

TRIBUNE

des services publics

FGTB CGSP



BELGIQUE - BELGIË

P.P. - P.B.

B386

MAI
2014

CHEMINOTS

70^e année - n°5 - mai 2014 (mensuel) dépôt CHARLEROI X | P402047 | retour : CGSP place Fontainas, 9/11 1000 Bruxelles

自由

1920

1^{er} mai

Solidarité de tous
les travailleurs

LIBERTÉ

DOSSIER P. 4



ÉDITO
Élections !
Et après... ?
P. 3



TSCG
Ratification du TSCG
Promesses non tenues
P. 6



CHEMINOTS
Ce n'était pas
un poisson
P. 9

Campagne GACEHPA

Le GACEHPA est un mouvement qui a pour objectif de rendre l'avortement accessible à toutes les femmes dans de bonnes conditions en l'intégrant dans une politique de liberté d'accès à la contraception et à l'épanouissement sexuel.



DANS NOS RÉGIONALES

Hainaut occidental

Concours de pêche (étang à Velaines)

L'Amicale des Pensionnés organise **le 7 juin** un concours de pêche de 8h à 18h.

Mise : 50 €/équipe de 2 pêcheurs, repas chaud compris.

Maximum : 20 équipes

Date limite d'inscription : le 15 mai 2014

Renseignements : mardi de 14h à 16h.

Namur

Festivités 1^{er} mai

10h30 : Accueil, Maison syndicale « André Genot », rue de l'Armée Grouchy 41.

- Meeting - Orateurs :
J. Thonon, secrétaire régional intersectoriel CGSP Namur,
M. Abdissi, président national CGSP-Cheminots,
A. Demellenne, présidente IW-FGTB et secrétaire fédérale FGTB,
G. Fays, secrétaire régional interprofessionnel FGTB Namur.
- Barbecue géant, ambiance musicale et animations.

Réservation :

- par téléphone : 081 72 91 43 ou 081 72 91 19,
- par mail : maryse.dussart@cgsp.be
aurore.dessy@cgsp.be

Journée pétanque

La Commission intersectorielle des Pensionnés et Pré-pensionnés de la CGSP vous donne rendez-vous pour une journée de pétanque **le 15 mai**, rue du Beau Vallon, 162 à Saint-Servais.

Inscription dès 9h.

Barbecue + dessert 12 €/personne.

Le paiement le 9 mai fait office de réservation.

Contact : Maria Pasquarelli 081/55 91 62 – 0476/36 68 88.

Euromanif contre le dumping social

Nous étions plus de 50 000 manifestants, venus de toute l'Europe, qui, à l'appel de la CES, ont défilé ce 4 avril dans les rues de Bruxelles, exigeant une « nouvelle voie pour l'Europe », la fin des politiques d'austérité et du dumping social.



Plus de photos sur notre page Facebook



© Avec l'aimable autorisation de l'auteur.
« La Manifestation »
de My Hahn Hélène NGUYEN.

Élections ! Et après... ?

« Les syndicats ne doivent jamais être associés à un groupement politique ni dépendre de celui-ci ; autrement, ils ne rempliraient pas leur tâche et recevraient un coup mortel. Les syndicats sont les écoles du socialisme. Dans les syndicats, les ouvriers deviennent socialistes parce qu'ils y voient chaque jour, de leurs propres yeux, la lutte contre le capital. Les partis politiques, quels qu'ils soient, n'enthousiasment les masses travailleuses que passagèrement, pour quelque temps seulement, tandis que les syndicats les retiennent d'une façon durable, et ce sont eux seulement qui peuvent représenter un vrai parti ouvrier et opposer un rempart à la puissance du capital. La grande masse des travailleurs, sans distinction de parti, a reconnu que sa situation matérielle doit être améliorée. Si sa situation matérielle s'améliore, le travailleur peut se consacrer davantage à l'éducation de ses enfants ; sa femme et ses enfants n'ont plus besoin d'aller travailler à la fabrique ; lui-même peut exercer davantage son intelligence et prendre soin de son corps ; il devient ainsi, sans même s'en douter, socialiste. »

Réponse de Karl Marx au trésorier général des syndicats des métallurgistes allemands, publiée dans la revue Volksstaat, 17, 1869.

Voici une citation qui - exception faite de la division des rôles masculin et féminin qu'elle propose - garde, en un sens, toute son actualité près de 150 ans après avoir été écrite par Karl Marx. L'indépendance syndicale, que ce soit à l'encontre du pouvoir (économique ou politique) ou vis-à-vis des partis politiques, est en effet indispensable. Que ce soit par rapport aux partis qui participent à des coalitions ou des partis qui sont dans l'opposition, l'organisation des travailleurs, y compris de celles et ceux qui n'ont plus d'emploi, doit mener sa propre stratégie, ne pas aliéner sa liberté de critiquer et exercer son rôle de contre-pouvoir en toutes circonstances.

Mais l'indépendance syndicale ne veut pas dire neutralité, bien sûr. C'est à ce titre que la CGSP invite ses affiliés, et le monde du travail, à voter à gauche, à empêcher les partis de droite et d'extrême droite ou les partis qui veulent mener des politiques de discriminations à avoir des élus.

À la CGSP, comme à la FGTB, il y a des membres et des militants de sensibilités différentes : il y a des membres du PS, d'Ecolo, du PTB, de la LCR, du PC, du Mouvement de gauche, de Vega, du PSL. Il y a aussi, majoritairement, des membres et des militants qui ne sont pas membres d'un de ces partis et qui souhaitent l'unité des travailleurs.

La richesse de notre organisation est faite de cette volonté commune de défendre l'intérêt des travailleurs et d'exercer ce rôle de contre-pouvoir mais elle est faite aussi de la diversité des sensibilités des camarades qui la font vivre au quotidien. Le débat est riche et important mais il ne doit pas mener à la division des travailleurs, votons **à gauche assurément !**

Les combats ne vont pas manquer, ni d'ici les élections ni après les élections. Quel que soit le résultat des scrutins, les politiques d'austérité ne vont pas s'arrêter. Comparaison n'est pas raison, la majorité progressiste absolue en France mène une politique d'austérité et les organisations syndicales des services publics manifestent ce 15 mai à Paris. La défense de nos intérêts passe aussi par le combat au quotidien, y compris dans la rue, car nous n'avons d'autre moyen que de démontrer notre unité.

Votons à gauche, battons la droite et surtout l'extrême droite et luttons encore et toujours pour nos droits et nos conquêtes !

Quelle(s) fin(s) pour l'Europe ?

Le 4 février dernier, la CGSP wallonne a reçu, dans le cadre d'une journée de formation, Cédric Durand, coordinateur de l'ouvrage En finir avec l'Europe et Élisabeth Gauthier, membre du réseau Transform et également co-auteur de l'ouvrage Changer d'Europe pour faire le point ensemble sur la construction européenne, les difficultés et les questions stratégiques qu'elle soulève au sein des syndicats. Autant de balises bien utiles en cette période électorale.

Suite à la crise, l'Union européenne et le projet européen sont devenus une source de tensions et de réflexions majeures. Partant, cette évolution devrait induire un vif débat quant à l'attitude à adopter à l'égard de cette dernière. Au-delà du dogme européiste faisant de l'intégration européenne un mythe indiscutable et indiscuté, la construction européenne pose un problème de nature systémique à la gauche : un projet de gauche peut-il faire l'économie d'un affrontement avec l'Europe ? La sortie de l'Euro et la rupture avec l'Union européenne sont-elles une condition *sine qua non* d'une autre Union européenne ? Comment influencer sur l'Union européenne alors que la plupart des luttes restent nationales et ne se mènent pas ou rarement simultanément ?

La démocratie dévoyée

Les différents traités constitutifs ont emprisonné la politique économique dans des rets si serrés que les peuples n'ont plus le pouvoir de choisir leur avenir, c'est ce que Cédric Durand désigne sous le vocable de *césarisme bureaucratique*. Sous l'effet d'aubaine que représente la crise, l'Union européenne a procédé à une mise à distance de toute forme de contrôle démocratique et de responsabilité devant les peuples. L'UE a donc pris la forme d'un régime politique autoritaire, disposé à suspendre les procédures démocratiques en invoquant l'urgence économique ou financière. Cette évolution montre également deux cadavres et un revenant : les deux cadavres sont *l'europhisme* (l'Europe

comme phare de la civilisation) et *la souveraineté des peuples* (celle-ci ayant été sacrifiée par et pour l'oligarchie financière) et le revenant n'est autre que la montée en puissance des extrêmes droites.

Sortir de l'Europe/de l'Euro ?

Cédric Durand soumet l'idée d'une suspension du processus européen, une sorte de temps mort pour reconstruire à l'échelon national. Même si la désobéissance européenne et la sortie de l'Euro ne créent pas le changement, elles en sont néanmoins la condition incontournable. De plus, l'idée de la rupture est un préalable à poser qui indique l'installation d'un rapport de forces.

Pour Elisabeth Gauthier, la désagrégation de l'Union et la sortie de l'Euro ne sont pas nécessairement la réponse appropriée. En quoi l'éclatement de l'Euro serait-il positif ? La Grande-Bretagne n'est pas dans la zone Euro. Or, c'est un paradis néolibéral. La question de l'Euro n'est donc pas en tant que telle la solution. Autrement dit, il est erroné de penser que la destruction des institutions de l'Union européenne est la réponse pour la confrontation de classe. Par ailleurs, le *césarisme bureaucratique* mis en avant par Cédric Durand vaut aussi pour les États. La question qui se pose est de savoir comment les combattre partout. Pour le réseau *Transform*, il s'agirait préalablement de rechercher tous les leviers à actionner afin de modifier les rapports de force dans l'immédiat en espérant que la gauche parvienne dans un pays de l'UE à créer un moment

de rupture politique.

Cédric Durand plaide, lui, en faveur d'un temps mort, d'une suspension permettant un retour vers l'échelon national.

L'échelon national

Mais pourquoi cette volonté de repartir du national pour mieux rebondir ? Tout d'abord, Cédric Durand constate que la défense absolue et acharnée du cadre européen par la social-démocratie a entraîné l'abandon du terrain de l'opposition à l'extrême droite et cette dernière n'a eu aucun scrupule à piller des idées précédemment défendues par la gauche. En somme, devant ce terrain laissé en friche, elle s'empare des malaises mais n'en fait pas une lecture de classe.

Pour Cédric Durand, il est primordial de refuser la démission intellectuelle et politique qui consent à se laisser dépouiller de tout – Euro, critique de la finance et même lutte des classes – dès lors que l'extrême droite a mis le grappin dessus. C'est ce qu'il appelle *la ruse de la raison internationaliste* : un mouvement stratégique, pas un ralliement à la chimère de l'indépendance nationale.

Pour lui, le projet des gauches sociales serait d'abattre le cadre européen avec et par le biais de moments nationaux de rupture. Cette inclinaison est également influencée par l'absence de synchronisation des mouvements sociaux dans l'espace européen et ce alors que les classes dominantes sont autrement organisées à l'échelle européenne. Cette fragmentation géographique des

mouvements sociaux en Europe s'explique également par le fait que « *si la fabrique du politique est désormais européenne, cela n'implique pas pour autant que la vie politique elle-même le soit devenue* »¹. Cette ruse de la raison internationaliste ne garantit pas nécessairement un vernis progressiste aux politiques menées mais elle permettrait de définir d'abord des politiques économiques répondant à l'urgence de la situation politique.

Pour Élisabeth Gauthier, par contre, il importe avant toute autre chose de constituer « *un bloc historique capable de créer une nouvelle hégémonie pour imposer un véritable changement* »².

À quelle(s) fin(s) ?

Les questions qui requièrent une réponse immédiate sont bien évidemment multiples. Le plein-emploi par le financement public, un plan d'investissement pour la sobriété énergétique, des circuits productifs courts (une sorte de *New Deal* pour la transition écologique), la soumission de la finance et un moratoire sur les dettes, leur audit et leur éventuelle annulation partielle ou totale : ces seules pistes impliquent une rupture avec les institutions de l'Union européenne.

En outre, le « *financement public d'un plan massif de création d'emploi dans les secteurs où les besoins sociaux sont les plus forts et les gains de productivité les plus faibles (éducation, santé, environnement, logement, qualité de vie, loisirs, agriculture de proximité)* »³ constituerait à la fois une réponse à l'urgence sociale et une sortie du productivisme.

Conclusions provisoires

De tout ceci, il ressort indubitablement que « *la refondation de l'Europe n'apparaît plus comme un horizon lointain mais comme une question d'actualité* »⁴ et que, dans ce cadre, la rupture n'est pas une fin en soi mais pourrait s'avérer être un moyen indispensable.

Est-il exagéré de dire que l'Union européenne constitue en quelque sorte un bain révélateur de certaines impasses actuelles : crise de la social-démocratie, crise de la démocratie, faillite et surdité des élites, question du rapport au politique ?

Cédric Durand



Élisabeth Gauthier



Concernant la construction européenne, un triple choix se profilerait à l'horizon : faire une croix sur le processus européen ou se lancer à long terme dans une sorte de planification fédératrice (grands travaux, harmonisation par le haut, etc.) afin de contrer les dérives autoritaires actuelles de l'UE (c.-à-d. changer le cadre de référence sans sortir du cadre) ? La troisième voie souhaiterait, au vu des rapports de force actuels, freiner la poursuite du processus de fédéralisme puisque celui-ci, à l'heure actuelle, ne peut que renforcer des institutions favorables aux ajustements structurels.

Ce débat polémique et pédagogique a permis de poser de véritables questions sur les valeurs de cette Europe à construire et les moyens politiques nécessaires à cette fin. En somme, un débat autour des choix de société dans

laquelle nous voulons vivre (voulons-nous tous vivre dans une société inféodée au joug de la prétendue concurrence libre et non faussée ?)

Un débat où une question en ouvre une autre mais n'est-ce pas là un des principes constitutifs de la formation ?

Retrouvez cet article, dans une version plus développée, sur le site de la CGSP wallonne : www.cgspwallonne.be

1. Cédric Durand, Razmig Keucheyan, *Désobéir à l'Union européenne*, Regards, 7 janvier 2014.
2. Élisabeth Gauthier, Marie-Christine Vergiat, Louis Weber, *Changer d'Europe*, Éditions du Croquant, Brignais, 2013, p. 89.
3. Cédric Durand, *L'embarras européen*, in *La Revue des Livres* n°14, nov-déc. 2013, p. 6.
4. Élisabeth Gauthier, Marie-Christine Vergiat, Louis Weber, *op.cit.*, p. 95.



Ratification du TSCG – Promesses non tenues

En signant le TSCG malgré les nombreuses protestations de la FGTB wallonne, le Parlement fédéral s'était engagé à consulter les syndicats sur les modalités de transposition en loi belge qui auraient permis d'atténuer quelque peu les effets désastreux de ce Traité. Malgré les promesses, il n'en a rien été !

Le 2 mars 2012, les chefs de gouvernements de 25 États membres de l'UE ont signé le TSCG (Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance). Les États concernés ne peuvent dorénavant présenter un budget dont le déficit est supérieur à 0,5 % du PIB. C'est la « règle d'or » !

Si le déficit dépasse 3 %, des sanctions automatiques (sous forme d'amendes) seront réclamées par la Commission européenne. Les sanctions prévues sont de 0,1 % du PIB, soit, pour la Belgique, environ 400 millions d'euros ! Les États doivent, en vertu de ce Traité, inscrire ces principes dans leur constitution ou dans une loi à portée équivalente.

Dès avril 2012, la FGTB wallonne a commencé à alerter la population et le monde politique sur les dangers que représente le TSCG à tous les niveaux : budgétaire, social, économique et démocratique. Au-delà des arguments justifiant le refus d'un tel Traité, la FGTB revendiquait l'organisation d'un débat public national et, au minimum, une audition au niveau des Parlements avant que ceux-ci ne ratifient le Traité.

Chronique d'une sourde oreille

Ce fut la sourde oreille ! Malgré de nombreuses interpellations, les Parlements ont systématiquement refusé d'auditionner les syndicats, à l'exception de l'audition organisée par des représentants des Parlements wallons et de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Au-delà des arguments habituels en faveur du Traité (« ça ne change rien », « ce serait trop dangereux de ne pas le voter » ...), un argument et une promesse reviennent systématiquement : c'est la transposition du TSCG dans la loi nationale qui est importante, car c'est là qu'il y a des marges de manœuvre à exploiter pour limiter le caractère néfaste du

Traité (pour la définition des déficits structurels, pour l'immunisation de certaines dépenses sociales, pour l'exclusion de certaines dépenses d'investissements dans le calcul du déficit). C'est donc dans ce cadre que des auditions devront avoir lieu. Les organisations syndicales obtiennent donc à plusieurs reprises (notamment du PS et d'Ecolo) la promesse qu'elles seront consultées lors de la phase de transposition, afin de voir comment intégrer au mieux des éléments restreignant les effets du TSCG.

Le 7 mai 2013, en Commission des Relations extérieures du Sénat, M. Mahoux (PS) déclare que son « groupe votera le projet, mais insiste fortement sur le fait que cette traduction en droit belge devra faire l'objet d'une large discussion [...] avec les interlocuteurs sociaux ».

Le 5 juin 2013, la Commission des Relations extérieures de la Chambre rejette la demande d'audition de la FGTB wallonne et de la CSC francophone même si « Christiane Vienne (PS) annonce que son groupe sera particulièrement attentif aux modalités de transposition de la « règle d'or » en droit belge et demande que l'on procède dès lors à une large consultation des interlocuteurs sociaux au moment de cette transposition ».

Aucune promesse tenue !

La transposition du TSCG se concrétise via la conclusion d'un accord de coopération entre l'ensemble des parties concernées. C'est au sein de ce texte que des mesures « aménageant » les effets du TSCG auraient dû figurer, comme par exemple la possibilité de déroger au critère de déficit excessif en fonction de situations particulières, etc.



L'accord de coopération en question a été signé le 13 décembre 2013, avant même sa ratification. Et aucune des dispositions qui auraient pu amortir les conditions drastiques du TSCG n'y figure. Il entérine le Traité en tant que tel sans utiliser le moindre élément contenu dans celui-ci qui aurait permis, par exemple, de définir les conditions exceptionnelles dans lesquelles le pays pourrait ne pas respecter la règle d'or sans être sanctionné. L'ensemble des dispositions du Traité est transposé sans autre forme de procès.

Quels qu'aient été les engagements pris d'intégrer des éléments « sociaux » dans le texte vis-à-vis notamment des organisations syndicales, force est de constater qu'aucun n'a été tenu. De toute évidence, l'accord de coopération, qui organise effectivement la transposition, est scellé et ne peut plus être modifié !

Finalement, aucune consultation n'a été effectuée pour la transposition du TSCG. Et la situation semble complètement bétonnée quant à une modification, même minimale, de l'accord de coopération. Le TSCG sera transposé en tant que tel, avec l'ensemble des mesures d'austérité qu'il génère, dans le droit belge !

La FGTB wallonne interpellera les parlementaires fédéraux et wallons pour dénoncer cette méthode, et les appellera à voter contre le décret ou la loi d'assentiment lorsqu'ils leur seront soumis, en réitérant la demande d'une réelle consultation concernant la transposition du TSCG. ■

Service minimum

Hasard du calendrier ou opportunisme électoral, deux instances politiques belges se sont prononcées la même semaine sur l'instauration d'un service minimum dans les transports publics. Si du côté fédéral, le Sénat a entériné le texte concernant la SNCB, du côté bruxellois la majorité appuyée du SPA a rejeté la proposition de service minimum et du remboursement des usagers lors de grèves dites sauvages à la STIB.

Revendication vieille comme le monde

Tout d'abord, faut-il vraiment s'étonner de voir ressurgir ces projets de loi en période électorale ? Le service minimum a, faut-il l'avouer, beaucoup de popularité auprès de la population qui se sent souvent « prise en otage » par les grèves « sauvages » dans les transports. Il faut dire que les médias accentuent ce sentiment via l'angle choisi pour traiter des actions de grève. Partout en Europe, l'instauration d'un service minimum est remise sur la table de manière récurrente. Même si le texte a peu de chance d'aboutir en raison de la proximité des élections, c'est tout de même un signal que l'idée fait son chemin dans la tête de certains élus vraisemblablement déconnectés de la réalité.

Toi tu montes, toi tu ne montes pas !

Le service minimum représente un danger pour les usagers. Les risques de bousculades sont déjà bien réels en temps normal, quels seront-ils avec moitié moins de véhicule et davantage d'agacement des usagers ? Agacement accentué par les tentatives infructueuses de monter dans les quelques bus qui roulent à l'heure de pointe.

De plus, qui pourra ou non monter dans le bus, le métro ou le train ? Va-t-on créer des passe-droits ? À Québec, où cette mesure existe déjà, certains partis réclament que 80 % des transports soient opérationnels ; le service minimum mis en place n'étant jamais suffisant. Par ailleurs, avec une telle restriction du droit de grève, le pouvoir de négociation des syndicats est fortement réduit voire inexistant. Mais n'est-ce pas là le vrai objectif (masqué) poursuivi par d'aucuns ?



Service maximum

En France, la SNCF avait reconnu en 2007 que 70 % des dysfonctionnements rencontrés par les usagers étaient dus à la gestion interne et que sur 6 000 incidents ayant mené à des annulations ou retards de train, à peine 2 % résultaient de mouvements sociaux. La plupart des incidents arrivent, en France comme en Belgique, en raison des coupes budgétaires dans les services publics de transport. Rappelons qu'on vient d'y pomper 22 milliards dans les services publics pour combler le déficit de l'État. Un secteur aussi primordial que les transports des personnes ne devrait-il pas être une priorité dans les budgets de l'État ? Les travailleurs des transports publics ne font pas grève parce qu'ils ne veulent pas travailler, ils font grève car il leur devient tout bonnement impossible de rendre un service correct et de garantir la sécurité au vu des diminutions budgétaires qui leur sont imposées. Diminutions qui transforment déjà le service rendu en un service... minimum. Ils font grève pour qu'on instaure au quotidien un service maximum dans les transports, ils font grève pour nous tous, et il serait temps que les médias mettent ce point de vue en avant.

Grève symbolique ?

Si comme le prévoit le projet de loi concernant la SNCB voté au Sénat, en cas de grève dite « sauvage », des financements pourraient être supprimés, peut-on encore réellement parler de droit de grève ?

La logique qui oppose le droit des usagers à pouvoir se rendre au travail au droit de grève est une vision dangereuse du droit qui participe à l'individualisation de la société. Une grève qui ne fait pas vague, qui ne crée pas d'embarras ce n'est pas une grève. Les syndicats en ont conscience, faire grève n'est jamais une décision prise à la légère. Mais, face à un patronat de moins en moins enclin à négocier, la grève reste aujourd'hui l'ultime moyen de pression dont disposent les syndicats pour faire entendre la voix des travailleurs. C'est grâce à elle que nous avons conquis les droits dont nous jouissons aujourd'hui, y compris celui d'avoir accès à des services publics de qualité. En outre, apporter une réponse simpliste, démagogique et irréalisable à la colère des usagers ne témoigne-t-il pas à tout le moins d'un service minimum de l'action politique ? ■

Retrouvez cet article, dans une version plus développée, sur le site de la CGSP wallonne : www.cgspwallonne.be

1^{er} mai à Bruxelles - Plus forts ensemble !

Meeting militant – CGSP place Fontainas – 13h45

C'est sous la présidence de Jean-Pierre Knaepenbergh, secrétaire général de l'IRB, que se tiendra le meeting militant du 1^{er} mai. Philippe Van Muylder, secrétaire général de la FGTB-Bruxelles ; Jef Baeck, président des Mutualités socialistes du Brabant et Yvan Mayeur, bourgmestre de la Ville de Bruxelles y prendront successivement la parole au sujet des enjeux politiques et sociaux. À trois semaines des élections, nous ne manquerons pas de rappeler ce que les citoyens travailleurs bruxellois attendent des partis de gauche.

On rejoindra ensuite la place Rouppe en cortège avec la fanfare *Jour de Fête*.

Tout autour de la place, les nombreux stands du village solidaire vous accueilleront pour un moment de militance ou de convivialité.

Animations et concerts gratuits – place Rouppe – dès 13h

Rokia Traore en concert

En tête d'affiche des concerts de cette 21^e édition, la Fête du 1^{er} mai de la FGTB de Bruxelles et de la FMSB a invité une artiste remarquable par son talent et sa personnalité subtile et engagée : Rokia Traore.

Son pari est de jouer une musique authentique et innovante sans succomber aux effets de modes.

Ce qui ajoute au charme et la spécificité de ses chansons, c'est qu'elle a créé sa propre langue, tel un idiome musical jailli d'une source parfois mystérieuse et qui touche au cœur !

The Experimental Tropic Blues Band

Une énergie brute et pure sur scène comme dans ses albums. Un mélange détonnant de rock et de blues. Les Tropics sont un concentré d'ardeur bien de chez nous puisqu'ils viennent de Liège !

Chicos y Mendez

Gagnant de la deuxième édition du concours *Working Class Live*, le groupe bruxellois Chicos y Mendez nous livrera un vibrant concentré de reggae/ragga, de consonances latinos et de musiques du monde.

Il y aura également de nombreuses animations de rue.

La fin de la fête est prévue à 20h.

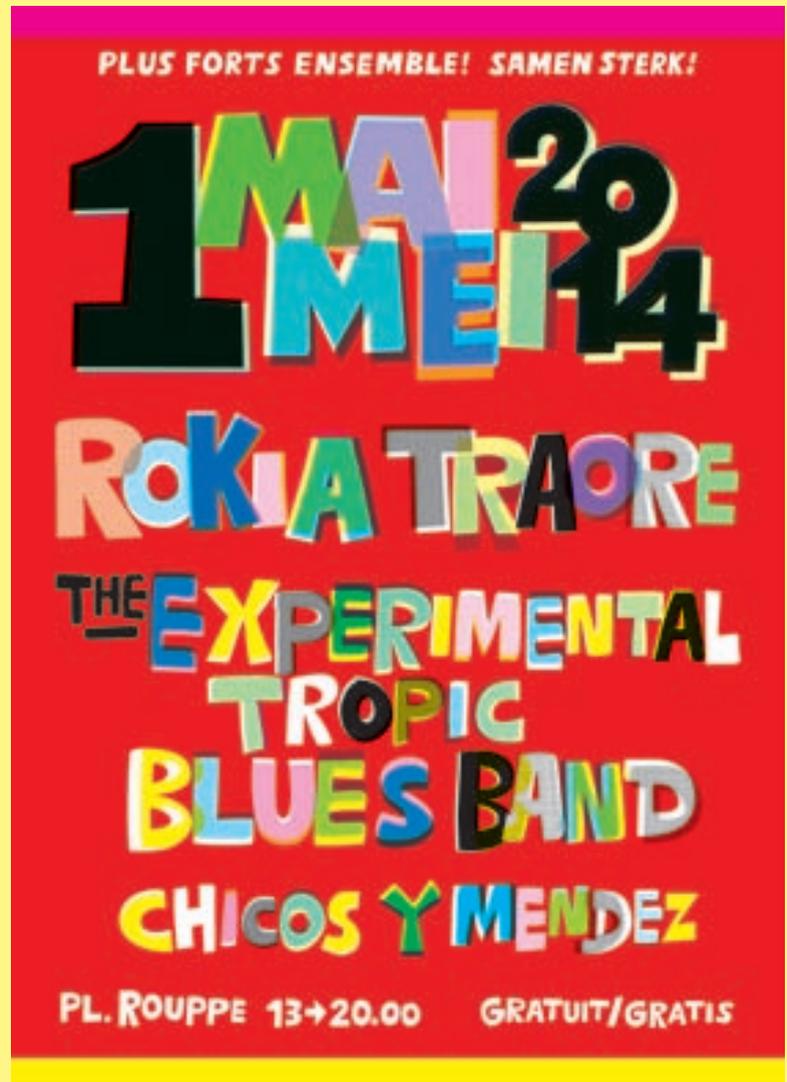
Plus d'infos

www.brusselsmaydayfestival.org

www.fgtbbruxelles.be

www.abvvbrussel.be

Tél. 02 552 03 57



Jean-Pierre Knaepenbergh
Secrétaire général de l'IRB-CGSP

www.cgsp-acod-bru.be





Ce n'était pas un poisson

Le 1^{er} avril, une coalition des partis de droite ; MR, VLD, CD & V et N-VA a voté une proposition de loi permettant d'infliger des sanctions financières aux auteurs de grèves « sauvages » dans les services publics.

Ils désireraient imposer trois points dans le contrat de gestion des entreprises publiques :

- Des prestations minimales garanties par les prestataires des services qui font l'objet d'une intervention financière de l'État.
- Des sanctions financières en cas d'entrave à la continuité du service.
- Des modalités de remboursement aux usagers qui ont payé anticipativement des services non prestés.

Si cette proposition de loi n'a aucune chance d'être votée avant fin mai, c'est pour notre organisation « une déclaration de guerre » et une nouvelle tentative de déstabilisation du dialogue social.

L'auteur du projet proclame « *que l'accord signé avec les syndicats fonctionne et qu'il n'y a aucun souci d'inclure ces clauses dans le contrat de gestion* » », mais il doit savoir que nous ne l'accepterons **JAMAIS**.

Il est exact que nous avons signé, en mars 2013, un protocole d'accord pour favoriser le dialogue social au sein de notre entreprise et nous l'avons respecté à la lettre.

Cependant, il ne faut pas confondre les grèves « sauvages » et émotionnelles. Ces dernières sont généralement la conséquence d'agressions sur le personnel.

Il serait donc plus opportun de prévoir, dans le contrat de gestion, des moyens supplémentaires pour éviter ce genre de situation.

Soyons vigilants par rapport à cette manœuvre électorale visant à glaner les quelques voix d'usagers mécontents.

Oser dire que, via le contrat de gestion, le gouvernement veillera à la garantie du service public est scandaleux.

Le fait de lancer cette « bombe » risque de détruire tout ce qui a été entrepris en terme de concertation.

Il est évident que cette coalition n'a qu'une volonté... imposer le service minimum !

Il suffit de lire, via les réseaux sociaux, la déclaration des libéraux :

« Grâce à la détermination du MR, le service minimum en cas de grève à la SNCB sera une réalité. »

Chers Camarades,

Il ne faut pas prendre ces menaces à la légère.

Si ce texte devait progresser vers la « Chambre »... nous déposerons un préavis de grève pour une période... **indéterminée** (un peu comme des sauvages).

Je vous souhaite une très bonne fête du travail.

*M. Abdissi
Président*

Réunion du Groupe paritaire « Agressions »

Le lundi 24 mars s'est tenue la réunion paritaire « agressions » au cours de laquelle à notre demande le point a été fait sur deux projets qui nous tiennent à cœur, à savoir la procédure de départ et le tarif à bord.

Tout d'abord concernant la procédure de départ, il apparaît que suite à des retards dans l'homologation des différents protocoles liés à cette nouvelle procédure par Belgorail, la date annoncée de fin 2015 pour la mise en application doit être oubliée. Il s'agirait plus de mi-2016. Nous n'avons évidemment pas manqué d'exprimer notre regret face à ce retard, mais surtout, notre inquiétude, quant à la finalisation de ce projet. Et ce, d'autant plus que certaines rumeurs font état de ce que Monsieur Cornu aurait déclaré en « privé » que, pour lui, l'avenir du personnel d'accompagnement se trouve dans le commercial pur et certainement plus dans des tâches critiques de sécurité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous allons solliciter une rencontre urgente avec lui et le directeur de « Transports » afin de recevoir tous les apaisements légitimes dans un dossier qui, si on n'y prend garde, pourrait rapidement générer une tension sociale dont on n'a certainement pas besoin maintenant au sein du personnel concerné.

Concernant le tarif à bord, pas d'inquiétude à avoir puisque si TR-03 (ex B-MO.01) reçoit avant le 1^{er} avril le « go technique » d'ICTRA, ce dernier serait d'application au 1^{er} juillet. Évidemment, celui-ci serait l'objet d'une importante campagne de sensibilisation interne, en avril, avec notamment une formation spécifique à l'occasion des conférences trimestrielles. Ensuite dès juin information vers l'extérieur, à savoir les voyageurs et les médias.

Tous les moyens disponibles seront utilisés, que ce soit dans les journaux et magazines, par mail, sur Twitter, par des affichages et des annonces en gares, par des distributions de folder ou bien encore via l'affichage SIV à bord des trains. Des stickers placardés sur les plateformes des voitures expliqueront aussi le principe de ce tarif à bord.

Bref une « mega » campagne d'information préalable bien nécessaire face à ce qui sera un changement fondamental dans l'approche commerciale que la SNCB aura demain à l'égard de sa clientèle.

En effet cette approche sera : « à bord du train ce sera d'office plus cher » (+7 €) à 2 exceptions près et ce temporairement à savoir :

- aussi longtemps que les réquisitoires seront en papier, et puisque les automates ne savent pas prélever ces derniers, l'achat d'un billet à bord du train avec ce type de paiement sera automatiquement exonéré du supplément des 7 € ;
- ensuite, et dans l'attente de l'installation des derniers automates (en principe 2015), au départ d'une quarantaine de PANG, IBIS confectionnera le billet également automatiquement exonéré des 7 €. Concernant ces PANG, au fur et à mesure qu'ils seront équipés d'automates, la liste intégrée dans IBIS sera adaptée.

Un autre élément important sera la notion de fraude telle que réglementée

par la SNCB.

En effet, avec la mise en place du tarif à bord, le concept de fraude n'existera plus que lorsqu'il y aura falsification ou refus d'acquiescement d'un titre de transport. Le voyageur embarqué sans titre de transport ne sera plus « régularisé » mais sera contraint d'acheter un billet plus cher puisqu'il aura décidé de ne pas passer par les guichets, voire les automates. On parlera de régularisation uniquement dans le cadre d'une situation irrégulière. C'est donc toute la philosophie du contrôle qui sera changée, et la mentalité des accompagnateurs qui devra « évoluer ». Nous veillerons à ce que l'encadrement facilite ce changement fondamental d'approche.

À l'issue de cette présentation, nous avons rappelé l'origine de la demande d'un tarif à bord, à savoir éliminer les discussions avec les voyageurs en situation irrégulière qui trop souvent dégénèrent en agressions et surtout des applications différentes de la réglementation.

On devrait arriver à cet objectif avec ce tarif à bord, si pas dès la mise en place, dans les meilleurs délais. C'est pourquoi nous avons demandé une évaluation permanente du bien-fondé de cette mesure et, à tout le moins, lors de chaque réunion du Groupe paritaire « Agressions ».

Ch. Martin
Secrétaire national



Venez visiter le nouveau site de la CGSP WALLONNE



www.cgspwallonne.be



www.facebook.com/cgspwallonne



www.twitter.com/irw_cgsp



Compte rendu de la sous-commission paritaire nationale du 2 avril 2014

En préalable à l'examen de l'ordre du jour, la CGSP s'exprime par une déclaration au cours de laquelle nous mettons en évidence :

- l'application du tarif à bord à partir du 1/07/2014 et ses conséquences sur les primes du personnel d'accompagnement et de vente. Nous demandons des compensations en faveur des agents concernés, elles devront faire l'objet d'une proposition à la SCPN ;
- la mise en place de la nouvelle procédure de départ. Nous souhaitons des éclaircissements à ce sujet, ils s'imposent d'autant plus que les récentes déclarations de l'Administrateur-délégué de la SNCB, semblent vouloir confiner les accompagnateurs de train à leurs seules missions commerciales en dépit de celles liées à la sécurité ;
- le dossier Logistics. Un document d'évaluation devait figurer à l'ordre du jour de cette réunion de la SCPN. Nous exigeons que le point soit fait sur l'évolution de ce dossier ;
- la création du grade d'opérateur de maintenance en faveur des agents occupés dans les services horticoles de B-Stations. Quelle est l'évolution du dossier ?
- la nouvelle procédure de recrutement pour l'accès aux grades pas ou peu qualifiés.

En effet, de nombreux candidats n'ont pas eu l'opportunité de s'inscrire étant entendu, le délai très court pendant lequel l'annonce est restée accessible sur le site. Dès lors, de nombreux enfants de Cheminots, inscrits précédemment sur les listes spontanées n'ont pas eu l'occasion de s'inscrire.

De plus, il semble que parmi les candidats inscrits, beaucoup ont un diplôme supérieur au niveau de l'emploi proposé. Si bien qu'il existe une

surqualification pour ces métiers et, en conséquence, l'objectif de pérenniser les filières des rangs 7, 8 et 9 ne sera pas rencontré puisque ces candidats quitteront, à coup sûr et dans un délai très court, celles-ci.

Le Président répond :

- que la tarification à bord est en phase de test avec un objectif de mise en vigueur au 1/07/2014. Il n'existe aucune décision définitive à ce sujet, toutefois, des renseignements seront demandés à la SNCB afin de faire le point sur le dossier et, le cas échéant, formuler des propositions à la SCPN ;
- que le dossier relatif à la mise en place de la nouvelle procédure de départ a pris du retard. Selon les prévisions de la SNCB, un projet pilote sera mis en place à partir du mois d'août 2015, qui devra régler les aspects administratifs et techniques du dossier. L'homologation pourrait intervenir en août 2016 et la mise en vigueur en août 2017 ;
- que l'évaluation de Logistics devrait être présentée lors de la réunion du mois de mai 2014 ;
- que le dossier relatif à la création du grade d'opérateur de maintenance pour les agents occupés au service horticole de B- Stations évolue et qu'un accord de principe est intervenu. Cependant, un élément neuf est intervenu, il s'agit du transfert des agents de BForYou vers Stations. La SNCB réfléchit à la possibilité de les intégrer à la démarche ;
- qu'il est nécessaire de procéder à l'évaluation de la nouvelle de procédure de recrutement pour les agents 7,8 et 9 car, en effet, il y a un risque

de surqualification des emplois ;

- que la problématique des retards dans l'octroi des jours de liberté, n'a pas été présentée au dernier Comité de Pilotage. Le dossier devrait être à l'ordre du jour du Comité de Pilotage du 17/04/14. Un document formulant des propositions serait inscrit à l'ordre du jour de la SCPN du mois de juin 2014.

Ordre du jour

1) THI Factory

Une discussion s'engage quant au document proposant la mise à disposition d'agents vers la nouvelle entreprise ferroviaire, THI Factory.

Nous formulons des observations et propositions relatives à l'amplitude maximale des prestations, aux intervalles entre deux prestations, au groupement des repos, au nombre de week-ends, aux découchers et nous rappelons notre opposition à l'application d'astreintes aux agents autres que le personnel d'encadrement.

Compte tenu de ces remarques, le dossier devrait être réexaminé à la mi-avril.

2) Mise à disposition externe personnel HR Rail

Le document présente les conditions de mise à disposition de membres du personnel HR Rail auprès de filiales :

- Passenger Solutions ;
- THI Factory ;
- SSICF.

Les deux premières conventions ne peuvent pas être examinées, d'une part, en raison de l'absence du représentant de Passenger Solution et, d'autre part, pour les raisons évoquées ci-avant.

En ce qui concerne le SSICF, nous marquons notre opposition sur le projet de convention de mise à disposition, en évoquant surtout, le manque d'éclaircissements quant à l'organisation du dialogue social et les garanties de représentativité des cheminots au sein de cet organisme public.

En dépit de notre refus, le document est approuvé car, il ne requiert pas, selon le Président, un accord mais constitue une information.

3) Approbation des PV 1121, 1122 et 1123

Les PV n° 1121 et 1122 sont approuvés.

L'approbation du PV n° 1123 est reportée à la prochaine réunion.

4) Personnel de soudage : certification

Le point B de l'avis 102 H-HR/2013 prévoit que le personnel de soudage qui obtient une certification (selon les normes belges, européennes ou autres) peut bénéficier d'une allocation forfaitaire spécifique.

Pour pouvoir être admis à la formation conduisant à la certification, il faut notamment compter une ancienneté de grade d'au moins 4 ans, éventuellement cumulée dans les grades concernés.

À notre demande, il a été décidé de réduire cette ancienneté de grade à un an.

Le document est approuvé.

5) Fonctions de Manager Operations et de Sales Manager à la SNCB

Pour certains sujets, différents avis sont d'application. Afin de simplifier la consultation de la réglementation H-HR, certains avis seront à nouveau publiés. Il s'agira de versions actualisées de l'avis de base, auquel les suppléments ultérieurs seront intégrés.

Le projet d'avis joint à ce document est une version actualisée de l'avis 85 H-HR/2013 « Fonctions de Manager Operations et de Sales Manager au sein de la direction SNCB-Mobility (B-MO.2) – Création et conditions d'accès », avec intégration des modifications apportées par l'avis 114 H-HR/2013 (Erratum).

Le document est approuvé.

6) Allocation pour exercice de fonctions supérieures – Période minimum requise pour la fonction de s/chef de secteur technique

Il s'agit de clarifier les paragraphes 10 et 11 du RGPS 523.

La proposition vise à harmoniser la période minimum pour l'exercice de fonctions supérieures comme sous-chef de secteur technique sera appliquée à partir du 1^{er} janvier 2014 comme suit :

- agent détenant un grade de rang 7, 8 ou 9 et qui exerce la fonction supérieure de sous-chef de secteur technique (toutes spécialités confondues) : 1 jour ;
- agent détenant un grade de rang 4, 5 ou 6 et qui exerce la fonction supérieure de sous-chef de secteur technique (toutes spécialités confondues) : 7 jours.

Le document est approuvé.

7) Vacances annuelles des agents non statutaires

Dans un souci de simplification administrative, HR-RAIL propose d'adapter aux nouvelles procédures, les dispositions reprises au Titre I - Vacances annuelles du fascicule RGPS 542 - Congés - Régime applicable au personnel non statutaire en tenant compte de l'évolution législative en la matière.

Ces dispositions seraient d'application à partir du 1/01/2014.

Le document est approuvé.

8) Allocations, primes et indemnités – Introduction d'une clause d'ancienneté pour les agents non statutaires

La loi du 26 décembre 2013 concernant l'introduction d'un statut unique entre ouvriers et employés en ce qui concerne les délais de préavis et les jours de carence ainsi que de mesures d'accompagnement, a eu pour conséquence la suppression de la période d'essai pour tous les contrats de travail des agents non statutaires qui ont pris cours après le 1^{er} janvier 2014.

Or l'octroi de certaines allocations, primes ou indemnités aux agents non statutaires était conditionné à l'échéance de la période d'essai mentionnée dans leur contrat de travail.

L'idée qui prévalait lors de l'introduction de cette clause était que, pour pouvoir bénéficier de ces allocations, primes ou indemnités, les agents non statutaires devaient avoir acquis une certaine ancienneté auprès des Chemins de fer belges.

HR Rail propose de remplacer cette disposition par une condition d'ancienneté de 12 mois au sein des Chemins de fer belges, pour l'octroi de ces allocations, primes ou indemnités.

Cette disposition entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Le document est approuvé.

9) Allocation pour travaux spéciaux

Un an après l'entrée en vigueur de l'avis 30H-HR/2013, HR Rail a procédé à une évaluation du fonctionnement de ce dernier.

De cet examen, il est ressorti les propositions d'adaptations reprises ci-dessous :

- adaptation au niveau de la procédure d'octroi de l'allocation pour travaux spéciaux ;
- adaptation des listes de travaux reprises en annexe du chapitre XIII à la partie II du RGPS - Fascicule 523.

Ces adaptations sont d'application, à partir du 1/03/2014.

Le document est approuvé.

10) Grades supprimés – Grades amenés à disparaître

Le maintien du grade d'encodeur(euse) ne se justifie plus fonctionnellement, HR Rail propose de le supprimer. Les postes du cadre d'encodeur(euse) seront transformés en postes de commis-dactylographe. Les agents détenant encore le grade d'encodeur(euse) recevront d'office le grade de commis-dactylographe, avec maintien de la date de prise de rang et de la situation par rapport au cadre.

Le maintien du grade d'inspecteur (administratif) ne se justifie plus fonctionnellement, HR Rail propose de le supprimer. Les postes du cadre d'inspecteur (administratif) seront transformés en postes de chef de bureau. Les agents détenant le grade d'inspecteur (administratif) recevront d'office le grade de chef de bureau, avec maintien de la date de prise de rang et de la situation par rapport au cadre.

Le grade d'inspecteur (comptabilité) ne comporte actuellement ni cadre ni effectif.

Le maintien du grade d'inspecteur (comptabilité) ne se justifie plus fonctionnellement, HR Rail propose de le supprimer.

Étant donné que les services utilisateurs n'ont plus besoin d'encore alimenter les grades suivants, HR Rail propose de les classer parmi les grades amenés à disparaître :

- aide-cuisinier (cuisinière) ;
- chargeur ;
- chargeur principal ;
- chef-chargeur ;
- chef de triage ;
- commis aux écritures ;
- contrôleur horticole ;
- contrôleur horticole de 1^{re} classe ;

- électricien adjoint ;
- gérant des restaurants d'entreprise ;
- moniteur-cuisinier (monitrice-cuisinière) ;
- opérateur aux machines-outils.

Nous refusons que les grades d'aide-cuisinier, moniteur de cuisine et gérant de restaurants d'entreprise soient intégrés dans cette liste.

Après que notre demande soit acceptée, le document est approuvé.

11) Conditions d'accès au grade d'agent de sécurité spécialisé

Selon les dispositions du RGPS – Fascicule 501 – Titre III – Partie III, l'emploi d'agent de sécurité spécialisé est accessible, soit sur demande pour les officiers de police, soit via une épreuve publique.

HR Rail propose de rendre l'emploi d'agent de sécurité spécialisé également accessible par le biais d'une épreuve fermée réservée aux agents de sécurité statutaires.

Les conditions d'accès au grade d'agent de sécurité spécialisé seront adaptées en ce sens.

Le document est approuvé

12) Évaluation des épreuves de sélection 2013

Le document présente l'évaluation des épreuves de sélection 2013 ainsi que des propositions d'amélioration.

Nous prenons acte de document d'information.

13) Épreuves de sélection 2014

HR Rail organisera prochainement les épreuves de sélection. La session 2014 est uniquement organisée pour les spécialités mentionnées ci-après :

Personnel administratif et assimilé - spécialités

1^{er} groupe

- Personnel d'accompagnement des trains
- Personnel de dessin (véhicules et installations)
- Personnel de dessin (constructions civiles)
- Personnel de dessin (électricité – installations fixes)
- Personnel de la gestion du trafic (Infrabel)
- Personnel des gares voyageurs

2^e groupe

- Personnel d'accompagnement des trains
- Personnel de dessin (constructions civiles)
- Personnel de dessin (électricité – installations fixes)
- Personnel de la gestion du trafic (Infrabel)
- Personnel des gares voyageurs

Personnel de maîtrise spécialités

1^{er} groupe et 2^e groupe

- Électromécanique – Ateliers I
- Électromécanique – Éclairage, chauffage et force motrice
- Électromécanique – Instruction – Signalisation
- Électromécanique – Signalisation
- Électromécanique – Outillage spécial de la voie
- Électromécanique – Sous-stations et caténaires
- Mécanique – Ateliers I
- Bâtiments et ouvrages d'art
- Conduite Infra
- Travaux de voie

Le document est approuvé.

14) Étudiants jobistes – Été 2014

Afin de pouvoir répondre aux demandes de congé du personnel des Chemins de fer belges pendant la période d'été 2014, HR Rail procédera au recrutement de 183 étudiants jobistes pour Infrabel et 857 étudiants jobistes pour la SNCB.

Nous intervenons pour demander la liste de la répartition des sièges de travail concernés.

Le document est approuvé.

15) Procédure spécifique de recrutement comme agent temporaire des étudiants stagiaires non universitaires

L'avis 80 H-HR/2011 prévoit, en cas d'appréciation favorable à l'issue du stage d'étudiant, que les étudiants non universitaires puissent participer à une épreuve de recrutement débouchant, en cas de réussite, sur une promesse d'engagement statutaire.

Dans son application, il s'avère que nombre de stagiaires ne se présentent pas aux épreuves de recrutement. De plus, parmi les stagiaires s'y présentant, trop peu y satisfont : alors qu'ils donnaient satisfaction sur le terrain, ils ne peuvent donc pas être recrutés. Cela a pour conséquence que l'investissement du personnel d'encadrement sur le terrain n'est pas valorisé. De plus, l'objectif du 80 H-HR/2011, à savoir de faciliter le comblement des emplois en pénurie, n'est pas pleinement rencontré.

HR Rail propose d'adapter ces dispositions et de permettre le recrutement comme agent temporaire du stagiaire

évalué positivement, en priorité dans le siège de travail où le stage a été effectué.

À l'issue de la formation (identique à celle d'un agent statutaire en stage dans le même emploi), il lui sera possible de devenir statutaire en satisfaisant à une épreuve de fin de formation (identique à celle de régularisation).

Nous n'acceptons pas cette proposition. Le document est refusé.

Pierre Lejeune – Michel Praillet
Secrétaires nationaux

Le quatrième paquet ferroviaire

Les pays du Benelux ne sont pas favorables au pilier politique !

Les ministres des Transports des pays composant le Benelux ont tenu à réagir à l'adresse de la Commission européenne en publiant leurs recommandations communes au sujet de la modification du Règlement (CE) n° 1370/2007 concernant l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Après le Parlement européen qui a voté, en première lecture, le 26 février 2014 à Strasbourg, les textes relatifs au 4^e paquet ferroviaire, c'est à présent au Conseil (des ministres des Transports) de prendre sa décision.

Or, nous savons que cette déclaration commune s'avère être très importante dans la mesure où, d'une part, celle-ci conteste l'approche dogmatique des technocrates de la Commission et, d'autre part, parce que les textes du pilier politique n'ont pas reçu un franc succès lors du vote au Parlement européen (voir *Tribune* d'avril) !

Quoi qu'il en soit, le Conseil devrait se réunir, sous la présidence grecque, vers le 5 juin.

Si une majorité se dégage parmi les ministres des Transports pour prendre en compte cette déclaration commune alors, il appartiendra au Parlement européen et au Conseil de trouver les compromis afin qu'en deuxième lecture, les deux parties puissent se mettre d'accord sur les textes législatifs qui composeront le quatrième paquet ferroviaire.

Les Cheminot(e)s sont très sensibles à cette initiative mais ils savent que les élections européennes du 25 mai risquent de compromettre les objectifs que se sont fixés ces trois États membres.

Osons espérer que cette déclaration commune permettra de convaincre les autres ministres des Transports afin que la libéralisation soit abandonnée.

La section ferroviaire de l'ETF (Fédération européenne des Travailleurs du transport) du 9 avril a, d'ores et déjà, estimé que les cheminot(e)s doivent se préparer à réagir et préparer la riposte à partir de septembre. Une réunion du Bureau « élargi » doit se tenir le 3 juin pour préparer le scénario qui sera retenu.

Les syndicalistes estiment cependant que certains partenaires politiques, à savoir les membres du groupe GUE (Gauche unitaire européenne) sont restés constants dans leur approche sur les méfaits de la libéralisation.

Vous trouverez, page suivante, la traduction de la déclaration commune des États membres du Benelux.

Vous pouvez également prendre connaissance des textes originaux, en anglais, sur notre site Internet <http://cgspcheminots.acodspoor.be>

Serge Piteljon
Secrétaire général

DÉCLARATION COMMUNE

- 1) Les pays du Benelux – Belgique, Pays-Bas et Luxembourg – croient que l'amélioration de la sécurité, la qualité et l'efficacité des services de transport ferroviaire de passagers est essentielle à faire du transport par rail un meilleur choix pour nos citoyens et à renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale dans l'Union européenne, renforçant ainsi la compétitivité et l'attractivité du rail vis-à-vis des autres modes de transport.
- 2) Nous reconnaissons que la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, expérimentée et très motivée dans le secteur ferroviaire est essentielle pour la fourniture des services de transport efficaces et compétitifs. L'ouverture du marché ne devrait pas avoir de répercussions négatives sur le travail et les conditions sociales des travailleurs de chemin de fer. Les clauses sociales pertinentes doivent être respectées afin d'éviter une concurrence déloyale par les nouveaux entrants qui ne respectent pas les normes sociales minimales dans le secteur des chemins de fer.
- 3) Tout en souscrivant aux objectifs clés de l'amélioration de la qualité des services de transport ferroviaire de passagers et de leur efficacité opérationnelle, nous ne voyons, cependant, pas suffisamment de mérite dans la proposition de la Commission européenne d'introduire une mise en concurrence obligatoire pour les contrats de service public dès décembre 2019.
- 4) En fait, nous croyons que l'introduction d'un tel appel d'offres obligatoire n'est pas une condition essentielle pour renforcer la compétitivité et l'attractivité des services ferroviaires sur les marchés ferroviaires nationaux. Il est de notre conviction que les objectifs que nous soutenons peuvent aussi être efficacement atteints par l'attribution directe de contrats de service public qui sont soumis à certaines conditions.
- 5) En outre, nous sommes d'avis que la proposition d'introduire des règles spécifiques qui déterminent le volume annuel maximum de transport de voyageurs par chemin de fer au titre de chaque contrat de service public ne prend pas suffisamment en compte la taille et la structure administrative variable des marchés de transport ferroviaire de passagers dans les États membres.
- 6) Un organisme de réglementation ferroviaire indépendant devrait veiller à ce que les plaintes concernant l'attribution directe de contrats de service public soient traitées équitablement et efficacement. Cet organisme de réglementation devrait également être en mesure d'agir de sa propre initiative.
- 7) Dans sa forme actuelle, par conséquent, la proposition de la Commission européenne concernant l'ouverture du marché des services de transport de voyageurs par chemin de fer nationaux ne peut pas être soutenue. Nous nous félicitons des amendements du Parlement européen et considérons qu'il s'agit d'une étape importante dans la bonne direction.
- 8) Nous demandons à la présidence actuelle de l'UE et la présidence à venir de l'UE du Conseil à continuer le bon travail sur le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire afin de parvenir rapidement à un accord avec le Parlement européen sur cette partie du paquet pour la fin de cette année.



Rue de Pont-à-Lesse à 5500 **Dinant** - reservation@casteldepontalesse.be - 082 22 28 44 - www.casteldepontalesse.be

À LIRE

**Faut-il faire sauter Bruxelles ?**

C'est pas rien, l'Europe. Elle surveille nos déficits et contrôle nos budgets. Elle gère notre monnaie. Elle en appelle à la « compétitivité » et à la « modération salariale ». Mais autant on surveille l'Élysée, autant la Commission, rien que d'y songer ça nous fait bailler : comment s'informer sur ce machin qui, à deux heures en Thalys de Paris, nous paraît si lointain ? Pour s'informer sur l'Europe, on a donc fait du tourisme. On a visité le « quartier européen », un kilomètre carré, environ. On a flâné parmi ces bâtiments aux vitres teintées, ces grandes esplanades. Et à se balader entre les tours, on découvre d'autres détails, qui peuvent nous servir de symboles. C'est une plaque d'amitié, devant l'entrée du Parlement, entre les lobbies et les députés européens. C'est une statue portant un euro à bout de bras. C'est un portrait géant de Jacques Delors. Et puis, on est entrés dans les tours, on a discuté avec les « décideurs », fonctionnaires, élus, lobbyistes, syndicalistes, comme ça, en reporter qui baguenaude. Et s'affiche tranquillement la fusion, la confusion, de la politique avec la finance. C'est à cette promenade que le lecteur est invité. Une excursion dans la capitale de l'Europe. Mais qui est aussi, surtout, une incursion dans les têtes de ceux qui la font.

Fondateur du journal *Fakir*, **François Ruffin** est reporter pour l'émission *Là-bas si j'y suis* sur *France Inter*, ainsi que pour *Le Monde diplomatique*.

François Ruffin, *Faut-il faire sauter Bruxelles ? Un touriste enquête*, Fakir Éditions, Paris, février 2014, 122 p., 7 €.

TRIBUNE

SOMMAIRE

Infos GÉNÉRALES

- 2 / Actualités – Dans nos régionales
- 3 / Édito • Élections ! Et après... ?
- 4 / Dossier • Quelle(s) fin(s) pour l'Europe ?
- 6 / TSCG • Ratification du TSCG - Promesses non tenues
- 7 / Le mot qui pue • Service minimum
- 8 / IRB • 1^{er} mai à Bruxelles

Infos CHEMINOTS

- 9 / Édito • Ce n'était pas un poisson
- 10 / Réunion du Groupe paritaire « Agressions »
- 11 / Compte rendu de la sous-commission paritaire nationale du 2 avril 2014
- 14 / Le quatrième paquet ferroviaire – Les pays du Benelux ne sont pas favorables au pilier politique !
- 16 / À lire

www.cgspwallonne.be

www.cheminots.be



Membre de l'Union des Éditeurs de la Presse Périodique

Mensuel de la Centrale générale des services publics (CGSP) de la FGTPB

Éditeur responsable : Gilbert Lieben - Place Fontainas, 9/11 - 1000 Bruxelles - tél. 02 508 58 11