



De la même manière que les travailleurs ont voulu se prémunir contre les risques de maladie ou d'invalidité, ils ont toujours eu le souci de prévoir leur retrait de la vie active et de préserver leur famille des conséquences dommageables d'un décès prématuré.

Or, jusqu'au milieu du siècle passé, aucune protection n'était assurée, si ce n'est le recours à l'assistance aux indigents.

Ce n'est que peu à peu, au gré de l'évolution sociale, que le principe de l'octroi d'une pension prit forme. Initialement, il ne s'agissait que d'accorder quelques secours mal définis, résultant d'une assurance librement consentie de la part du travailleur. C'est dans ce but que fut créée en 1850 la Caisse générale de retraite.

Quoique les allocations fussent bien insuffisantes pour garantir un

revenu décent à leurs bénéficiaires, elles constituèrent néanmoins les premiers jalons d'une pratique devant conduire à l'attribution d'une prestation viagère.

Mais épargner n'était possible que pour un nombre restreint de travailleurs. Aussi, l'Etat intervint-il dès 1891 en allouant un subside à la Caisse générale de retraite afin de compléter les épargnes volontaires. L'assurance ne devint obligatoire



qu'au lendemain de la première guerre mondiale et à différents moments suivants les secteurs :
○ Cui des marins d'abord, puis des ouvriers mineurs, enfin l'ensemble des ouvriers (10.12.1924) et des employés (10.3.1925).

L'évolution fut plus rapide dans la fonction publique.

○ F effet, dès le 21.7.1844, les agents du secteur public bénéficièrent d'une loi sur les pensions civiles et

écclésiastiques.

Le principe de base sur lequel reposent ces dispositions est la gratuité de la pension de retraite. Les fonctionnaires ne cotisent donc pas pendant leur vie active en vue de la constitution de leur pension de retraite, laquelle est considérée comme un traitement différé en contrepartie d'une rétribution, pendant leur carrière administrative, inférieure à celle de

leurs collègues du secteur privé. Dès l'origine, ils furent toutefois astreints à s'affilier aux caisses des veuves et orphelins et à contribuer à leur financement, par des retenues sur les traitements, en vue de garantir, en cas de décès, des ressources à l'épouse et aux enfants sous la forme d'une pension de survie.

La loi du 21.7.1844 est toujours d'application à l'égard des

fonctionnaires, employés et ouvriers de l'Etat. Elle n'a connu que peu de modifications fondamentales depuis près d'un siècle et demi.

Ainsi, les agents des chemins de fer de l'Etat pensionnés avant le 1.9.1926 en obtinrent le bénéfice.

Qu'allait devenir le régime de pensions des cheminots lorsque fut créée la Société nationale des chemins de fer belges et sur base de quelles dispositions ces agents allaient-ils être pensionnés ?

De prime abord, la Commission paritaire à qui la mission fut confiée en vertu de la loi du 23 juillet 1926 créant la SNCB de rédiger le Statut du personnel, disposait d'un choix limité : soit aligner le régime de pensions sur celui qui était en vigueur à l'Etat, soit assujettir le personnel aux lois du 10 décembre 1924 et du 10 mars 1925 relatives à l'assurance en vue de la vieillesse des ouvriers et employés du secteur privé de l'économie.

En fait, d'importantes mesures furent prises à l'égard de l'ancien personnel de l'Etat, excluant ainsi rapidement la seconde possibilité :

« Les fonctionnaires et agents attachés définitivement au personnel des Chemins de fer de l'Etat, au moment du transfert du réseau au nouvel organisme, seront repris par celui-ci. Leur situation sera réglée d'après les principes suivants :

« Aucune personne ne pourra, contre son gré, au cours de sa carrière, ni lorsqu'elle est arrivée à l'âge de la retraite, être traitée moins favorablement qu'elle l'eût été si elle était demeurée au service de l'Etat » (rapport Franqui - 12.6.1926). Cette clause, dite clause des droits acquis, garantissait donc aux anciens agents de l'Etat les droits en matière de pension, notamment, qui étaient les leurs quand ils étaient à son service.

Aussi, lors de la rédaction du statut du personnel de la SNCB, dut-on tenir compte de cette disposition particulière.

Certes, la Commission paritaire constituante aurait pu se limiter à reprendre l'ensemble des dispositions légales du 21 juillet 1844 et respecter ainsi

l'obligation qui lui était faite. Toutefois, en raison de l'impérieuse nécessité de pouvoir s'assurer l'expérience et la compétence du personnel qui avait exploité le réseau jusque-là, la nouvelle société ainsi créée a estimé devoir insérer dans son statut certaines dispositions plus attractives (calcul de la pension sur base de la dernière rémunération d'activité, instauration de quotités plus favorables, par exemple). En effet, en leur qualité d'agent de l'Etat et bien que les droits acquis leur fussent garantis, ils auraient pu revendiquer d'être transférés ou affectés à une autre administration de l'Etat, ce qui aurait compromis le fonctionnement de la nouvelle Société dès sa naissance.

Au moment de sa publication en 1926, le statut du personnel de la SNCB comportait un système d'assurances sociales contre les risques et aléas de l'existence, remarquable pour l'époque, à telle enseigne que, encore actuellement, et en matière de pension notamment, notre régime s'avère plus avantageux que celui des travailleurs salariés et, dans une moindre mesure, que celui du personnel des services publics. C'est une des raisons pour lesquelles la société n'a pas sollicité l'extension de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944, instaurant la sécurité sociale obligatoire en Belgique à son personnel statutaire, à une époque où son régime particulier aurait pu être remis en cause.

Signalons toutefois que l'arrêté-loi du 28 décembre 1944, qui englobe la matière relative aux pensions, prévoit, à l'instar des législations de 1924 et de 1925 d'ailleurs, que ce régime est applicable à tous les travailleurs et employeurs liés par un contrat de louage de services, à l'exclusion du personnel de la Société nationale, « à condition que celui-ci reçoive de cette dernière des avantages au moins égaux à ceux qui sont prévus par l'arrêté-loi ». La législation actuelle met donc l'accent sur la nécessité pour les employeurs auxquels s'applique un régime de pensions prévu par une loi spéciale, un règlement ou un statut, d'accorder à leur personnel,

des avantages au moins égaux à ceux dispensés par le régime général.

Cette obligation justifie la présence dans notre régime de pensions de dispositions visant, notamment, à garantir aux agents ou à leurs ayants droit qui ne satisfont pas aux conditions d'octroi d'une pension, un avantage calculé sur les bases légales au prorata des années de service à la SNCB.

Le Statut des pensions, à l'instar de la loi du 21 juillet 1844, a peu évolué au cours de ses premières années d'existence.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale de 1940-1945 (alors que dans le secteur privé naissait l'arrêté-loi du 28 décembre 1944) que notre statut s'étoffera de multiples dispositions nouvelles. Les unes complètent les services admissibles pour le calcul de la pension, les autres établissent certaines relations entre notre régime et celui du personnel de l'Etat ou se réfèrent au secteur privé pour l'octroi de certains avantages. Il en résulte, qu'au cours de ces dernières années, un réseau étroit d'interactions s'est tissé entre les différents régimes de pensions du secteur public et, plus modestement, du secteur privé. Aussi, quoique soucieuse de préserver son originalité en la matière, reflétant le particularisme des métiers du rail, la Société s'est-elle résolue, lorsqu'elle ne fut pas contrainte, à satisfaire à une harmonisation qu'exige l'application de dispositions légales concernant tout le secteur public.

J.J. Dubuisson

