'office.

Différentes dates à retenir :

- ▶ Clôture des candidatures le vendredi 09 janvier 2009 à midi.
- ▶ Réunions des sections pour valider les candidatures entre le 12 et le 17 janvier 2009.

- ▶ Les candidats retenus par les sections doivent obligatoirement signer le volet « A » (entre le 19 et le 23 janvier) concernant leur responsabilité financière au sein de la régionale.
- ▶ Les candidats auront près d'un mois pour se présenter sur les différents sièges de travail.
- ▶ Le congrès extraordinaire et l'élection se dérouleront le vendredi 20 février 2009.
- ▶ Le candidat élu sera détaché après accord du secrétariat national au 01/04/2009.

Les candidatures doivent être adressées au secrétaire permanent, 7, rue du Temple à 7100 La Louvière.

Challe Jean-Claude,
Secrétaire Permanent.

CHEQUE-SPORT

Suite à l'intervention de la CGSP-ACOD, le **Sous-comité National des Œuvres Sociales de ce lundi 27 octobre** a décidé d'une intervention dans le coût de l'affiliation à un club sportif sous la forme d'un

CHEQUE-SPORT
d'UN MONTANT DE 20,00€ par année/calendrier.

Conditions :

- ▶ Club sportif favorisant l'activité physique et constitué sous forme juridique reconnue,
- ▶ Mettant à disposition de ses adhérents l'infrastructure, le matériel et l'encadrement nécessaires à la pratique régulière d'un sport,
- ▶ Affilié à une fédération sportive reconnue sur le plan fédéral, régional ou provincial.

Cette intervention sera effective déjà pour l'année 2008, les demandes devront parvenir suivant les modalités prévues (formulaire à compléter) avant le 31 janvier 2009.

M. PRAILLET, C. DESCHAEPMEESTER, R.VERLEYSSEN
Secrétaires Nationaux.

SOLIDARITE SOCIALE

Pour 2008 et 2009, la Solidarité Sociale prévoit d'adapter certaines interventions voire d'en ajouter d'autres. Si ces mesures nouvelles sont déjà concrétisées pour 2008, celles de 2009 nécessiteront un complément d'étude.

2008

Intervention pour Gardasil et Cervarix (prévention du cancer du col de l'utérus)	Dès la publication du nouvel AR, il est prévu une intervention pour les jeunes filles de 16 à 18 ans
Intervention dans les frais d'abonnement à un club sportif	Intervention de 20 euros/an à partir de l'âge de 5 ans
Assistance au conjoint isolé	A partir du 1.11.2008, la contribution dans le prix de la journée est portée de 40,00 euros à 43,00 euros.

2009

Ces projets doivent encore faire l'objet d'un complément d'étude de faisabilité et n'ont pas encore été concrétisés)

projets	Proposition Solidarité Sociale
Garde des enfants pendant les mois de vacances juillet et août	Projet pilote à Bruxelles (à peaufiner)
Intervention ostéopathie (1 ^{ère} phase)	10 euros par traitement, 2 traitements maximum par an Etude supplémentaire : 1 ^{er} trimestre 2009
Intervention ostéopathie et chiropraxie (2 ^{ème} phase)	10 euros par traitement, 2 traitements maximum par an pour l'ensemble des 2 disciplines Etude supplémentaire après instauration intervention ostéopathie
Prothèses dentaires	Etude 1 ^{er} trimestre 2009
Montures lunettes, verres et lentilles	Augmentation de l'intervention de 10 euros pour les montures et les lentilles Etude supplémentaire : 1 ^{er} trimestre 2009

MESURES IMPOSEES



Malgré le bilan fort controversé de la mise en œuvre des premiers paquets ferroviaires, la Commission est sur le point d'atomiser les chemins de fer! Les demandes sociales pour le ferroviaire sont pourtant vivement exprimées (report modal, protection de l'environnement, enjeux climatiques, satisfaction des besoins de service public, sécurité...).

En revanche, elles ne sauraient se satisfaire de solutions purement idéologiques.

Nos technocrates européens, trop inspirés du modèle anglo-saxon, sont pourtant attachés à des concepts simplistes. Ils clament haut et fort que le développement du ferroviaire n'est pas satisfaisant et qu'il subit trop la concurrence de la route...

Il va sans dire que cette vision est pourtant totalement contreproductive voire ringarde. Ce sont en ces termes que les libéraux, du reste très fidèles aux valeurs boursières, s'adressent aux représentants des travailleurs pour forcer le destin, celui du monde.

Etant un système industriel intégré, le chemin de fer ne supporte pas la séparation de l'infrastructure et du matériel roulant car à terme, n'en déplaie aux grands argentiers de

la banque mondiale, la sécurité finira par en pâtir.

Mais personne n'est dupe, la stratégie consiste à démanteler le rail pour mieux le privatiser! Ensuite, en terme économique et de responsabilité, le mode ferroviaire implique un engagement en capital important.

Il ne tolère pas le parcellement de sa production pour satisfaire l'appétit de petites opérateurs avec pour seul objectif; le profit. De plus, sur le plan social, les conditions de travail des personnels conditionnent largement le niveau de sécurité de l'exploitation.

Tout le monde sait que le stress est devenu préoccupant. Toutes ces recettes libérales ont bien sûr leurs relais au sein des entreprises historiques.

Les directions de ces dernières trouvant là l'opportunité de dissimuler leur manque d'ambition et d'initiative.

Nous constatons une absence coupable d'investissements pour la recherche et le développement occultée par l'impérieuse nécessité de flexibilité. Plus que ce carcan idéologique libéral et ces solutions patronales fondées sur leur incapacité à innover, il faut, impérativement, avec les cheminots européens et les utilisateurs, engager une large réflexion sur d'autres alternatives, d'autres projets de Société. Dans le grand ballet ferroviaire, il nous faut enfin sortir des figures imposées pour laisser place à l'imagination, plus orientée vers de véritables valeurs humaines.

C'était tout le sens de la manifestation des Cheminots européens du jeudi 13 novembre où plus de 20.000 cheminots se sont donné rendez-vous à PARIS.

A cette occasion, nous ne manquerons pas de remercier les cheminots qui se sont mobilisés lors de cette journée.

S. PITELJON,
Secrétaire National.



DIVISER POUR REGNER



La coopération reste à nos yeux l'une des valeurs progressistes les plus réalistes. Les syndicats européens la présentent d'ailleurs comme meilleure alternative pour le développement du rail. Mais les technocrates libéraux en ont décidé autrement.

Ils ont imaginé les intrigues les plus raffinées pour contrecarrer les défenseurs de ce concept.

Ils ont parié sur l'interopérabilité en mettant en exergue le fait que la libéralisation était le seul projet à même de revigorer le rail. Pourtant, cette coopération chère aux cheminots se manifeste dans tous les secteurs d'activités propices au développement du rail.

Au fil des années et des paquets ferroviaires, la Commission a cherché à la réduire à une portion congrue.

D'inspiration libérale, l'Open-Access (libre circulation), véritable antithèse de la coopération, a fait son apparition sur le continent. Le choix des dirigeants des entreprises historiques a largement contribué à la mise en œuvre de cette concurrence effrénée.

A terme, cela conduira au détricotage du rail. Aujourd'hui, ces dernières utilisent ce principe pour attaquer les acquis sociaux du secteur.

Thalys, fruit de cette coopération, laisse aussi apparaître des changements inquiétants. Au fil des années, la coopération s'est érodée pour faire place au partenariat « light » qui apporte déjà des modifications au niveau du comportement des entreprises.

Il importe de rappeler que le poids et le sens des mots ont toute leur importance dans un tel contexte de libéralisation. Mais cela ne pouvait suffire, puisque dans son ultime phase, les équilibres devront être rompus pour mettre en concurrence les personnels des différents pays.

Aujourd'hui, nos directions parlent de réduire les coûts par le biais d'accords commerciaux et demain ?

L'exemple le plus marquant, c'est la décision, sans appel, de la SNCF et la DB de supprimer une relation de nuit entre Berlin et Paris via Bruxelles pour des raisons purement commerciales.

Qu'est ce qui a pu les motiver à opter pour le

contournement du territoire belge en laissant les voyageurs à destination de Bruxelles en rade ?

D'autres coopérations existent, laissant apparaître à chaque fois les mêmes intentions belliqueuses, comme pour nous rappeler que ce concept dérange.

Les cheminots se souviendront d'un ambitieux projet de coopération franco-belge dans le fret (SIDEROS) qui a échoué car le climat de convoitise était très perceptible.

Nous regrettons de tels comportements, d'autant que l'inquiétude est grande parmi les cheminots.

En effet, ils ont déjà perdu près de 50% d'emplois pour assouvir l'appétit des libéraux..

Serge PITELJON
Secrétaire National.



AVIS A NOS PENSIONNES

Suite à l'article du rail de novembre, RAIL FACILITIES nous informe que ETHIAS Assurances offrent aux Cheminots une réduction de 4% sur les assurances incendie-familiale-automobile, moto et cyclomoteur, accidents de la vie et assistance voyages.

Nos pensionnés peuvent également bénéficier de cette réduction.

LES REPONSES DE LA DIRECTION

CPC Réseau Accès Réseau d'octobre 2008

Comme demandé lors de cette réunion, vous trouverez ci-après les éléments de réponse que nous pouvons apporter à vos questions sur l'évolution globale de la situation du personnel et des activités au sein de la direction Infrabel-Réseau.

1) Situation du personnel mouvement

1. Recrutements

Pour 2008, 136 recrutements dans le grade de sous-chef de gare Infrabel sont planifiés. A ce jour, 105 recrutements réalisés et le solde de 31 confirmé dans le courant du 4^e trimestre 2008.

Il faut encore préciser qu'en supplément à cet appoint externe, 15 agents du grade de sous-chef de gare adjoint Infrabel sont lauréats en qualité de sous-chef de gare Infrabel.

Pour 2009, 213 recrutements dans le grade de sous-chef de gare Infrabel sont planifiés. Il est à noter que des épreuves de recrutements externes sont organisées à partir de septembre 2008 (séances d'information) afin de constituer une réserve suffisante de candidats pour répondre à cette demande de recrutements pour 2009.

Le total des recrutements programmés pour la période 2008/2009 est donc de 349 ce qui représente 16% du cadre actuel du mouvement.

Pour ce qui concerne la détermination des recrutements, nous avons, notamment, tenu compte de l'attrition naturelle mais également des départs prévus d'un certain nombre d'agents du mouvement Infrabel vers SNCB-VN et de la réalisation des mutations dans des délais raisonnables.

2. Formation des nouveaux recrutés 2008/2009 dans le grade de sous-chef de gare Infrabel

La formation de 23 agents s'est terminée dans le courant du mois d'octobre 2008.

A la date du 22/09/2008, la formation de 34 autres recrutés a débuté et une formation complémentaire de 11 agents est prévue pour le 17/11/2008.

Pour la formation du solde de recrutés de 2008 et des recrutements 2009, des mesures spécifiques sont déjà envisagées, dont le renforcement des équipes de formateurs, afin de répondre à ce défi avec la meilleure efficacité.

3. Déficit « cadre/effectif », octroi de temps partiels et diminution des retards dans l'octroi des jours de repos, CCP et congés.

A ce jour, la comparaison entre le cadre et l'effectif utilisable dans la catégorie mouvement accuse un déficit de 140 agents sur un cadre de 2194 ce qui constitue déjà une nette amélioration par rapport aux situations antérieures. De plus, l'appoint des 136 recrutés de 2008 et la poursuite des recrutements massifs en 2009 devront nous permettre de récupérer progressivement ce déficit ainsi que de faire face à l'attrition naturelle prévue et d'autoriser un certain nombre de temps partiels dans les conditions prévues par l'accord social 2008/2010.

4. Réalisation des mutations de Bruxelles vers la province

Un effort particulier est réalisé au niveau des recrutements pour permettre la réalisation des mutations du personnel de la GRI-R Bruxelles et du Traffic Control vers les autres GRI-R.

En effet, 38 des 136 recrutements de 2008 sont dédiés à ces sièges de travail et, de même, 45 recrutements 2009 sont prévus exclusivement pour Bruxelles.

Pour ce qui concerne la réalisation des mutations à court terme, une réunion a été dédiée à cet objectif en juin 2008. Les dates des mouvements de personnel programmés sont fixées entre septembre 2008 et janvier 2009 en fonction des possibilités et de la fin des formations.

2) Recrutements dans la famille « signalisation »

Les recrutements pour l'ensemble du contingent de 2008 est réalisé : (57 signaleurs de 1^{ère} classe recrutés) et les formations en cours.

Les procédures pour le recrutement du contingent 2009 (46 signaleurs) sont déjà en cours au niveau de H-HR et des formations sont déjà programmées avant fin 2008.



3) Résumé en chiffres

1. Situation du personnel Infrabel - Réseau :

Retard CCP/ Repos situation fin 08/2008 (nombre moyen de jours de retard par agent) :

Mouvement : - 13,42 • Signalisation : - 10,14
Accueil : - 03,94

2. Prévisions mutations - installations - recrutements 2009 :

Perspectives mutations programmées entre 01/09/2008 et 01/06/2009 :

Suivant la liste des décisions prises lors de la réunion du 19/06/2008 : 107 mouvements sont prévus

P 57 à réaliser :

Mouvement : 52 • Signalisation : 5 • Accueil : 35

Recrutement contingent 2009 :

Mouvement : 213 • Signalisation : 46 • Accueil : 27

Formations en cours à partir du 25/09/2008 :

Mouvement : 34 au 25/09/2008 + 11 au 17/11/2008
Signalisation : 35 • Accueil : 0

3. Temps partiels - situation 01/01/2007 - 01/07/2008 :

Accordés : 260 dont 92 mouvement et 47 signalisation
Refusés : 77 dont 44 mouvement et 9 signalisation

4) Politique d'Infrabel pour la concentration et le personnel des postes de signalisation

Les principes régissant la concentration des postes de signalisation actuels en 31 postes-chef et 11 postes

décentralisés en finalité sont bien déterminés et approuvés au niveau d'Infrabel.

De même, l'évolution, en conséquence de cette concentration, du personnel de desserte des postes de signalisation est déterminée et les recrutements du personnel sont adaptés à cette évolution afin de garantir la meilleure réutilisation possible du personnel du mouvement et de signalisation.

Les avis 22 PR/2000 et 85 H-HR 2006 (1^{er} supplément) permettent d'accorder une priorité au personnel de signalisation de la zone concentrée.

L'avis 49 H-HR 2008 prévoit également une priorité de réaffectation des agents du mouvement des postes de signalisation qui seront concentrés soit par transfert vers le poste de concentration, soit par transfert vers SNCB-VN lorsque ces agents effectuent encore des activités commerciales en sous-traitance pour cette direction dans le lieu de travail concerné.

5) Coaching

Les prestations et le cadre pour permettre la mise en place du projet « Coaching » sont prévus. Dans un premier temps, 18 agents du grade de chef de gare adjoint sont désignés à l'intérieur des 13 GRI-R.

Le statut spécifique de cette fonction fait l'objet d'une proposition transmise à H-R-Infrabel et H-HR. Ce problème relève de la compétence des organes paritaires.

La formation spécifique de ces agents est prévue, via une firme externe en fonction de l'expérience acquise pour d'autres projets similaires.

MONTANT MINIMUM GARANTI (suite)

Dispositions communes

- Le supplément minimum garanti découlant de l'application des dispositions énoncées aux points 1° et 2° ci-avant cesse d'être payé durant les années civiles au cours desquelles le pensionné exerce une activité lucrative quelconque qui lui procure un revenu brut annuel indexé égal ou supérieur à **867,76€** pour l'année 2008.
- Le supplément minimum garanti visé au point 3° cesse d'être payé pendant les périodes durant lesquelles la pension de survie est réduite ou suspendue en vertu des dispositions légales régissant le cumul d'une pension avec des revenus provenant de l'exercice d'une activité professionnelle (loi du 5 avril 1994) ou avec un revenu de remplacement (loi du 25 avril 2007).

• Lorsque le bénéficiaire d'un montant minimum garanti perçoit d'autres pensions, rentes, indemnités ou allocations résultant d'un accident du travail, d'un accident sur le chemin du travail, d'une maladie professionnelle ou d'indemnités d'incapacité primaire, d'invalidité, d'allocations de chômage octroyées en vertu d'une législation belge ou étrangère, celles-ci sont déduites du supplément selon des règles particulières.

• S'il s'agit d'un retraité marié, sont également déduits - dans une certaine proportion - du supplément minimum garanti, les revenus de l'activité professionnelle du conjoint ou les revenus de remplacement, les pensions ou rentes de retraite ou de survie, les allocations de chômage, etc.

1°, 2° et 3° voir tribune d'octobre.