

De recente stakingen bij de TEC in Wallonië

Michel Capron

De laatste tijd hebben meerdere stakingsbewegingen bij de Waalse TEC – hoofdzakelijk te Luik – heel wat rumoer bij de gebruikers van het openbaar vervoer en in de publieke opinie in het algemeen veroorzaakt. Deze gebeurtenissen hebben nogal wat bedenkingen in verband met de collectieve arbeidsverhoudingen, het stakingsrecht en de praktijk van de openbare dienst opgeroepen.

Weg met de “gréviculteurs”

Het is niet abnormaal dat er sociale conflicten zowel in de openbare diensten als in de privéondernemingen plaatsvinden. Dat kan o.a. veroorzaakt worden door het ontbreken van een sociale dialoog en aangepaste oplossingen om ten minste deels aan de eisen van de enen (de vakbonden) en de aanmattingen van de anderen (de werkgevers) te voldoen. Dan komt men – dit al naargelang het geval – op een min of meer lang of intens sociaal conflict uit. Als we ons tot de openbare diensten en voornamelijk tot het openbaar vervoer in Wallonië beperken, dan liggen de zaken hier complexer, daar de derde actor, namelijk de gebruikers van deze diensten, zich in deze conflicten in een slachtofferrol bevinden. Vandaar de verontwaardigde reacties, ja zelfs de heftige aanvallen tegen deze “gréviculteurs” die onbekwaam zijn om hun eisen op een andere manier te uiten dan door werkonderbrekingen die soms worden aangekondigd, soms “spontaan” of “wild”¹ zijn en waarvan de gebruikers ongetwijfeld te vaak het slachtoffer zijn. De ondernemingen waarvan de werknemers de ongemakken van die stakingen ondervinden, zijn niet de laatste om hun ongenoegen te uiten, zoals daarvan getuigde een zenuwachtige V. Reuter, de afgevaardigde bestuurder van de Union Wallonne des Entreprises die, tijdens een uitzending van “Mise au Point” van 19

Een privatisering zou naar mijn mening noch voor de gebruikers, noch voor de arbeiders gunstig zijn.

juni, beweerde dat deze “gréviculture” de Waalse kwaal bij uitstek was. Men ziet natuurlijk Reuter niet zoals andere directies, bijvoorbeeld die van Carrefour, deurwaarders en politie sturen om de stakingsposten te breken die bij conflicten met ontslagzeggings gepaard gaan.²

In dit geval is een beetje objectiviteit op zijn plaats. Sinds het begin van 2011 vonden er in Wallonië niet méér stakingen dan in Vlaanderen plaats, en ik zou zelfs geneigd zijn te bevestigen dat de omgekeerde tendens zich sinds enkele jaren doorzet.³ Het is nochtans zó dat de spanningen de laatste tijd erg hoog oplopen, vooral bij de TEC in bepaalde regio's in Wallonië (Luik en Charleroi). Deze tendens getuigt van een bijzonder moeilijke sociale onderhandelingscultuur. Maar om dan de opvatting aan te hangen dat de arbeiders voor drie keer niks in staking gaan, dát is een grens die ik niet zal overschrijden.⁴ Het is nochtans waar dat de toestand in het openbaar vervoer bijzonder complex is. Men moet immers niet uit het oog verliezen dat stakingen in deze sectoren in het bijzonder de schoolbevolking en de mensen met een laag inkomen treffen die nauwelijks andere vervoersmogelijkheden hebben. Indien daarbij wegens een overdaad aan conflicten een gedeelte van de gebruikers, met name de pendelaars, terug op de auto zou overgaan ten nadele van het openbaar vervoer, dan zou de schade dubbel kunnen zijn: minder werk voor de vervoerders, met dus het risico van een eventueel verlies van arbeidsplaatsen, én een verhoging van de uitstoot van CO₂, terwijl het openbaar vervoer nu precies tot doel heeft om dat te verminderen. Het is nochtans nuttig om er aan te

herinneren dat als een staking in het openbaar vervoer uitbreekt, dat dit niet zonder redenen is: omdat de directie de vakbondseisen niet in overweging wenst te nemen, omdat de onderhandelingen geblokkeerd zijn, omdat arbeiders ten onrechte ontslagen zijn of door reizigers op verschillende manieren worden aangevallen, enz., zonder daarbij de toegenomen stress en druk tot grotere flexibiliteit te vergeten. Staken impliceert ten andere een loonderving, terwijl de terug te betalen schulden of leningen geen uitstel dulden.

De Waalse TEC

Alvorens de recentste staking van half juni bij de TEC van Luik-Verviers te analyseren is het ongetwijfeld nuttig om enigszins de fysiologie van deze openbarevervoersmaatschappijen in Wallonië te preciseren. De TEC (Transport En Commun) zijn voortgekomen uit de fusie van twee vroegere maatschappijen: de STIC (Sociétés de Transports Intercommunaux) en de SNCV (Société Nationale de Chemins de Fer Vicinaux) met verschillende statuten en verschillende arbeidsvoorwaarden en beloningen. Ze omvatten heden vijf regionale maatschappijen: de TEC Waals-Brabant, Luik-Verviers, Charleroi, Henegouwen en Namen-Luxemburg. Deze maatschappijen worden overkoepeld door de SRWT (Société Régionale Wallonne de Transport), hoewel ze over een zekere autonomie beschikken, in het bijzonder inzake de arbeidsverhoudingen.

Een beheerscontract⁵ definieert de verplichtingen van de contractanten, te weten de Waalse Regio (in dit geval de ministers A. Antoine (CDH) en daarna, sinds juli 2009, Ph. Henry (Ecolo)), de SRWT (haar toenmalige voorzitter J.-F. Ramquet en zijn administrateur-generaal J.-C. Phlypo)



en elk van de regionale TEC. De SRWT is met name belast om de aankopen voor de TEC te groeperen en om de financiering ervan te regelen, de gemeenschappelijke dienstverlening bij de TEC vorm te geven, het beleid van de TEC inzake individuele en collectieve arbeidsverhoudingen te harmoniseren en bij te dragen aan het in der minne schikken van conflicten tussen de verschillende TEC. Van hun kant zijn de TEC belast met het ontwerpen, exploiteren, aanpassen en bevorderen van de dienstverlening van het openbaar vervoer in hun geografische zone. De TEC zijn ten andere gehouden aan *“het verzekeren van de continuïteit van de openbare dienst van het personenvervoer en van het leerlingenvervoer behalve in geval van overmacht.”*⁶ De SRWT constateert dat inzake de minimale dienstverlening sinds het beheerscontract van 2001-2004 geen enkele vooruitgang in de paritaire subcommissie werd geboekt. Zo werd gepreciseerd dat *“elke oplossing in deze materie moet voortvloeien uit de afsluiting van een sociaal pact waarmee alle actoren van de sector de noodzaak erkennen de dienst te verzekeren die beantwoordt aan de verwachtingen van de klanten”*.⁷ Echter, het beheerscontract dat vandaag nog van kracht is, heeft geen vooruitgang op dat gebied gebracht. De kwestie van de continuïteit van de dienstverlening of van de minimum dienstverlening lijkt in de praktijk niet realiseerbaar en blijft dus een uiterst gevoelig punt in geval van staking. Ik kom hier later nog op terug. Men kan nochtans observeren dat men de laatste jaren geen pieken in het staken zoals die van het jaar 2000 (57 stakingsdagen) heeft

gekend. De spanningen bij de TEC blijven nochtans belangrijk: 12 stakingsdagen in 2010 en reeds 16 stakingsdagen sinds het begin van 2011.⁸

De staking bij de TEC Luik-Verviers

Op 8 juni breekt een “wilde” staking uit bij de TEC Luik-Verviers die ongeveer 85 procent van het net treft, in hoofdzaak te Luik. Ze werd gevolgd door een staking met vooraanzegging die tot en met het einde alleen maar door de ACOD tussen 15 en 18 juni werd ondersteund. Deze stakingen hebben vele polemieken opgeroepen: tussen directie en stakers, tussen vakbondsorganisaties, tussen de “basis” en de vakbondsvrijgestelden, tussen gebruikers en arbeiders van de TEC. Hierbij komt nog het geschil tussen de directies van de SRWT en van de TEC en de bevoegde minister, nl. Ph. Henry. Kwestie was dat deze periode ook bijzonder gevoelig lag, waardoor vooral de leerlingen en studenten verplicht werden om hun plan te trekken om zich bij de examens te kunnen presenteren, zonder de gebruikelijke hinder voor de pendelaars en de toevallige gebruikers in geval van staking te willen vergeten.

De eerste staking vond zijn oorsprong in de mislukking van een verzoening tussen de directie van de TEC Luik-Verviers en de vakbonden over een premie voor de ploegbazen, en een herziening van hun statuut werd geëist door de mecaniciens van de depots van Jemeppe, Robertmont en Verviers die, bij afwezigheid van de brigadiers als werkplaatsleiders de leiding van de onderhoudsploegen van de voertuigen

moesten verzekeren. Deze eis bestaat sinds 2005, maar de regionale directie heeft er nooit van willen horen. De SRWT heeft het dossier voor haar rekening genomen, hoewel het niet-ontvankelijk werd verklaard daar, volgens de huidige administrateur-generaal J.-M. Vandenbroucke, door op dit punt toe te geven zou de deur voor het toekennen van een premie aan het geheel van de technische functies worden opengezet, hetgeen hij onmogelijk achtte. Vandaar dat een tweede stakingsbeweging, maar ditmaal met vooraanzegging, op 15 juni werd ingezet.⁹ Ten aanzien van de wederopleving van de contestatie verklaarde de directie van de SRWT zich machteloos en ze deed een oproep tot de vakbonden om zich van een stakingsbeweging te distantiëren die ten aanzien van de inzet van het conflict disproportionele gevolgen had en ze deponeerde daarmee tevens de bal in het kamp van de directie van de TEC Luik-Verviers. Boos geworden door dit pingpongspelletje weigeren de vakbonden een voorstel van de werkgever om het werk van de brigadiers te reorganiseren. De staking gaat dus verder, wat tot een groeiend ongenoegen onder de gebruikers, meningsverschillen tussen de vakbonden en een eis tot minimale dienstverlening van de kant van bepaalde politieke partijen leidde. Ten slotte wordt op 17 juni ’s avonds een akkoord gesloten: de betrokken mecaniciens verkrijgen het statuut van brigadier, daar de directie onder vakbondsdruk heeft moeten toegeven en met grote tegenzin de stakingsbeweging zodoende heeft moeten legitimeren.

Deze staking heeft verdeeldheid tussen de vakbondsorganisaties gecreëerd. De ACOD heeft de beweging tot op het einde gesteund, hoewel haar vrijgestelden zich rekenschap gaven van de groeiende impopulariteit van de staking. Het minoritaire ACV Openbare Diensten heeft tevergeefs voorgesteld vanaf 16 juni, dit na afloop van een opmerkelijke publieke tussenkomst van algemeen secretaris van het ACV, Cl. Rolin, de beweging te stoppen, met de overweging dat, volgens Rolin, deze staking zowel ongepast als ongerechtvaardigd was gezien het ogenblik en het geschilpunt. Als de ACOD de staking gesteund heeft, dan was dat onder druk van haar als radicaal bekend staande en snel riposterende vakbondsafgevaardigden en militanten op het terrein, maar ook omdat

de functies van vrijgestelde door middel van een verkiezing door de basis worden ingevuld – hetgeen niet het geval is bij het ACV; dus hadden de vrijgestelden nauwelijks een andere keuze dan hun basis te volgen. De ontevredenheid van de gebruikers nam ten andere in deze gevoelige periode toe, in het bijzonder wegens de examens op het einde van het schooljaar, waardoor een week na afloop van de staking door deze herhaalde stakingen een (kleine) manifestatie van woedende gebruikers werd uitgelokt.

Een andere lezing over de duur van deze staking werd door de ACOD geopperd en gesteund door A. Demelenne, de secretaris-generaal van het ABVV. Volgens deze verantwoordelijken zou de directie van zowel de SRWT als van de TEC Luik-Verviers deze stakingen en de deining die ze veroorzaakten, als voorwendsel hebben gebruikt om minister Ph. Henry, wiens intenties hun niet aanstonden, onder druk te zetten. Ph. Henry overweegt inderdaad om met het perspectief van goed bestuur en in functie van de Europese directieven de benoemingscriteria¹⁰ te veranderen en een mandaat van vijf jaar en een regelmatige evaluatie van de leiders van deze organismen door te voeren. Hierbij zou men de oprichting van consultatieve gebruikerscomités nog moeten bijtellen. De beschuldiging dat men de staking intentioneel had laten aanslepen werd door de betrokken directies van deze beheersorganen uiteraard krachtig ontkend. Ten slotte blijkt dat de beschuldigingen van de vakbonden ongetwijfeld niet van alle grond ontbloeit te zijn. Na afloop van deze stakingsbewegingen bij TEC Luik-Verviers is men gerechtigd om zich de verschillende vragen te stellen: hoe kan men vanuit het oogpunt van de openbare dienst de sociale onderhandelingen verbeteren en vooral hoe kan men de ongemakken die met sociale conflicten gepaard gaan, beter beheersen? Wat moet men van de andere kant denken van alternatieven die naar voren worden geschoven in verband met de minimale dienstverlening of de privatisering van de TEC?

Voor aangekondigde stakingen evenredig aan de conflicten

Het lijkt me van primordiaal belang dat de gebruikers van het openbaar vervoer niet als een manoeuvreermassa gemanipuleerd

door de partijen in het conflict mogen worden beschouwd. Dat impliceert van beide zijden gedragsregels. Aan de werkgevers zou men geneigd zijn een meer flexibele geest van openheid ten aanzien van de eisen van de arbeiders en van hun vakbondsorganisaties aan te bevelen. Het is bijvoorbeeld niet normaal dat het probleem van de mecaniciens van de Luikse TEC sinds 2005 zonder oplossing is gebleven: men kan dus hun woede begrijpen. Een tijdig onderhandelde oplossing is dus veruit te verkiezen boven beslissingen of weigeringen van boven opgelegd zonder enig overleg.

Aan de vakbondsorganisatie zou men twee paden kunnen aanbevelen die bruikbaar zijn om het nogal bezoedelde blazoen van de openbare diensten enigszins te vergulden. Aan de ene kant is het nodig dat correcte en pedagogische informatie, waarin de inzet van het conflict wordt uitgelegd, tijdig onder de gebruikers wordt verspreid, wil men de steun van de gebruikers verwerven. Dat is echter slechts mogelijk als men een communicatiesysteem bedenkt waarmee men de motieven van de staking aan ten minste de pendelaars en aan de gewone gebruikers van de bussen (de scholieren en de studenten bijvoorbeeld) uitlegt, dus aan de naaste betrokkenen, ook al kan dat voor hen ongemakken inzake mobiliteit met zich meebrengen. Het gaat erom dat deze laatsten de pertinentie van de motieven voor de staking begrijpen en zich er enerlei bij kunnen aansluiten. Dat impliceert van de andere kant echter dat de stakingsbeweging in verhouding staat tot de redenen die haar hebben uitgelokt. Dat was beslist niet het geval met de laatste staking bij de TEC Luik. Zou het dan onmogelijk zijn om een systeem van beurtstakingen per buslijn te verzinnen met informatie vooraf voor de passagiers? In een aantal gevallen van agressie ten aanzien van de chauffeurs is een spontane stakingsbeweging eveneens goed te begrijpen wegens de emotie die dan loskomt bij het zien van een collega die slachtoffer is geweest van slagen of andere vormen van agressie. Een werkonderbreking zou nochtans in de tijd en tot de betrokken lijn beperkt moeten blijven, samen met het verstrekken van passende informatie. Het is ten andere evident dat de vermenigvuldiging van de agressies moet leiden tot de eis van meer omvattende onderhandelingen over de meest doeltreffende middelen om de veiligheid van het

personeel in het openbaar vervoer te garanderen. Wanneer het gaat om geschillen verbonden met bijvoorbeeld de organisatie of met de arbeidsvoorwaarden, dan riskeert een staking zonder vooraanzeg dubbel zo schadelijk te zijn: afgekondigd vóór elke onderhandeling kan ze enkel de aangegane posities doen verkrampen en daarbij brengt ze negatieve effecten en overbodige moeilijkheden met zich mee voor de gebruikers, met als risico dat het imago van de openbare dienst van de TEC verslechtert.

De mythes: de minimale dienstverlening en de privatisering

De rechtse en centrumrechtse partijen schermen regelmatig met de slogan van de minimale dienstverlening (indien nodig met opeising van personeel) voor het openbaar vervoer naar het voorbeeld van wat in de ziekenhuizen of bij de RTBF de praktijk is. De polemiek laaide weer eens op ter gelegenheid van de stakingen bij de TEC Luik-Verviers. De MR diende bij het Waalse Parlement een voorstel voor decreet in ten einde elk beheerscontract ongeldig te verklaren dat niet de notie van de minimale dienstverlening bevat. Na verwerping van het voorstel heeft de MR dit weer te berde gebracht door te eisen dat het beheerscontract tijdstippen (spitsuren) en buslijnen bevat die niet door stakingen zouden mogen worden getroffen. Van zijn kant meent de CDH dat men een minimale dienstverlening zou moeten instellen door middel van een voorafgaandelijk sociaal overleg. Minister Henry, die door de PS werd gesteund, verwierp deze optie. Hij herinnerde er aan dat deze dreiging waarmee voorheen zijn voorganger A. Antoine (CDH) al had gezwaaid geen enkel impact op de graad van conflictualiteit bij de TEC heeft gehad. Daarbij blijft deze bevoegdheid federaal en blijkt ze in in de praktijk niet bruikbaar te zijn. Beeld je in dat er één bus op twee of drie tijdens de spits gaat rijden: het conflict zou in vechtpartijen tussen gebruikers ont-aarden, hetgeen toch niet het beoogde doel kan zijn! De vakbonden, die zich trouwens van een hoog aantal leden bij de TEC verzekerd weten, laten opmerken dat het voor hen dan zou gaan om een beperking van het stakingsrecht waardoor het impact van hun beweging met betrekking tot de werkgevers zou worden beperkt. Minister Henry meent echter dat men in het toekomstige beheerscontract bijzondere voorschriften,

zoals bijvoorbeeld over de examenperiode, zou kunnen opnemen. Men zou in geval van “wilde” stakingen ook sancties kunnen opleggen, maar met de regeling dat door emotionele reacties (in geval van agressie bijvoorbeeld) werkonderbrekingen mogelijk kunnen zijn, maar dan beperkt in ruimte en tijd.

Een andere bepleite “oplossing”: waarom niet het geheel van het openbaar vervoer privatiseren? De supporters van dit alternatief trekken deze conclusie uit het feit dat daar waar de bussen in onderaanneming aan privéexploitanten¹¹ zijn gegeven, er ook veel minder stakingen voorkomen. Bij gelijke beloning mag men echter veronderstellen dat de imperatief van de winstgevendheid van de privébedrijven ongetwijfeld het personeel dwingt tot meer flexibiliteit. Ten andere, voorbij de verhouding 50-50 tussen privéexploitanten en de publieke ondernemer leggen de directieven van de Europese Unie (EU) een volledige privatisering van het personenvervoer op. Indien er een privatisering zou komen, dan zou dat tot gevolg hebben een verhoogde druk op de productiviteit en de flexibiliteit, met voor de arbeiders statuten naar beneden herzien en met een tariefsverhoging voor de reizigers. Zonder te vermelden dat men zich vragen zou kunnen stellen over de toekomst van de openbare diensten in dergelijke zuivere marktverhoudingen. Een privatisering zou naar mijn mening noch voor de gebruikers, noch voor de arbeiders gunstig zijn.

De sociale onderhandelingen in eer herstellen

Een uitkomst voor de huidige situatie in de Waalse TEC kan enkel tegemoet worden gezien indien de betrokken partijen terug tot een werkelijke sociale dialoog overgaan of indien ze de tijd nemen om naar elkaar te luisteren alvorens iets te beslissen. De toestand in de TEC zou ongetwijfeld eenvoudiger zijn indien er in plaats van vijf regionale directies, waarvan het functioneren en de beslissingen variëren al naargelang de regio's, in het toekomstige beheerscontract een eenvormige structuur zou worden uitgetekend: een SRWT bevoegd voor het geheel van de problemen en als enige gesprekspartner voor de sociale onderhandelingen. Dat men ten andere nu maar eens en voor altijd een einde maakt aan de nadelige



gevolgen van de fusie van de twee vroegere openbare vervoersmaatschappijen: eenzelfde statuut, gelijke beloning, dezelfde arbeidsvoorwaarden voor allen. Van vakbonds zijde zou er ongetwijfeld reden toe zijn om meer rigueur in het beheersen van de stakingsbewegingen te betrachten ten einde ze voor de reizigers pertinent, doelmatiger en begrijpelijker (bij gebrek aan ze gemakkelijker aanvaardbaar) te kunnen maken. In plaats van voortdurend door deze werkonderbrekingen geïrriteerd te raken, zouden de reizigers er toe kunnen worden gebracht om de dienstverlening beter te appreciëren die hen dagelijks wordt geboden door een personeel dat een beroep uitoefent wat niet altijd helemaal rustgevend is. Vergeten we toch maar niet dat de kwaadsprekers over de TEC over het algemeen de openbare diensten aanvalen, d.w.z. de diensten verleend aan alle mensen, rijk of arm, hetgeen een begrip is dat de huidige neoliberale vloedgolf binnen de EU enigszins onder de korenmaat schijnt te willen plaatsen. Dat alles sluit natuurlijk niet uit dat men nog heel wat vooruitgang zal moeten boeken opdat de openbare dienst op een optimalere manier zou presteren, hetgeen op dit moment niet het geval is.

Op het moment van het afsluiten van dit artikel verneemt men dat een CAO 2011-2012 voor de Waalse TEC op 6 juli werd ondertekend en geaccepteerd door de ACOD en de ACLVB. Van zijn kant weigert de ACV Openbare Diensten een in haar ogen te haastig afgesloten CAO te ondertekenen, met name voor wat betreft de arbeidsvoorwaarden en de meer

kwalitatieve aspecten. Ze hoopt dat haar bezwaren tijdens de latere discussies in september in overweging zullen worden genomen en ze overweegt op dit moment niet om tot stakingsacties over te gaan. De CAO stipuleert in het bijzonder dat de vakbonden alles in het werk zullen stellen om de sociale vrede te handhaven en dus “wilde” stakingen te vermijden. Van haar kant verplicht de directie zich ertoe om voor twee jaar de werkgelegenheid van haar 5.000 werknemers te garanderen en die, bovenop de marge van 0,3 procent in 2012, van cadeaucheques en diverse andere voordelen in de niet-loonsfeer zullen genieten. Het feit dat de ACOD deze CAO heeft goedgekeurd vormt zeker een positief punt voor de toekomst van het sociaal overleg bij de TEC, ook al is het ditmaal het ACV dat weigerde om het akkoord te ondertekenen. De toekomst zal uitwijzen of men inderdaad een manier van sociale onderhandelingen zal kunnen vinden, maar dan wel op voorwaarde dat de twee partijen de regels op correcte wijze willen respecteren, waardoor men de toekomstige geschillen beter zal weten te beheren, maar zonder dat de gebruikers er de rekening van betalen. Dat zou een reële bonus voor de openbare dienst vormen. Maar de geschiedenis van de vorige sociale confrontaties is een aansporing om van de sociale gesprekspartners een bewijs van correcte verhoudingen te verwachten waarin zowel de rechten van de werknemers als van de gebruikers worden gerespecteerd.

7 juli 2011

(Vertaling: André Mommen)

Noten:

¹ Wordt geacht “spontaan” te zijn een stakings-beweging zonder vooraanzeg afgekondigd, maar daarna door de vakbondsorganisaties erkend. Een staking van dezelfde soort wordt echter als “wild” gekwalificeerd wanneer ze niet door de vakbonden wordt erkend, en er door de vakbonden geen stakingsvergoedingen worden uitbetaald.

² Zie M. Capron, “Trois conflits dans des groupes multinationaux: AB Inbev, Carrefour, Brink’s”, in *Courrier Hebdomadaire*, CRISP, nrs. 2090-2091, 2011.

³ Zie M. Capron, “L’évolution de la conflictualité dans les relations collectives du travail en Wallonie”, in E. Arcq, M. Capron, E. Léonard, P. Reman (dir.), *Dynamiques de la concertation sociale*, Brussel : CRISP, 2010, blz. 147-166, en K. Vandaele, “Les grèves en Flandre depuis 1966 : une région docile en ‘colère blanche’?”, *id.*, blz. 167-187.

⁴ De kortzichtige uitspraken van M. Goblet, de voorzitter van het ABVV Luik-Hoei-Borgworm, waarin hij beweert dat de staking eigen is aan het Luikse temperament, zouden daarentegen alleen maar de (verkeerde) indruk wekken dat elk voorwendsel goed voor stakingen is, zoals bij de TEC in Luik. Zie *De Morgen*, 17 juni 2011.

⁵ Het laatste beheerscontract liep van eind 2004 tot eind 2010, maar het nieuwe contract is nog steeds onderwerp van discussies in het Waalse politieke milieu. De tekst van het beheerscontract is beschikbaar op de site www.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/acteurs/SRWT. Voor de site van de SRWT, zie www.infotec.be.

⁶ *Contrat de gestion 2004-2010*, blz. 15. Men neme er nota van dat de stakingen “met of zonder vooraankondiging” niet als gevallen van overmacht worden beschouwd en dat in dat geval de TEC verplicht zijn om de gebruikers via de media te informeren over de storingen op hun net.

⁷ *Id.*, blz. 33.

⁸ Volgens *La Libre Belgique*, 2-3 juli 2011. Deze stakingen treffen in het algemeen slechts bepaalde depots of bepaalde regionale TEC. Ter vergelijking: De Lijn heeft slechts 8 stakingsdagen in 2010 gekend die slechts één of twee depots betroffen. Een nieuwe CAO werd ten andere voor De Lijn op 29 juni 2011 afgesloten na moeizame onderhandelingen ondersteund door een staking op 18 juni.

⁹ Enkel de ACOD heeft ten andere op 17 juni een stakingsdag bij de TEC Namen-Luxemburg gedeclareerd wegens een mutatieprobleem bij het