

BANQUES PUBLIQUES

PRIORITÉ DE GAUCHE



DOSSIER page 4

Sommaire détaillé page 16

Page 3 : ÉDITO

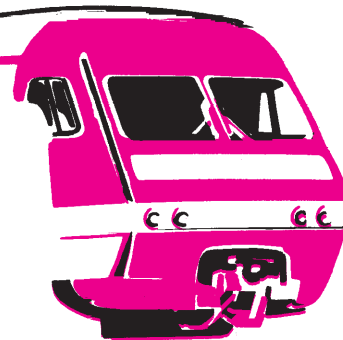
**La face cachée
du budget wallon**

Page 6 : ENTRETIEN

**Sophie Heine
«Une gauche
contre l'Europe»**

Page 9 : CHEMINOTS

**«TINA» :
le retour**



« TINA » : LE RETOUR

Depuis maintenant des mois, nous essayons de trouver des solutions pour sortir du marasme dans lequel les grands gestionnaires de la SNCB, avec toute leur connaissance en matière de stratégie du marché, avec leur clairvoyance incommensurable, leur science de l'anticipation, leur flair, leur odorat leur lucidité légendaires nous ont véritablement engloutis.

Depuis des mois, nous tentons de sortir, la tête haute et l'échine pas trop courbée, d'un dossier B-Cargo dans lequel on nous a cadennassés en augmentant, pour des raisons à l'époque bien obscures, le cadre d'une « **Division Marchandise** » de la SNCB de moins de 500 agents, début 2005, à près de 3000 unités.

C'est que pour des raisons dites d'autonomie de fonctionnement, de mise en œuvre d'un concept appelé pompeusement « **Production and Logistic** » (en anglais dans le texte) que des mutations purement administratives et uniquement virtuelles ont transféré des milliers d'agents qui bien qu'œuvrant essentiellement, voire exclusivement, pour B-Cargo étaient affectés, depuis toujours ou presque, dans d'autres directions du groupe SNCB. A l'époque, et nous l'ignorions tous, ils allaient être ainsi nantis d'un billet « **aller** » dont le petit frère « **retour** » sera des plus compliqués à décrocher. Qu'importe puisque tous, nous étions logés au sein du « Groupe SNCB » bien soudé.

Depuis, le brave Chronos n'a cessé d'égrainer son chapelet temporel, et les chemins empruntés par les uns s'en sont écartés de ceux des autres à telle enseigne qu'il est bien

compliqué de les faire, à nouveau, converger. C'est ainsi qu'on a le sentiment de nager, plutôt de ramer, dans un long fleuve peu tranquille qui nous conduit inexorablement vers cet estuaire qui nous projettera et nous noiera, à jamais, dans la gueule de cette « **mer qui prend l'homme** ».

C'est qu'au cours des nombreuses et infructueuses discussions relatives au dossier Cargo, vous vous souviendrez que le « **management** » a tenté, à de nombreuses reprises, de nous faire concéder certains aspects sociaux et réglementaires sous peine de nous imputer, ce qu'il fera de toutes façons, le cuisant échec d'une réforme pourtant bien nécessaire. Jamais nous n'avons consenti à jouer dans ce marché de dupes, dans ce détricotage savamment orchestré de notre statut.

Alors, dans le vieux grenier de leur antre droitier, ces chantres du libéralisme outrancier, ont retrouvé, dans le grimoire de parchemin un peu jauni de « **Tante Maggie** », très à propos en cette période d'Halloween, la recette miraculeuse du syndrome « **TINA** ».

« **TINA** » : cela n'a rien à voir avec Madame **Turner**, voix ô combien magnifique et d'ailleurs magnifiée, du « **Rythm and Blues** » sauf à considérer que ce mot soit tout simplement le meilleur... « **simply the best** » comme elle dirait...

Non, « **TINA** » n'est autre que l'acronyme de « **There Is No Alternative** » (*il n'y a pas d'alternative*), expression dorénavant bien connue qui était le mantra fétiche du règne de Premier Ministre de **Margaret Thatcher**, alors qu'elle et les siens évoquaient à l'envi leur croyance dans le capitalisme et le libre marché, seul moyen pour redémarrer, au plan économique, sur base de l'épave laissée par des années de gouvernement travailliste. On sait ce qu'il en sera,

singulièrement dans les chemins de fer britanniques.

Mais notre « **TINA** » à nous est bien plus pernicieuse encore puisqu'elle met en jeu des acteurs réputés inflexibles, incontournables et dotés de toutes les vertus, j'ai nommé les **technocrates européens**.

C'est dans la recapitalisation qu'elle va pouvoir le mieux s'exprimer. Car c'est évident, pour être encore, demain, vivant et viable le « **New B-Cargo - version 2010** » devra être recapitalisé. Et pour monter le dossier en « **recapitalisation** » il faudra que celui-ci satisfasse aux exigences émises au travers des lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires, lignes qui, on le sait, n'ont aucune valeur juridique puisque ne ressortissant pas de textes légaux tels que **Règlements** ou **Directives** mais... « **TINA** ».

Cependant, d'autres contraintes viennent compliquer les choses...

C'est qu'une enquête est toujours en cours auprès de la Commission Européenne dans le cadre des augmentations de capital consécutives à la séparation en trois de notre bonne vieille SNCB de 2004. Et que la Commission, grande gardienne de l'éthique devant l'infini et des traités devant les Etats, par elle finis, suspecte que la SNCB a déjà bénéficié d'aides d'Etat par le biais de subventions croisées dans le cadre des augmentations de capital réalisées avant 2008. Il y a donc intérêt à « **bien se conduire** » même devant une Commission finissante (puisque'elle expire au 31 décembre), déjà en affaires courantes et sans possibilité d'initiative avant l'arrivée de la nouvelle équipe. « **TINA** ».

Cette assertion est d'autant plus contraignante qu'on ne peut évidemment demander ni espérer le

moindre délai, la moindre largesse dès lors que notre petit royaume aura la charge de coraquer la noble institution dès le second semestre prochain en la présidant et que partant nous ne pouvons nous comporter qu'en élève exemplaire. « **TINA** ».

Et les mêmes lignes directrices d'établir que la Commission exigera, dans le cadre de la restructuration et comme préalable à l'attribution de l'aide, la séparation juridique de la branche fret concernée et sa transformation en société commerciale de droit commun. En législation belge cela signifie qu'il faut filialiser et que la filiale ainsi constituée doit prendre la forme d'une société anonyme (S.A.) ou d'une société privée à responsabilité limitée (S.P.R.L.). « **TINA** ».

Et voilà ainsi trouvée la clef du mystère, voici résolue la quadrature du cercle du statut : en filialisant une part importante de l'activité de l'entreprise publique, on se départit de la contrainte statutaire. Ni vu, ni connu, l'affaire est emmanchée, les cheminots aussi... puisque « **TINA** », et puis, après tout, c'est pas nous, c'est l'Europe !

Bien vu ! Bien joué ! Mais ce serait sans compter sur la combativité des cheminots qui sont bien autre chose que de simples moutons bêlants. C'est tous qu'ils sont par la problématique concernés car si aujourd'hui c'est bien de Cargo qu'il s'agit, **demain, à qui le tour ?**

Quand aux femmes et aux hommes politiques de ce pays qui nous font de magnifiques tirades en relation avec Kyoto, Copenhague, le développement durable... Comment ne déclarent-ils pas le wagon isolé d'utilité publique, laissent-ils démanteler la vénérable SNCB et abandonnent-ils un des fleurons publics de notre pays, comme on le fit, jadis, avec la CGER, l'OCCH, la SABENA et autre ABX...

Ne rien voir relève peut-être de l'inattention, ne rien dire de l'erreur mais ne rien faire serait une faute !

C'est tous que nous sommes embarqués et partant, pour nous aussi : « **TINA** » !

G. Gelmini, *Président*

Intervention au conseil d'administration de la SNCB du vendredi 2 octobre 2009



un Business Plan en vue du redressement de l'activité fret de la SNCB.

En ces temps qui paraissent pourtant bien lointains, nous sommes toujours dans une SNCB unique et unitaire et la division « **marchandise** » gère moins de 500 cheminots.

A l'époque, et vu la situation bilantaire lourdement déficitaire de la division Cargo, 4 possi-

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Administrateurs, Monsieur l'Administrateur-Délégué.

Si nous nous sommes invités, de façon un peu cavalière, je le concède, à assister à vos travaux, c'est parce que nous avons le sentiment que devant ce Conseil, la vérité est tronquée, travestie, masquée.

Et lorsqu'on pense travesti, masque, on évoque Venise, son carnaval, ses canaux, ses gondoles et ses gondoliers, les chanteurs de Belcanto... Oui, Monsieur l'Administrateur-délégué celui que vous incarneriez à merveille si vous ne présidiez pas aux destinées d'un mode de transport, noble lui aussi, mais bien terrestre, le chemin de fer, celui que vous menez en bateau et que vous êtes en train de couler.

Mais fini les métaphores, bas les masques, la réalité, la vraie, celle qui est dure comme le fer, le chemin de fer.

En 2003, est établi, sur les conseils d'un consultant bien connu et qui laissera des traces dans la maison,

bilités échoient :

- soit on arrête l'activité,
- soit on vend,
- soit on transfère tout vers une filiale, start-up à créer,
- soit on fait une solide restructuration et on continue au sein de la SNCB.

Conjointement, patrons et syndicats, nous opterons pour la 4^e possibilité.

Entretemps, et pour des raisons d'autonomie, à l'époque bien obscures pour nous, on portera par transferts intramuros, le nombre de cheminots affectés à cette toujours division « **marchandises** » à près de 3000 unités.

Et la nième restructuration de s'enclencher...

Par le biais de métiers puis de grades, de cadres transitoires, cadres cibles et autres trouvailles réglementaires, nous, les travailleurs perdrons 25% de notre effectif avec pour corollaire, une augmentation de la polyvalence, de la mobilité, de la flexibilité et de la productivité (plus de 40%).

On peut dire qu'on a déjà donné et bien donné et il n'y a pas si

longtemps, moins de 4 ans ! Mais revenons à aujourd'hui.

Nonobstant cette énorme restructuration, on nous présente, à nouveau, la situation comme étant catastrophique et la crise, celle des banques et qui atteint aujourd'hui l'industrie, n'en est qu'un facteur aggravant.

85 millions de déficit dits récurrents et chaque mois qui passe d'accentuer encore un peu plus la situation d'au moins une dizaine de millions complémentaires. 200 millions de négatif prévus pour l'exercice 2009 !

Mesdames, Messieurs, à vos calculs, à ce rythme là, si rien ne change, nos fonds propres de 515 millions seront rapidement avalés, engloutis d'ici fin 2011. Il nous faut réagir !

Et comment faire... on va en parler aux syndicats... car, évidemment, la clef c'est la variable d'ajustement universelle et facile, la masse salariale.

C'est ainsi que, fin 2008, le tapis rouge nous est déroulé au siège d'IFB à Anvers pour nous expliquer que la situation est difficile, périlleuse, inextricable et que des concessions devront être faites. Ah, c'est vrai Anvers... pour nous mener en bateau, le site était plutôt bien choisi !

Depuis lors, les réunions informelles ou pseudo formelles se sont enchaînées à un rythme tellement soutenu qu'à chaque fois, nous avons l'impression d'entendre la même chose...

C'est que, à vrai dire, nous entendions la même chose.

Nos remarques, nos commentaires, nos mises en garde, nos coups de gueule, parfois, rien n'était entendu, rien n'y fit... le soi-disant dialogue n'était de fait qu'un monologue. Celui de l'Administrateur-Délégué et de sa cour, ceux-là même qui s'époumonent à dire qu'ils ont rédigé un plan industriel, papier dont nous ne verrons la couleur, in fine, que le 24 août,

soit il y a un bon mois et qui n'est qu'un plan de casse social, dont les chances d'aboutissement à bonne fin sont pour le moins réduites, plan qui de surcroît ne peut être mis en œuvre qu'à travers un authentique démantèlement du statut du cheminot.

Vous me direz que j'y vais fort, que je généralise et qu'il ne s'agit, finalement, que du personnel affecté à B-Cargo, personnel qui doit bien comprendre que... tout cela pourrait être vrai si, et comme il aime s'épancher dans les médias, l'Administrateur-Délégué n'y annonçait pas que, au travers de l'expérience marchandise, on a beaucoup appris pour s'armer et faire face à la libéralisation du voyageur de demain, libéralisation qu'il a déjà, lui, programmée en 2016-2017.

Et d'expliquer que nos difficultés résident en l'arrivée de concurrents qui, eux, ne vivent pas dans un environnement statutaire et que, le marché entend que le meilleur service lui soit rendu au meilleur prix. En cela, la SNCB et seule la SNCB souffre de règles strictes qui constituent autant de freins à la polyvalence, à la flexibilité, à la mobilité à la productivité.

Point n'est besoin d'être grand clerc pour percevoir, au travers de tels propos que l'ennemi n'est pas le concurrent extra ou intra modal mais bien les règles sociales inhérentes à notre statut du personnel cheminot, statut conquis par des années de combats sociaux. Et le chantage des 4 possibilités de 2003 de refaire surface : on arrête, on vend, on crée une filiale ou on restructure et on continue...

Partant, il fait semblant de négocier avec nous une base d'accord social pour sauver B-Cargo. Et nous lui répétons inlassablement que nous sommes prêts à faire un dernier effort aux conditions que tous les acteurs s'y attèlent... Tous : Commission européenne, Etat Fédéral, Tutelle, Ministère de l'emploi et du Travail pour obtenir des règles

sociales applicables à tous les opérateurs ferroviaires agissant en territoire belge, obtenir des réductions de redevance d'infrastructure et tutti quanti... Bref que chacun y aille du sien, se mouille la chemise comme nous, les cheminots mouillons quotidiennement nos tenues de travail pour transporter en toute sécurité marchandises et voyageurs.

C'est dans le cadre de ces négociations qu'il nous affirme, poussé qu'il est dans ces derniers retranchements, mercredi passé, que son but est bien de garder l'activité « marchandise » aux mains des cheminots, que la filialisation n'est pas la volonté de la direction.

C'est dans ce contexte que le lendemain, jeudi, vous êtes conviés à une séance dite de travail occupée pour l'essentiel à démontrer les avantages et la manière, structure de capital à l'appui, dont on pourrait constituer une filiale fret indépendante. Vous comprendrez, dès lors, que nous soyons écœurés et que la confiance s'en soit définitivement allée.

Je voudrais terminer mon intervention en vous demandant d'avoir à l'esprit l'épisode « SNCB colis », devenu ABX, et qui coûtât, in fine, 1 milliard 300 millions d'€ au contribuable belge pour complètement et définitivement lui échapper.

A l'époque, cela fit grand bruit et il ne s'agissait pourtant que d'une activité connexe à notre objet social. Aujourd'hui c'est de notre core-business, de notre cœur de métier qu'il est question, le transport des marchandises et demain ce sera celui des usagers !

Sachez-le, les cheminots sont déterminés, ils sont toujours disposés à négocier mais ils ne laisseront pas démanteler ni leur entreprise ni leur statut.

Pour terminer, et en vous remerciant de m'avoir écouté et d'avoir bien intégré, je l'espère, ce message



ferme des travailleurs, préalable à des actions bien plus dures si l'irréparable devait être commis, je voudrais avoir une pensée pour ce journaliste de Bagdad qui, en décembre de l'année passée, a jeté, en guise de baiser d'adieu,

ses chaussures à la figure de celui qui voulait être le maître du monde, George Bush.

Bizarrement, hier, Dominique Strauss-Kahn le Directeur Général du FMI, le bras armé du « consensus

de Washington », le Maître de la finance mondiale, recevait, à Istanbul, les mêmes honneurs.

Aussi voudrais-je, en guise de dernier avertissement, offrir ma paire de chaussures à l'Administrateur-Délégué, Maître de la SNCB, et de tenter, une dernière fois et devant vous tous, Mesdames et Messieurs les Administrateurs, de lui faire comprendre qu'on ne joue plus avec les pieds des cheminots, ils sont devenus trop petits pour encore en assurer une quelconque stabilité. (en fait il s'agit d'une paire de petites chaussures d'enfant que j'ai remis à M. Descheemaeker).

Je vous remercie et j'espère avoir été entendu, compris.

G. Gelmini

Président CGSP « Cheminots »

Compte rendu

Sous-commission paritaire du 7 octobre 2009

Au préalable à la réunion, la CGSP souhaite faire une déclaration sur 3 points :

- Nous dénonçons que des changements de dénomination soient intervenus à la SNCB (SNCB Mobility, SNCB Europe, SNCB Technics,...) sans que nous n'en ayons été avertis ;
- Nous déplorons que le Comité de la Masse d'Habillement ne se soit toujours pas réuni. C'est d'autant plus regrettable que le climat sur le terrain se détériore au sujet des nouveaux uniformes ;
- Nous nous insurgons contre l'organisation d'une fête de St Nicolas pour les seuls enfants du personnel d'Infrabel, il est inadmissible que l'unicité du groupe soit ainsi remise en cause au travers d'activités à caractère social.

Avant de passer à l'examen de l'ordre du jour, quelques communications sont faites :

- Adaptation du RGPS fascicule 548, mise en application de la règle D'Hondt quant à la répartition des sièges au sein de la CPN et mode de comptabilisation des doubles affiliations. Ce dossier devait être tranché au Comité de Pilotage. Cela n'a pas été le cas, dès lors, le Président souhaite soumettre ce dossier à la CPN. Nous demandons que le Comité de Pilotage se prononce à ce sujet ;
- Il est décidé d'organiser des épreuves publiques spéciales pour l'accès au grade de S/Chst pour les besoins spécifiques d'Arlon et de Bruxelles ; elles seront annoncées respectivement par les avis 119 et 120 H-HR/2009 et 126 et 127H-HR/2009 qui les annonceront ;
- Un projet de règlement de travail sera proposé à l'ordre du jour de la prochaine réunion ;
- En ce qui concerne l'indemnité d'éloignement, ni la SNCB ni Infrabel ne souhaite modifier les conditions actuelles d'octroi de celle-ci.

Ordre du jour

1) Approbation du PV n° 1038

Celui-ci n'étant pas disponible, ce point est repoussé à la prochaine réunion.

2) Examens linguistiques - Document d'information

Le Président précise que, en application de l'arrêté royal du 12/07/2009, des nouvelles conditions d'organisation des épreuves Selor ont vu le jour.

Désormais, il n'existera plus que 2 niveaux à savoir l'élémentaire et le suffisant.

L'application de ces nouvelles dispositions au sein du groupe SNCB supprime l'existence des anciens niveaux 1, 2,3 et 4.

Cependant, selon la SNCB, les anciens brevets restent valables à la condition que l'agent ne change pas de grade et pour autant qu'aucune modification d'attribution n'intervienne.

C'est ainsi que par exemple, selon la SNCB, un chef-garde en possession d'un ancien brevet niveau 3

peut, sur cette base, devenir accompagnateur de train.

Mais, un accompagnateur de train breveté niveau 2 ancien régime) devrait passer le nouveau niveau élémentaire pour devenir accompagnateur principal.

Nous nous opposons à cette interprétation restrictive des nouvelles dispositions légales et souhaitons que ce dossier soit révisé afin qu'une autre proposition, tenant compte de nos observations, soit soumise à la prochaine S/CPN.

Enfin, l'inscription aux examens linguistiques organisés par Selor reste individuelle et personnelle. Elle n'est possible que via internet (www.selor.be).

Toutefois, en l'absence d'accès à Internet, les agents pourront s'adresser à leur chef immédiat ou à leur bureau HR gérant qui se chargera d'effectuer les démarches nécessaires.

Les examens sont organisés dans trois domaines spécifiques : administratif, médical et police.

Nous demandons qu'un domaine « Transport » soit instauré en faveur, notamment, des cheminots.

Le Président répond que des démarches en ce sens ont été entreprises. Le Président confirme que ce document sera revu, à la lumière des différentes observations formulées, lors de la prochaine réunion.

3) Examens linguistiques - Postes bilingues

Le nouvel arrêté royal du 12 juillet 2009 supprime la référence explicite aux niveaux de la hiérarchie administrative :

- Niveau 1 : rangs 3 et supérieurs
- Niveau 2 : rangs 4 et 5
- Niveau 3 : rangs 6 et 7
- Niveau 4 : rangs 8 et 9

Par conséquent l'affectation sur un poste bilingue et l'octroi de l'allocation de bilinguisme seront subordonnés à ces nouvelles dispositions légales.

Désormais, les examens linguistiques seront basés sur la seule

distinction entre la connaissance élémentaire et la connaissance suffisante de la seconde langue nationale.

Cette mesure s'appliquera comme suit aux grades du groupe SNCB :

- Connaissance élémentaire : rangs 4 à 9 ;
- Connaissance suffisante : rangs 3 et supérieurs.

4) Conditions d'accès au grade d'accompagnateur principal de train

Suite à l'évolution du marché du transport de voyageurs et surtout dans le seul but d'augmenter la polyvalence du personnel d'accompagnement des trains, la SNCB propose de redéfinir et d'actualiser les attributions de l'accompagnateur principal de train.

Dorénavant, en plus des attributions spécifiques prévues pour leur grade, les accompagnateurs principaux de train pourraient également être chargés de l'exécution des tâches prévues pour le grade d'accompagnateur de train.

Nous nous opposons fermement à cette proposition qui, de facto, conduirait à la banalisation du cadre d'accompagnement. Ce point ayant fait l'objet d'un blocage de la part des OR de l'élaboration du protocole d'accord social.

5) Personnel d'accompagnement

En conséquence des nouvelles dispositions relatives aux connaissances linguistiques, les grades de garde, chef-garde et chef-garde contrôleur seront supprimés au 01/01/2010. Les agents concernés deviendront, à cette date et selon le cas, accompagnateur ou accompagnateur principal.

Afin de préserver les droits de chacun, les dates de prises de rang seront réactualisées et tiendront compte, pour l'ensemble de la filière, de celles acquises dans le grade antérieur.

Il sera également tenu compte de toutes les situations particulières afin que ces modifications n'entraînent aucune conséquence négative sur la rémunération.

6) Prime d'encouragement au bilinguisme

La Société propose, en vertu des dispositions de l'AR du 12/07/2009, de supprimer la prime d'encouragement à la réussite de l'épreuve linguistique instaurée par l'avis 61PR/2002.

Nous nous opposons à cette suppression et exigeons son maintien.

Le Président propose que les conditions d'octroi soient revues conformément aux nouvelles normes en vigueur et qu'un document soit soumis lors de la prochaine réunion.

7) Programme détaillé pour le passage des agents info trafic vers le grade d'agent info trafic principal

Le document est approuvé.

8) Epreuve fermée pour le passage du grade de commis aux écritures vers celui de rédacteur

La Société propose d'organiser, conformément aux dispositions du RGPS fascicule 501, une épreuve fermée pour le passage des commis aux écritures vers le grade de rédacteur.

Nous insistons pour que cette épreuve soit organisée rapidement, cependant, nous rappelons nos observations quant à l'accès et au programme de celle-ci.

En effet, nous réclamons que les commis aux écritures temporaires ainsi que les agents exerçant des fonctions supérieures puissent y participer.

De plus, nous appelons à ce que le programme soit adapté et que dans la partie écrite, il ne soit plus opté pour la matière « dissertation ou résumé et commentaire d'une conférence ». Le Président nous rétorque qu'aujourd'hui, 642 agents sont potentiellement concernés.

Dès lors, il n'est pas raisonnablement possible d'organiser cette épreuve en la limitant à une seule partie orale.

Nous invitons la Société à réfléchir à une autre formule qui permettra de rencontrer les objectifs et intérêts de chacun, par exemple par le biais d'un questionnaire à choix multiple.

Le Président en prend acte et indique que notre demande sera examinée pour la prochaine réunion.

9) Conditions d'accès au grade d'agent de maintenance voie

Infrabel propose de revoir les conditions d'accès grade d'agent de maintenance voie.

En effet, celles-ci prévoiraient à l'avenir une séance d'information, une épreuve écrite et un entretien.

Celles-ci seraient censées, d'une part, mieux informer les candidats quant aux réalités du métier et, d'autre part, mesurer ses motivations ainsi que ses connaissances élémentaires en mathématiques ou son appel au bon sens,...

Nous rappelons que nous insistons depuis des mois pour une révision et revalorisation complète de l'ensemble de la filière « voie ».

Dans ces conditions, le document présenté est très éloigné de notre requête.

Nous sommes déçus que cette proposition ne se limite qu'à rendre plus complexes et plus longues les formalités de recrutement des agents de maintenance voie.

De plus, nous déplorons que de nombreux postes ne soient toujours pas autorisés au comblement alors que plusieurs centaines de candidatures spontanées sont en instance dans les bureaux HR des districts.

Dans ce contexte, nous exigeons que toutes les mesures soient prises afin de répondre efficacement aux besoins urgents du terrain.

10) Pauses d'allaitement

Conformément aux dispositions légales en la matière, le groupe SNCB fixe les conditions d'application des pauses d'allaitement.

Les agents auront droit à des pauses d'allaitement d'1/2 heure par prestation dans un régime de travail à temps partiel et de 2 X 1/2 heure par prestation dans un régime à temps plein. La durée maximale d'octroi est fixée à 7 mois après la naissance de l'enfant.

Ces pauses devront s'effectuer dans les conditions fixées par la Médecine du travail.

Les agents non-sédentaires (roulant ou mouvement p.ex), pourront être affectés temporairement dans un service leur permettant de bénéficier de ces pauses dans toutes les conditions requises.

Un avis HR sera publié afin de préciser toutes les modalités d'octroi et d'application ainsi que les coordonnées d'un point contact pour obtenir tous les renseignements à ce sujet.

11) Allocation spéciale pour grand froid

La Société propose de revoir les critères d'octroi de cette allocation.

En effet, aujourd'hui, seules les données mesurées à l'IRM d'Uccle sont prises en compte pour déterminer si les conditions sont réunies pour le bénéfice de l'allocation.

Le Groupe SNCB souhaite mettre en application, pour l'hiver 2009-2010, une autre méthode qui

s'entourerait de données météorologiques mesurées à plusieurs endroits du pays (5 à 15).

Toutefois, pour l'hiver 2008-2009, il est proposé de maintenir les règles en vigueur tout en les majorant de 10 %. Nous marquons notre accord quant à cette proposition, cependant, nous souhaitons que l'allocation 2009 soit majorée de 20% et que la journée du 07/01/2009 soit également indemnisée.

Une réponse sera formulée lors de la prochaine réunion.

12) Indemnité vélo

Un document a été rédigé reprenant la synthèse des différentes formules appliquées dans d'autres services publics.

Après analyse de celui-ci, nous réitérons notre demande d'intervention en faveur des agents utilisant le vélo pour accomplir le chemin domicile-lieu de travail.

Pierre LEJEUNE
Secrétaire National.

Dans nos régionales

MONS-BORINAGE

Le Comité « pensionnés et prépensionnés cheminots » de la régionale organise le **samedi 28 novembre 2009 à 15h** son traditionnel « goûter des anciens » qui aura lieu dans la salle « Janssens » (1^{er} étage) du siège de la régionale au 18/20 de la rue Lamir à MONS (parking aisé dans la cour accès possible dès 14h30).

Le Camarade Claudy DESCHAEP-MEESTER, Secrétaire national, ayant en charge les pensions et œuvres sociales sera présent et nous fera brièvement le point sur les sujets d'actualité.

Comme d'habitude le fameux Pagnon Borain, la cougnolle, le café, le vin et les animations habituelles vous feront passer un très agréable après-midi empreint de la joie des retrouvailles, de

souvenirs ferroviaires, de camaraderie et de fraternité.

La participation aux frais reste fixée à 6 € et sera perçue dans la salle.

Les Inscriptions sont à communiquer (au plus tard !!) avant le vendredi 20 novembre 2009, du lundi au vendredi de 18 heures à 20 heures par téléphone aux membres du Comité :

- Albert MAHIEU •
065/64.44.46
ou
- Marcel DEBRICHY •
065/31.36.05
ou
- Jacques DEPUYT •
065/31.59.66
ou
- Jean-Claude DUFRASNE •
065/67.92.37

INVITATION CORDIALE A TOUS

Dans nos régionales

HAINAUT OCCIDENTAL

**Le dimanche
29 novembre 2009
à 12 heures**

Les pensionnés «Cheminots»
CGSP du Hainaut Occidental
section d'Ath organisent
le repas de la Saint-Eloi
au moulin de la Hunelle
à Chièvres.

Au menu

L'apéritif Saint-Eloi.
La terrine de campagne « maison »
et ses deux moutardes La crème de
tomate au basilic.
Le poulet à l'estragon accompagné
de pommes croquettes.
Le soufflé glacé à l'amaretto.

Coût du menu

17 € pour nos affiliés de la section.
25 € pour les sympathisants.
Les boissons choisies au cours du
repas et le petit noir seront servis
selon le tarif en vigueur.
L'ambiance musicale sera assurée
par « Monica et Jacques ».

La réservation

S'effectuera **jusqu'au 24 novembre au plus tard** auprès des Camarades

Oscar Laloy - Rue de Beaumont,
75 à 7800 Ath (068/28.22.07).
Francis Detez - Rue Gérard Dubois,
29 à 7800 Ath (068/28.37.05).
Nous serons heureux de vous retrouver
nombreux lors de cette festivité.
Ce sera un plaisir d'honorer cette tradition
entre Camarades.

HAINAUT OCCIDENTAL

SECTION ATH

**Assemblée Générale
des Pensionnés Cheminots**

La Régionale du Hainaut Occidental a le plaisir de vous inviter à son assemblée Générale des pensionnés qui se tiendra en ses locaux :

Rue de Brantignies, 19 à 7800 Ath
le mercredi 18 novembre 2009
à 14h.

A cette occasion, Claudy DES-
CHAEPMEESTER, Secrétaire National
en charge des pensionnés, fera
le point sur l'assurance hospitali-
sation, les facilités de circulation

en service international et les
points de contact

Monsieur Johann POULAIN, assis-
tant financier S.D. P .S.P (services
des pensions du secteur public)
répondra à toutes vos questions au
sujet de la péréquation des pensions.

Bienvenue à tous.

**DOCUMENT
A CONSERVER**

AVIS AUX CAMARADES PENSIONNÉS VOS ADRESSES UTILES

ADMINISTRATION CENTRALE RUE DE France 85 1060 BRUXELLES	POINTS DE CONTACT
<ul style="list-style-type: none"> • CALCUL DES PENSIONS DE RETRAITE Tél. 02/525.35.33 ou 02/526.36.88 calculpensions@b-holding.be • CALCUL DES PENSION DE SURVIE Tél. 02/526.39.37 ou 02/525.39.84 ou 02/252.25.54 calculpensions@b-holding.be • PAIEMENT DES PENSIONS SAISIES ET CESSIONS SUR PENSIONS RECUPERATION DES BANQUES Tél. 02/525.39.78 ou 02/525.45.03 paiementpensions@b-holding.be • BAREMAGE DES PENSIONS Tél. 02/525.25.82 ou 02/525.25.64 ou 02/526.35.61 baremagepensions@b-holding.be • REGLEMENTATION ET CUMUL DES PENSIONS Tél. 02/525.25.67 ou 02/525.39.76 ou 02/525.45.65 h-hr341@b-holding.be • PEREQUATIONS ET PECULE DE VACANCES Tél. 02/525.25.65 h-hr341@b-holding.be • PENSIONS D'INVALIDITE ET UNIQUES Tél. 02/525.39.53 ou 02/525.39.56 ou 02/525.39.45 h-hr341@b-holding.be • VALIDATION INTERRUPTION DE CARRIERE Tél. 02/525.25.45 h-hr341@b-holding.be 	<ul style="list-style-type: none"> • Bruxelles 0800/35358 H-HR.342 section 52 Rue de France, 85 pensionsbruxelles@b-holding.be Tous les jours ouvrables de 9h à 12h et de 14h à 16h • Charleroi 0800/35354 Hôtel des chemins de fer Quai de la gare du Sud, 1 pensionscharleroi@b-holding.be jeudi et vendredi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30 • Mons 0800/35958 Square F. Roosevelt, 14 pensionsmons@b-holding.be mardi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30 • Tournai 0800/35959 Gare de Tournai, place Crombez pensionstournai@b-holding.be lundi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30 • Liège 0800/35353 Rue du Plan Incliné, 145 pensionsliege@b-holding.be jeudi et vendredi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30 • Namur 0800/35957 Bd du Nord, 60 Pensionsnamur@b-holding.be Lundi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30 • Arlon 0800/35956 Hôtel des chemins de fer Avenue de la Gare, 61 pensionsarlon@b-holding.be mardi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 15h30

RÉUNION DU COMITÉ D'AVIS CPS DU 22 SEPTEMBRE 2009 CONCERNANT LE RAPPORT DES AGRESSIONS INQUÉTANT NON ??

2009					
01/01/09 31/03/09	31/03/09 30/06/09	01/07/09 30/09/09	01/10/09 31/12/09	2008	DECLARATION D'AGRESSION EXTERNE
58	106			145	Coups et blessure
58	124			153	Violence physique légère
131	274			424	menaces
54	138			213	insultes
69	71			255	Violence morale par le suicide dans la voie
ACCUEIL DES VICTIMES					
87	104			128	Accueil et accompagnement par les CP-AP des victimes de violence
38	51			131	Accueil et accompagnement par les CP-AP des victimes d'un événement choquant (Critical incident)
PLAINTES DE HARCELEMENT MORAL, SEXUEL ET VIOLENCE					
141	94			141	Médiation d'une plainte harcèlement moral par le CP-AP
62	66			47	Examen d'une plainte motivé d'harcèlement moral par le CP-AP
5					Médiation d'une plainte harcèlement sexuel par le CP-AP
					Examen d'une plainte motivé d'harcèlement sexuel par le CP-AP
5	14			20	Médiation d'une plainte violence par le CP-AP
					Examen d'une plainte motivé de violence par le CP-AP
ASPECTS PSYCHOSOCIAUX					
57	90			112	Consultation spontanée chez le CP-AP
2					Coaching des personnes de confiance, buddies et API par le CP-AP
463	481			1653	EVALUATION PSYCHOLOGIQUE DES FONCTIONS DE SECURITE
532	383			935	PROJETS ANALYSE DE RISQUE DE LA CHARGE PSYCHOSOCIAL AU TRAVAIL. HEURES PRESTEES REGISTRES DANS WEKAMED.

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 face cachée du budget wallon	3
Dossier • Banques : les règles doivent changer	4
Entretien • Sophie Heine «Une gauche contre l'Europe»	6
En pratique • Prime de solidarité pour les membres pensionnés de la CGSP	7
IRB • Égalité garçons/filles : un mythe ? • Cahier du militant sur le droit de grève	8

Infos Cheminots • www.cheminots.be

Édito • «TINA» : le retour	9
Intervention au conseil d'administration de la SNCB du 2 octobre 2009	10
Compte-rendu de la sous-commission paritaire du 7 octobre 2009	12
Dans nos régionales • Mons-Borinage, Hainaut-occidental	15
Avis aux Camarades pensionnés	15
Rapport des agressions	16