



GREVE « MARCHANDISES » LE 10 AVRIL 2009

Le FRONT COMMUN SYNDICAL CGSP/CSC a déposé un préavis de grève « **Marchandises** » de 24 heures du 9 avril 2009 à 22h au 10 avril 22h.

Quelques mots d'explication ...

LE CONTEXTE...

Dans sa note de politique générale du 6 novembre 2008, la Ministre des entreprises publiques Inge VERVOTTE, relayée en cela par son successeur Steven VANACKERE, donnait mission à la SNCB d'élaborer un plan visant à permettre d'atteindre l'équilibre financier dans ses secteurs commerciaux endéans les 3 ans. Le secteur « **fret** » à savoir B-CARGO était clairement visé par cette déclaration.

Il l'était d'autant plus que les prévisions étaient pour le moins mauvaises :

- une perte opérationnelle estimée à 60 millions pour 2008,
- des chiffres encore bien plus alarmants pour 2009.

Parallèlement, la Commission Européenne annonçait déjà qu'elle ne pourra accepter pour le secteur ferroviaire marchandises que des déficits limités et qu'elle s'opposera, à priori, à toute recapitalisation du secteur.

Dans le contexte de crise que nous traversons, l'avenir paraissait bien sombre, très sombre...

Et pourtant, les travailleurs avaient déjà donné, beaucoup donné...

C'est que, depuis des années, le secteur évolue de restructurations en réformes, de grades en métiers et de métiers en grades, de cadre transitoire en cadre définitif, cadre temporaire, hors cadre, voire pas de cadre du tout.

Toujours, ce sont les travailleurs qui trinquent, le management considérant, lui, qu'il fait ce qu'il faut.

Depuis le mois de novembre, la CGSP/ACOD réclame de vraies réunions, de vrais éclaircissements quant à l'avenir du secteur.

LA REORGANISATION...

CARGO a décidé de se recentrer sur son « **cœur de métier** » et de devenir l'opérateur local en matière de fret ferroviaire. On a donc, une fois de plus réorganisé la structure :





en trois corridors de production :

- Sibelit pour l'axe Sud-Est (Italie, Suisse...)
- Cobra pour l'axe Est (Allemagne, bassin de la Ruhr...)
- un corridor « **français** » pour l'axe Ouest (Paris, Ouest de la France, pays basque...),

quant à la partie commerciale, elle sera confiée à des filiales :

- IFB avec intégration de TRW, pour le transport combiné,
- Xpédys pour ce qui concerne le vrac, les métaux, l'acier, ...
- Railforce pour les autres segments (chimie, automobile, agro-forestier...).

En clair, la commercialisation est externalisée dans des filiales qui sont sensées renflouer une production considérée comme trop onéreuse notamment vu la vétusté des installations (gares de triage, ateliers...).

Nonobstant, il faut voir l'avenir positivement, cette réforme doit nous permettre de pérenniser l'activité nous a assuré l'Administrateur-Délégué, Marc DESCHEEMAECER lors d'une première rencontre informelle au siège d'IFB à Anvers le 24 novembre dernier.

C'est manifeste, il nous menait déjà en bateau ! (A Anvers, n'est-ce pas de bon ton ?)

Nous avons rappelé que ce dont nous avons besoin, c'était d'un authentique plan industriel destiné à rendre l'activité vivante et viable, que nous étions disposés à nous mettre aux tables des discussions aux conditions :

- **que nous soyons associés à l'élaboration de ce plan,**
- **que celui-ci conceptualise, dans un premier stade, les grandes lignes du projet industriel,**
- **que des vrais objectifs chiffrés y figurent en toute transparence,**
- **que d'abord soient envisagées les réductions de coûts possibles par le truchement de l'organisation du travail et le management,**
- **que cessent les provocations et autres tracasseries constatées journallement sur le terrain (singulièrement dans les RCC).**

Bref, nous étions disposés à nous mettre à table, à faire peut-être encore des efforts pour parcourir le dernier kilomètre du marathon, pour atteindre la fin du tunnel à condition qu'une taupe ne creuse pas le tunnel davantage et de le rallonger sans fin...

LE 17 FEVRIER 2009...

Une première réunion s'est tenue le 17 février.





Si des constats peut-être pertinents ont été faits quant à la situation, en lieu et place d'un authentique plan industriel, on y a entendu que des idées imprécises, des projets évasifs, de vagues intentions bref du blabla et surtout pas de chiffres.

Lors de cette réunion, les participants ont assisté à un véritable slides-show ou le farfelu a souvent côtoyé le surréaliste (dans le genre : « **augmenter les revenus de 100 à 200 millions d'€ en diminuant les coûts de 60 à 80 millions d'€** »).

Nous demandions du concret, nous avons eu de la prestidigitation !

C'est ainsi que le 25 mars, nous recevions l'ensemble des documents et ce en préparation d'une seconde réunion programmée le 9 avril.

Et là, dès qu'il s'agit du personnel, on est beaucoup plus précis puisqu'on suggère (noir sur blanc) :

Règlement HR (exemples)	Suppression des excédents
<ul style="list-style-type: none"> Personnel sédentaire : prise de service et durée des prestations variables Personnel roulant : prise de service, durée et localisation variables des prestations (ex. début/fin pas dans son propre dépôt) ; adaptation des roulements Application intégrale de la polyvalence Conduite véhicule de service comme partie de la prestation (où c'est pertinent) Travail à temps partiel et/ou prise des jours de crédit (moitié) en fonction des besoins plutôt qu'en fonction des demandes Primes en fonction des résultats ... 	<ul style="list-style-type: none"> Exécution sans délai des mutations/promotions en fonction des possibilités plutôt que suivant l'ordre chronologique H-HR Solution structurelle pour la réaffectation du personnel surnuméraire en dehors de B-Cargo. Préparation aux fins de carrière (ex. pension d'office, congé préparatoire à la retraite, mise en disponibilité)

Dans un même temps, sur le terrain, on assiste à une recrudescence des pressions exercées sur les travailleurs pour :

- accroître encore leur productivité parfois au détriment de la sécurité,
- les contraindre à accepter des détachements dans d'autres services,
- les inciter à prendre, à leur non convenance, congés et autres jours de crédit, jours de récupération, de compensation, repos...

Ensemble, on est plus fort





Parallèlement, les plus noirs desseins sont fixés pour des gares de triage (Kinkempois, Merelbeke,...) et quid des ateliers wagons, des ateliers de traction... ?

EN RESUME...

Tout ce qui nous est préparé pour l'heure, relève d'une politique « **KLEENEX** », de l'avènement des petits chefs ce qui est pour nous totalement inacceptable, particulièrement dans une période difficile où les règles devraient être plutôt assises sur des concepts de solidarité, d'entraide, de mise en commun entre les différentes entités du groupe.

Partant, nous nous opposerons à tout détricotage du statut social des cheminots et si nous devons négocier d'éventuelles adaptations à la réglementation actuellement en vigueur, ce serait avec les services compétents (H-HR) de la SNCB-HOLDING.

Nous n'accepterons pas plus que l'on se débarrasse du personnel, jugé aujourd'hui excédentaire. En effet, permettre cela, ce serait s'empêcher de redémarrer l'activité quand la conjoncture reprendra, dans quelques mois selon les prévisions.

Nous exigeons un vrai plan industriel de redéploiement, la Direction nous prépare de nouvelles coupes-claires qui conduiront à la mort pure et simple de l'activité.

A contrario ce dont nous avons besoin c'est d'un authentique plan de relance (comme on le fait pour le secteur bancaire, le secteur automobile...).

Faire de grandes déclarations dans des forums du type « **Mobilys** », prôner l'écologie, Kyoto... n'a de sens que lorsqu'il y a derrière de la volonté. C'est le moment de mettre les actes en adéquation avec les déclarations, y compris pour le monde politique (qui se présentera demain à nos suffrages).

Pour toutes ces raisons et en guise d'avertissement avant une riposte bien plus violente si les intentions devaient rester en l'état, les cheminots affiliés en FRONT COMMUN arrêteront le travail 24 heures du

JEUDI 9 AVRIL 2009 A 22H AU VENDREDI 10 AVRIL 2009 à 22H

Cette première action de protestation devrait épargner le trafic Voyageurs et se limiter aux activités touchant directement et indirectement le trafic fret.

G. GELMINI,
Président.
Bruxelles, le 31 mars 2009.

