

TRIBUNE

Belgique
Belgie

P.P. - P.B.

B386

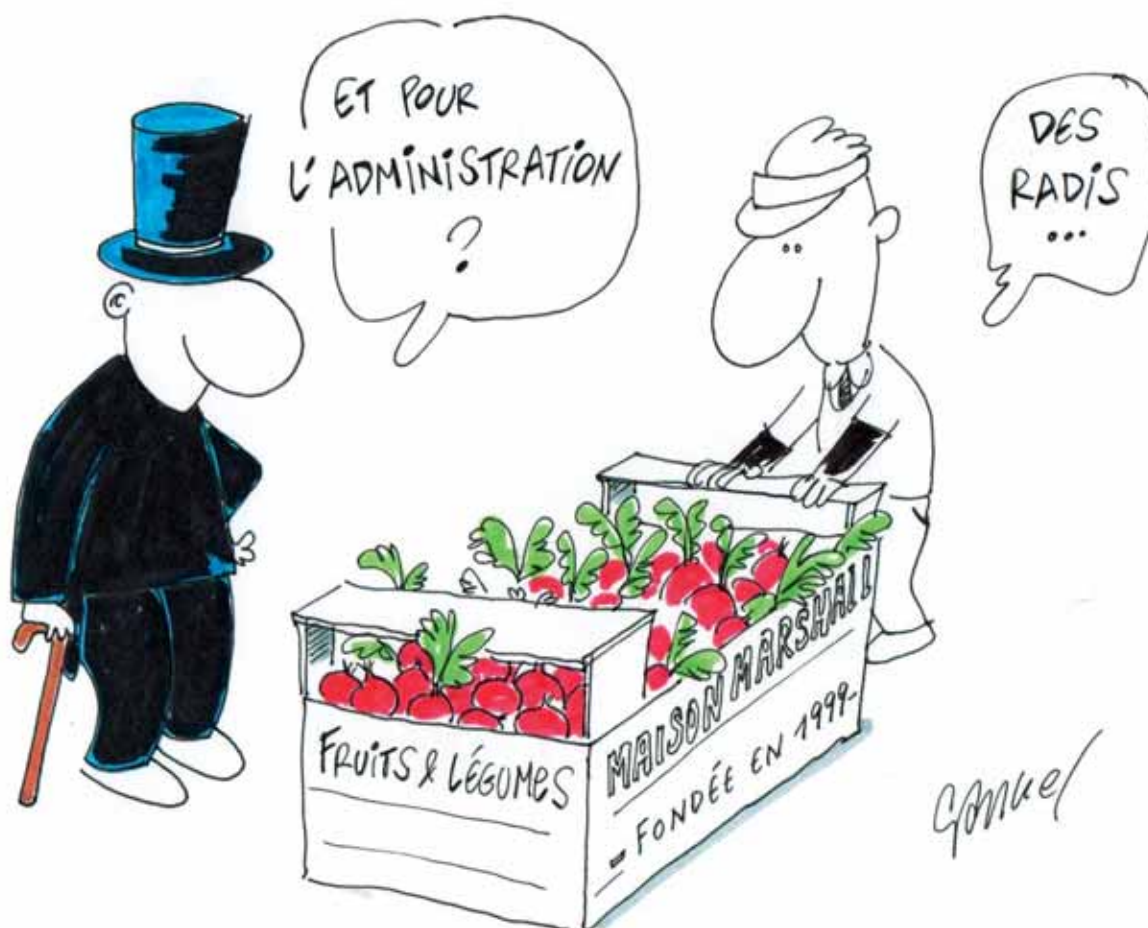
FGTB

CGSP

CHEMINOTS

MENSUEL
novembre 2009

PLAN MARSHALL 2. VERT



DOSSIER page 4

Sommaire détaillé page 16

Page 3 : ÉDITO

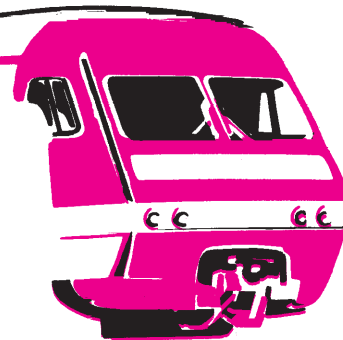
**La bourse
ou la vie ?**

Page 6 : ANALYSE

**Inscriptions
dans le secondaire :
le mauvais choix**

Page 9 : CHEMINOTS

**Croyons...
au wagon isolé !**



Croyons... au wagon isolé !

C'est avec tristesse et amertume que je me dois de prendre la plume ; **novembre 2009 restera ce mois maudit, à jamais gravé dans nos esprits !**

Deux accidents mortels en moins d'une semaine, c'est trop, beaucoup trop, pour toute la famille des cheminots !

Si l'accident est toujours un drame, l'accident du travail est une calamité qu'il faut à tout prix éradiquer. Si la recette miracle n'existe assurément pas, sauf à supprimer le travail lui-même, il appartient à chacun de mettre tout en œuvre pour que soit respectée la nécessaire sécurité du travail et en cela les critères de rigueur ne doivent souffrir d'aucune exception, n'en déplaise aux chantres du « tout-à-la-production » : ils doivent savoir qu'aucun délégué CGSP ne badinera avec la sécurité.

Novembre aura aussi été un très mauvais mois en matière de relations sociales au sein du « Groupe SNCB » puisqu'il nous aura fallu recourir à l'arme ultime lorsque la négociation n'est plus possible : j'ai nommé la grève. Et là, force m'est d'admettre que si, à certains endroits, la mobilisation a été exemplaire, à d'autres, elle fut plus mitigée même si l'action fut une réussite et permit, enfin, de reprendre un processus plus orthodoxe de négociations, négociations toujours en cours au moment où nous mettons sous presse.

C'est que l'inextricable dossier « Cargo » était, et est encore aujourd'hui, au centre des préoccupations et, au travers de son prisme quelque peu réducteur pour l'observateur peu averti, celui du **démantèlement programmé de tout le groupe SNCB**. Alors, où en est-on à l'heure où nous écrivons les présentes lignes...

1. Voyons d'abord les résultats bilancaires de la SNCB...

Si les chiffres de 2008 étaient globalement mauvais par rapport à 2007, tant en « voyageur » qu'en « marchandise » (pour mémoire, on affichait plus de 100 millions de pertes supplémentaires), le premier semestre 2009 peut être qualifié de catastrophique puisqu'il affiche des rentrées encore inférieures de 116 millions par rapport aux 6 premiers mois de 2008.

Malgré ces résultats calamiteux, la Direction de la SNCB estime pouvoir revoir ses prévisions 2009 à la hausse et de ne plus entrevoir, pour Cargo, qu'un déficit de 130 millions contre les 190 préalablement escomptés.

Comprenez qui pourra mais : ou les miracles attendus par le Vatican pour canoniser « Baudouin de Belgique » sont imminents ou il y a dans l'atmosphère ambiante comme un parfum de magie, de trucage, de mystification voire une symphonie des trois conjoints.

Ceci n'est toutefois guère rassurant : après des années dans le rouge pour le fret, voici que la maladie atteindrait aussi le service public, le « voyageur national ». Ne serait-on pas, quelque part, en haut lieu, en train de préparer la réalisation de prédications faites devant les antennes de la VRT (cfr : émission « Terzake ») ? Irions-nous de catastrophes en calamités et de désastres en cataclysmes ?

2. Pourquoi la filialisation de Cargo semble-t-elle inéluctable ?

C'est que toutes les prévisions, toutes les estimations, montrent que, dans le meilleur des cas, les actifs propres attribuables à l'activité « fret »

seront engloutis, par les déficits successifs, en quelques années à peine. Partant il faudra soit mettre la clef sous le paillason, soit recapitaliser.

Cette opération sera indubitablement considérée par les instances européennes qui chérissent tant les services publics, comme aide d'État. Alors que, si un dossier en restructuration du « fret » est introduit en suivant les « **lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires** » de 2008, l'examen du dossier bénéficiera d'un régime de bienveillance, plus flexible sinon plus clément.

Ces « **lignes directrices** » requièrent toutefois le respect d'un certain prescrit : le dossier doit être introduit avant le 31 décembre 2009, l'aide doit être unique et la branche d'activité doit être séparée juridiquement, sous la forme d'une société commerciale de droit commun, et doit constituer une entité économique cohérente et durable.

Si l'on rapproche cela de la situation bilancaire de la SNCB évoquée ci-avant, du fait qu'une entreprise publique autonome pourrait, dans un scénario du pire, juridiquement être déclarée en faillite à partir de juillet prochain (dès lors qu'à cette date l'immunité contre la faillite prévue dans la loi de 91 sera levée) au fait qu'une enquête est toujours pendante pour suspicion de subventions croisées dans le cadre des augmentations de capital prévues lors de la mise en œuvre des nouvelles structures, on comprend aisément que, dans le contexte politique tant européen que national qui est pour le moins peu favorable à la chose publique, les dirigeants opteront assurément pour l'introduction du dossier en restructuration de la branche fret et donc vers la filialisation de

l'activité même si nous ne cessons de dire et de redire notre farouche opposition à cette pseudo-solution.

3. Faut-il pour autant abandonner tout espoir, ne plus se battre ?

Certes non, bon nombre de leviers sont encore à utiliser pour minimiser les dégâts.

3.1. D'abord en termes de périmètre de la filiale...

On peut, en simplifiant l'analyse, estimer que le périmètre peut se circonscrire à cinq types d'activités : les activités commerciales (déjà filialisées), les services centraux et de planning, la traction, les RCC's et l'entretien du matériel roulant.

Nous œuvrons évidemment pour réduire à la portion congrue les activités à inclure dans la filiale et donc à en réduire le périmètre. Si la bataille semble bien engagée pour ce qui concerne l'entretien du matériel roulant, aujourd'hui c'est la traction et surtout les RCC's qui recueillent toute notre attention. Nous reviendrons plus loin sur ce dernier aspect mais **le combat s'annonce bien viril !**

3.2. Ensuite quant aux conditions de travail...

Il s'agit ici pour nous de négocier, dans le sens le plus étymologique du terme, les conditions de travail du personnel tant contractuel que statutaire qui sera utilisé dans la filiale et, en ce domaine aussi, certains ont les dents très longues. **La partie s'annonce d'ores et déjà rude !**

3.3. En ce qui concerne la situation administrative du personnel...

Il est évident que nous exigeons, tant pour le personnel statutaire éventuellement mis à disposition de la filiale que pour les contractuels, un maximum de garanties. Ici aussi, beaucoup d'incertitudes doivent être levées et des initiatives seront à prendre y compris probablement par le législateur. De même, nous paraît-il essentiel de réfléchir aux organes de concertation à mettre en œuvre pour assurer une représentation coordonnée des travailleurs (tant statutaires que contractuels) de la filiale. **Des innovations semblent ici aussi s'imposer mais ce ne sera pas aisé !**

Mais revenons au cœur du dossier.

On le perçoit, il s'agit d'un véritable test qui, si nous n'y prenons garde, risque bien de n'être que le premier mauvais maillon d'une longue chaîne qui conduirait irrémédiablement, étape par étape, au détricotage de toute l'activité ferroviaire. **C'est pour cela qu'il concerne tous les cheminots**, quels que soient leur grade, leur siège de travail, leur direction d'attache. C'est pour cela aussi que nous avons voulu laisser toutes les chances à la négociation pour arracher un maximum de garanties. **Mais notre bonne volonté aussi a des limites qui ne peuvent se franchir !**

Nous faisons le **pari** que le « wagon isolé » a de l'avenir, qu'il doit être déclaré « **d'utilité publique** » et donc **subsidé**. C'est pour cela que son traitement, les manœuvres, opérations à haute intensité de main-d'œuvre, doit rester dans le giron public, aux mains d'agents statutaires. Le supprimer serait désastreux et socialement et pour l'environne-

ment. A quelques encablures du grand rendez-vous de Copenhague, le chant des petites sirènes risque de se commuer en supplice acoustique digne de Guantanamo !

Pour ces raisons, avec nos collègues des autres entreprises ferroviaires historiques de toute l'Europe, nous manifesterons le jeudi 17 décembre - en marge du sommet européen des Ministres du transport - dans le quartier européen de Bruxelles !

Et à propos de pari, en cette période de « Grands Saints », Eloi, Barbe et autre Nicolas, ne serait-il pas de bon ton de s'en référer aux paroles de Monsieur Brassens qui, en faisant un clin d'œil un peu irrévérencieux à son voisin Blaise Pascal, chantait dans « le Mécristant » : « Mettez-vous à genoux, priez et implorez. Faites semblant de croire et bientôt vous croirez » bien sûr, comme la CGSP... au **wagon isolé !**

G. Gelmini
Président

Conférence internationale des accompagnateurs de trains

Vienne 5 au 7 octobre



La 13^e conférence internationale des accompagnateurs de train s'est déroulée à Vienne du 5 au 7 octobre 2009.

Cette réunion a eu lieu dans les locaux des chemins de fer nationaux autrichiens OBB.

Plusieurs pays européens y étaient représentés. Il s'agissait, notam-

ment, de l'Allemagne, de l'Autriche (pays organisateur), de la Belgique, du Danemark, de la France, du Luxembourg, de la Norvège et de la Suisse. Soulignons au passage le fait que deux pays (l'Espagne et l'Italie), n'ayant pu nous rejoindre, ont néanmoins apporté leur soutien à nos travaux.

Les thèmes de cette conférence internationale des accompagnateurs de trains étaient orientés, d'une part, sur la certification du personnel d'accompagnement et autres personnels de bord travaillant en interopérabilité (international) et, d'autre part, sur le fonctionnement du Dialogue Social Européen dans le ferroviaire.

Afin de permettre une meilleure compréhension sur les sujets traités, plusieurs présentations en « PowerPoint », commentées par la CGSP/ACOD, ont été visualisées à cette occasion.

Plusieurs experts de l'ERA désignés par l'ETF, dont un représentant de la CGSP/ACOD, ont fait rapport de la situation et des travaux en cours à l'agence ferroviaire européenne (ERA) sise à Lille.

Pour rappel, c'est la Directive 2007/59/CE (journal officiel du 3 décembre 2007) qui fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Partant, lors du vote en 3ème lecture, il a été décidé qu'en ce qui concerne la certification du personnel de bord, l'Agence Ferroviaire Européenne remettra un rapport, 18 mois après la date de son entrée en vigueur.

Sur la base de ce rapport, la Commission présentera le cas échéant, dans un délai de 30 mois après l'entrée en vigueur de la Directive, une proposition concernant la certification de ce personnel.

Les experts présents, ont bien confirmé que la date du 4 juin 2009 avait, bel et bien, été arrêtée pour adresser le rapport en question à la Commission assorti des recommandations. Or, à ce

jour, l'ERA n'est toujours pas en mesure de leur dire à quel moment ce rapport sera finalisé !

Vous trouverez, ci-dessous, la motion rédigée par les délégations présentes et adressée aux membres de la section ferroviaire de l'ETF.

A l'attention de la Section des Chemins de fer de l'ETF qui se tiendra le 12 novembre 2009 à Bruxelles.

Motion

Les délégations syndicales, SEV-ZPV (Suisse), ACOD/CGSP (Belgique), Transnet (Allemagne), Vida (Autriche), FNCTTFEL (Luxembourg), Norsk Jernbaneforbund (Norvège) Dansk Jernbaneforbund (Danemark), VSZ (Hungary), CGT (France), FO (France), représentant le personnel d'accompagnement des trains, se sont rencontrées les 05, 06 et 07 octobre 2009 en Autriche.

Les délégations présentes, par cette motion, apportent leur soutien aux positions et propositions défendues par l'ETF dans le cadre du dialogue social européen. En revanche, elles dénoncent l'attitude inacceptable des représentants de la CER lors des négociations sur la clause 4 de l'accord ETF/CER.

Plus particulièrement, les accompagnateurs de train :

► mettent en garde la Commission sur les conséquences de l'in-

stabilité sociale qu'engendrerait un positionnement partiel en faveur de la CER et qui, plus est, ne ferait qu'accentuer un dumping social qui devient de plus en plus insupportable pour la santé des travailleurs et la sécurité.

► se félicitent du travail de lobbying effectué par l'ETF en faveur de la certification du personnel d'accompagnement et souhaitent qu'elle persévère en ce sens en mettant en place, conjointement, une campagne de sensibilisation « grand public » dans le courant du premier trimestre 2010;

► demandent que l'ETF continue à jouer un rôle de coordination et d'accompagnement vis-à-vis des experts syndicaux qui la représentent à l'agence afin d'établir, en son sein, les tâches de sécurité et les compétences professionnelles du personnel de bord;

► réitèrent leur demande relative à la Directive 2002/844 concernant le changement des roulements des trains fixé au 2^e samedi du mois de décembre de chaque année. L'objectif étant de reporter d'au moins 1 mois sa mise en application dans le but de préparer suffisamment tôt le planning familial des fêtes de fin d'année.

► Enfin, le groupe demande à l'ETF d'engager, très rapidement, des contacts avec l'ensemble des syndicats affiliés afin de préparer une riposte d'envergure internationale pour lutter contre les méfaits de la libéralisation en Europe et empêcher, coûte que coûte, la libéralisation du trafic voyageur national.

Vienne, le 7 octobre 2009

Les syndicats CC.OO (Espagne) et CGIL-FILT (Italie) n'ont pas pu se rendre à la conférence mais ils soutiennent aussi la motion.



L'EUROPE ET L'ACTION !!!

La section ferroviaire qui s'est tenue ce jeudi 12 novembre 2009 à BRUXELLES peut être qualifiée d'historique.

En effet, à son ordre du jour figurait, **entre autres**, des points relatifs à la crise économique et à ses implications sur le secteur ferroviaire, à un avenir durable pour les transports et à la sécurité ferroviaire en référence à la conférence de la Commission Européenne (suite de l'accident ferroviaire de Viareggio/Italie).

Pourquoi pouvons-nous qualifier ce moment d'historique ?

Lors des débats animés sur les sujets, nous avons, avec la complicité de plusieurs pays, demandé de modifier l'ordre du jour de la section en y intégrant un point sur des actions européennes dans le courant du 1^{er} trimestre 2010.

Lorsque le point a été discuté, une déclaration du Secrétaire Général de la CGT/France des cheminots a permis de mesurer les effets catastrophiques, à la fois, de la libéralisation du fret et de la crise économique que nous subissons au grand dam des cheminots européens. Les collègues allemands suivis par la délégation belge de la CGSP/ACOD, des collègues anglais, espagnols, nordiques, italiens...et par le Président de l'ETF ont soutenu l'initiative. De plus, à

l'instar de ce qui s'est fait pour les dockers, l'ITF, par son représentant, a également apporté son soutien à cette initiative.

La section a d'ailleurs décidé, à l'unanimité, d'organiser une action, certes plus symbolique qui se déroulera lors du **CONSEIL DES MINISTRES EUROPEENS QUI SE TIENDRA A BRUXELLES LE MARDI 17 DECEMBRE 2009** à la demande de la CGSP/ACOD.

A cette occasion, l'ETF qui a chargé les syndicats belges d'organiser l'événement, remettra un préavis de grève qui annoncera les actions en question dans le courant des premiers mois de l'année 2010.

Afin de réunir toutes les conditions favorables à la réussite de ces actions, un groupe de travail se réunira dans les plus brefs délais afin de mettre en place une stratégie globale sur le plan européen.

Dès lors, afin de réussir le premier rendez-vous important, nous vous demandons de prendre contact le plus rapidement possible avec vos permanents régionaux afin que cette action puisse se dérouler avec un maximum de militants.

S. PITELJON, P. LEJEUNE,
Secrétaires Nationaux.



Rencontre européenne La libéralisation des chemins de fer

Lisbonne 9 et 10 novembre

Cette rencontre, organisée à l'initiative de nos collègues portugais, avait pour but d'analyser les conséquences de la libéralisation dans les chemins de fer et ses impacts sur, d'une part, la santé et la sécurité des travailleurs et, d'autre part, les conditions de travail et l'emploi.

Etaient présentes des délégations syndicales venant d'Espagne, de Grande-Bretagne, d'Allemagne, du Portugal et de Belgique.

Ce fut l'occasion d'apprécier l'état d'avancement de la libéralisation dans nos différents pays et les perspectives d'avenir.

Le premier constat qui fut établi est que l'implémentation des paquets ferroviaires est un désastre dans tous les pays, négatif sur les entreprises, pour les travailleurs et les usagers.

Les divers exemples qui ont été rapportés par les représentants nationaux, ont permis d'identifier une convergence d'effets négatifs :

- Absence d'avantages sur la qualité du service et la politique tarifaire ;
- Absorption et rachat des entreprises historiques, créant ainsi de grands groupes internationaux qui agissent à leur seul profit et au détriment de la coopération entre entreprises ;
- La déréglementation des chemins de fer conduit à l'augmentation des tarifs, à une dégra-

duction de la qualité des services offerts et porte atteinte aux conditions de sécurité ;

- Perte de milliers de postes de travail et dégradation des conditions de travail. Critères d'efficacité basés sur la seule réduction des coûts et non l'amélioration du service. Déréglementation des relations de travail, qui vise à augmenter le temps de travail conjointement à une diminution des rémunérations ;
- Dans le même temps, volonté de briser la solidarité des travailleurs par une accentuation des différences entre les agents. Cette incitation à la discrimination entre les travailleurs, s'exerce dans une logique d'un affaiblissement des droits de ceux-ci.

En outre, il a été réaffirmé notre rattachement à une vraie Europe des citoyens qui nécessite, entre autres, un renforcement d'un transport public de qualité.

En effet, le service public est essentiel à la garantie de mobilité des citoyens dans des conditions de confort, de sécurité et environnementales performantes.

De plus, il doit permettre un transport ferroviaire de marchandises indispensable au décongestionnement du trafic routier, à la diminution des coûts énergétiques et de la pollution.

En conséquence, les organisations syndicales s'engagent à renforcer leurs actions sur le plan international, en vue de permettre :

- Le maintien et le développement d'un chemin de fer de qualité et de service public ;
- La mise en place de normes sociales en vue de promouvoir la sécurité et la santé des travailleurs ;
- L'amélioration des conditions de travail des travailleurs et le renforcement du statut public. Dans ce but, elles décident d'organiser, à l'initiative de la CGSP Cheminots, la participation à une manifestation internationale qui se déroulera le 17 décembre 2009 à Bruxelles dans le cadre du Conseil Européen des Ministres des transports.

De plus, le même jour, différentes actions seront menées dans les pays respectifs.

Enfin, elles s'engagent également à mettre en place les conditions, en vue de l'organisation d'une journée d'arrêt de travail dans les chemins de fer au sein de l'Union Européenne.

Ce dernier engagement, proposé par la CGSP Cheminots, est particulièrement encourageant et important puisqu'il constitue, à nos yeux, le point de départ d'une véritable coopération syndicale qui privilégie et organise l'action syndicale européenne au-delà des déclarations d'intention.

Pierre LEJEUNE

Du neuf à partir du 1^{er} janvier 2010 Remboursement des prothèses spéciales et implants dentaires

PROTHESES DENTAIRES SPECIALES

Afin d'améliorer le remboursement des prothèses en question, il est proposé de ne plus tenir compte lors du calcul de l'intervention de la Solidarité Sociale de la notion de « dents attenantes », les autres conditions d'intervention demeurent inchangées.

Dès lors, les frais inhérents au remplacement des prothèses dentaires spéciales seront indemnisés en multipliant la somme de 164,50€ par le nombre de dents composant la prothèse.

IMPLANTS DENTAIRES

Afin de faire face non seulement aux carences de l'assurance obligatoire mais aussi à l'émergence d'une demande au sein de la population des cheminots, il est proposé que la Solidarité Sociale prenne partiellement en charge les frais de placement des implants aux conditions suivantes :

- La mesure s'adresse à tous les bénéficiaires de la Caisse des soins de santé pour autant

qu'ils ne puissent prétendre aux interventions en la matière de l'assurance obligatoire soins de santé,

- L'intervention de la Solidarité Sociale s'élève à 164,50€ par dent, à l'instar de ce qui est remboursé pour les prothèses spéciales dont question ci-avant et couvre tant le placement de l'implant que la dent artificielle,
- l'intervention est liquidée sur production par le bénéficiaire

d'une attestation établie par le dentiste mentionnant le type de prothèse placée, la numérotation de la ou des dent(s) remplacées, la date de la prestation ainsi que le prix payé,

- les dents remplacées peuvent être des molaires, prémolaires, canines ou incisives,
- le délai de renouvellement est fixé à 7 ans,
- l'intervention de la Caisse de Solidarité Sociale est ventilée sous le numéro de code 060.

CI. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National.

Uniformes du personnel de vente

Suite à l'intervention de la CGSP/ACOD, nous avons obtenu qu'à l'occasion de l'introduction du nouvel uniforme, le personnel de vente soit doté d'une tenue complète à l'exception du képi et de l'anorak ou de l'écharpe.

Toutefois, le personnel appelé à intervenir en dehors des guichets pourra également disposer de l'anorak (par exemple pour la desserte d'un kiosque d'information mobile). Cette dérogation sera soumise à l'accord du Manager de région.

M. PRAILLET,
Secrétaire National.

Toujours à partir du 1^{er} janvier 2010 en ce qui concerne les centres de jour pour personnes âgées

Par centre de jour, il faut entendre, d'une part, les centres de jour personnes âgées qui, sont des lieux généralement annexés à une maison de repos où les personnes âgées de plus de 60 ans présentant une perte d'autonomie peuvent passer la journée et d'autre part,

les centres de soins de jour pour personnes âgées qui sont des centres d'accueil de jour mais qui comprennent une équipe de personnel soignant.

Les personnes âgées de plus de 60 ans qui fréquentent ces éta-

blissement agréées par l'autorité fédérale compétente et présentant une perte d'autonomie importante.

Une intervention forfaitaire de 5,00€ par jour pour une durée de 50 jours ou plus par année.

CI. DESCHAEPMEESTER,
Secrétaire National.

Comité de la masse d'habillement Compte rendu de la réunion du 19 octobre 2009

La CGSP déplore que cette instance paritaire ne se soit plus réunie depuis des mois alors qu'une procédure de renouvellement des uniformes est en cours.

Nous exprimons notre désapprobation quant à cette lacune qui, une fois encore, dénigre le bon fonctionnement du dialogue social et relève de la politique du fait accompli.

Afin de nous permettre de répondre aux préoccupations et au mécontentement grandissant du personnel concerné, nous exigeons que le Comité soit saisi de toutes les questions relatives aux vêtements.

Selon nous, les choix qui doivent être opérés en la matière relève de la compétence exclusive du Comité de la Masse d'Habillement et il est exclu qu'ils soient subordonnés à des décisions unilatérales prises à l'initiative d'un Comité de Direction.

Il est indispensable qu'il échoie au Comité de la Masse d'Habillement, conformément aux dispositions du RGPS 561, d'être consulté et associé à toutes les décisions.

Nous nous opposerons à toutes autres démarches contraires à ces principes.

Enfin, nous souhaitons que le Comité soit composé de membres représen-

tant l'ensemble du Groupe SNCB (Holding, Infrabel et SNCB).

Le Président en prend acte et assure que des réunions régulières seront organisées.

Il est ensuite procédé à l'examen de l'ordre du jour.

1) Déroulement du test de port

Suite à l'appel d'offres, plusieurs firmes ont fait parvenir différents projets.

Parmi ceux-ci, un seul a été retenu par un jury composé de représentants du Groupe SNCB et des membres du personnel.

Il a ensuite été procédé à un test de port parmi les agents concernés. Il est toujours en cours actuel-



lement et il est prévu qu'il se termine le 26/11/2009.

Nous informons le Comité des réactions qui nous sont parvenues consécutivement à ces tests, elles sont relatives entre autres à :

- qualité du tissu des pantalons
- chemises et chemisiers trop courts, clairs et transparents
- vestes trop claires et salissantes
- coiffe, matière en mousse pas adaptée et choix de la couleur douteux
- délavage des couleurs (orange en particulier)
- présence inadaptée du logo B

2) Composition du paquet de base

Nous soulignons que la composition du paquet de base est nettement insuffisante, elle ne comporte en effet que 2 chemises manches longues et 2 chemises manches courtes.

Nous proposons que ce paquet passe à 8 chemises au total, l'agent se réservant le choix de l'option manches courtes ou longues.

3) Commande et livraison du nouvel uniforme

Nous sommes informés que la fourniture des nouveaux uniformes est planifiée pour août 2010 et leur mise en vigueur en octobre 2010.

La livraison de ceux-ci devrait se faire par un envoi postal au domicile des agents !

Cependant, la possibilité existera d'opter pour une délivrance au siège de travail.

Nous posons encore des questions quant à l'utilisation des points encore disponibles et l'usage qui pourra en être fait.

Enfin, il nous est communiqué, que durant cette période transitoire, il ne sera plus réservé de suite

favorable aux demandes actuelles de renouvellement.

En effet, le stock encore disponible est réservé aux nouveaux recrutés ainsi que pour faire face aux situations urgentes ou imprévues.

En conclusion, le Président souhaite que nous fassions parvenir, par écrit, l'ensemble de nos remarques et observations pour la prochaine réunion. Celle-ci est fixée au **lundi 07 décembre 2009**.

Dès lors, afin de nous permettre de formuler, en temps opportun, toutes nos remarques et suggestions en la matière, je vous prie de bien vouloir me transmettre, pour le **20/11/2009 au plus tard**, les éléments concrets qui vous ont été communiqués en retour d'information par les affiliés de votre régionale.

Pierre LEJEUNE
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

Actualité • Dans nos régionales	2
Édito • La bourse ou la vie ?	3
Dossier • Le Plan Marshall 2.vert : une touche verte sans argent	4
Analyse • Inscriptions dans le secondaire : le mauvais choix	6
Poste • Facteurs : pas de quartier !	8

Infos Cheminots • www.cheminots.be

Édito • Croyons... au wagon isolé !	9
Conférence internationale des accompagnateurs de trains	10
L'Europe et l'action !!!	12
Rencontre européenne - La libéralisation des chemins de fer	13
Du neuf à partir du 1 ^{er} janvier 2010 - prothèses et implants dentaires	14
À partir du 1 ^{er} janvier 2010 - les centres de jour pour personnes âgées	14
Comité de la masse d'habillement - compte rendu de la réunion du 19 octobre 2009	15