TRIBUNE

bpost
PB-PP | B-00802
BELGIE(N) - BELGIQUE

CHEMINOTS

CGSP
FGTB Services Publics

SEPTEMBRE 2015

71e année - n°8- septembre 2015 (mensuel) dépôt CHARLEROI X | P402047 | retour : CGSP place Fontainas, 9/11 1000 Bruxelles

L'ENSEIGNEMENT OFFICIEL

mérite votre confiance

ÉDITO
Même pas les miettes…
P. 3

DOSSIER
PPP : les raisons de leur inefficacité
P. 4

CHEMINOTS
À deux doigts… d'un carnage
P. 9

Primes syndicales
Rappel – Demande duplicatas 2014 !

Depuis 2012, votre service du personnel ne peut plus vous fournir de duplicata, même si votre formulaire a été égaré, si vous ne l'avez jamais reçu ou s'il contient des erreurs structurelles. Si vous vous trouvez dans une telle situation et que vous avez droit à une prime syndicale, deux possibilités s'offrent à vous :

- soit vous contactez par mail ou par téléphone votre régionale, votre délégué, votre secteur ou vous vous rendez directement sur place pour informer la CGSP de votre problème ;
- soit vous envoyez un mail à l'asbl Prime syndicale **via l'adresse :** sec.asbl-vzw@cgspacod.be. Vous y mentionnez votre nom, prénom, date de naissance, numéro de membre de la CGSP si vous le connaissez, la référence de votre (vos) employeur(s) en 2014 et les dates éventuelles d'entrée en service et de fin pour l'année de référence.

Nous vous ferons alors parvenir un formulaire de remplacement que vous devez nous renvoyer corrigé, complété et signé. Dès réception de celui-ci, nous entamerons les démarches administratives auprès du Secrétariat de la Commission des primes syndicales afin que le paiement soit effectué.

DANS NOS RÉGIONALES

Charleroi - Pensionnés
Musée du Doudou

La Commission intersectorielle des Pensionné(e)s (CRIP) organise un voyage le **23 septembre** au musée du Doudou, Jardin du Mayeur, Grand-Place à Mons.

Midi : repas sur la Grand Place de Mons.
Après-midi : visite de l'Hôtel de Ville de Mons ou après-midi libre.
Départ : 9h au coin des rues de la Villette et Libioulle, derrière la gare de Charleroi Sud. Retour : vers 19h à Marcinelle.

Coût : 39 € pour les affiliés et 43 € pour les sympathisants.
- Inscription à l'accueil : 071 79 71 11.
- Versement sur le compte de la CRIP BE39 0882 6941 9919 (BIC GKCCBEBB) avec la mention « Doudou Mons » pour confirmer la réservation et ce, pour le **10 septembre au plus tard.**

Attention au changement de n° de compte, seules les inscriptions confirmées par le versement seront prises en considération.

Renseignement : Alphonse Vanden Broeck 0495 34 09 28.

Assemblée générale

Le Comité régional intersectoriel des pensionnés a le plaisir de vous inviter le **13 octobre** à la CGSP, 42 rue de Montigny, à Charleroi, à l'assemblée générale des pensionnés et prépensionnés qui sera suivie d'un repas pour les participants qui le désirent.

10h : accueil des participants. 10h30 - 12h : assemblée générale. 12h15 : apéritif, paella, vin, café, dessert, le tout pour la somme de 20 €.

Réservation obligatoire pour au plus tard le 5 octobre, par versement sur le compte de la CGSP CRIP : BE39 0882 6941 9919 (BIC. GKCCBEBB) avec la mention « repas ».

Renseignement : Alphonse Vanden Broeck 0495 34 09 28.

Namur - Secteur Admi
Congrès statutaire – Appel à candidatures

Le vendredi 29 janvier 2016 se tiendra le Congrès statutaire de la CGSP Namur-Brabant wallon de la régionale de Namur.

Un appel aux candidatures est lancé pour les mandats suivants :
- un Secrétaire régional : Joëlle Tyssaen sortante et non-rééligible ;
- un Président régional : Jean-Pol Donnay sortant et rééligible ;
- un Vice-président : Marie-Louise Mirguet sortante et rééligible ;
- trois Vice-présidents : Christian Wellens, Stéphane Wilmotte et Christian Servais sortants et non-rééligibles.
- trois Vérificateurs aux comptes : Jean-Pierre Baugnet, Claude Pirotte et Jean-Pol Gaspard sortants et rééligibles.

Les élections se dérouleront conformément au statut de la régionale CGSP Namur-Brabant wallon.

Les candidatures doivent être adressées par courrier pour le 15 novembre 2015 à 16h, à :
CGSP Admi Namur-Brabant wallon : Joëlle Tyssaen
Secrétaire régionale Rue de l'Armée Grouchy, 41 - 5000 Namur

CGSP WALLONNE

Même pas les miettes…

C'est la rentrée et elle sera chaude, si ce n'est d'un point de vue climatique au moins d'un point de vue social.

L'exaspération des travailleurs est à son comble.

Avant de partir en vacances, le gouvernement des droites a bouclé son « tax-shift » et d'autres travaux budgétaires. Cet épisode fiscal est l'occasion de nouveaux cadeaux aux entreprises et d'une augmentation des taxes indirectes pour tous ; taxes qui sont par définition injustes. Le cas le plus emblématique est sans conteste le retour à 21 % de la TVA sur l'énergie. Trois des quatre partis de cette coalition, qui étaient si fiers lorsqu'ils avaient imposé la diminution de la TVA sur ce produit de première nécessité, sous le précédent gouvernement, ont retourné leur veste avec un aplomb sidérant.

Le gouvernement De Wever a en outre définitivement abandonné le seul engagement social de leur déclaration gouvernementale, à savoir le deuxième mois de salaire garanti en cas de maladie. Ce point avait déjà été reporté une première fois et maintenant le voilà définitivement enterré…

« *Rien que des miettes pour nous* » telle est l'accroche du front commun pour la prochaine manifestation nationale du 7 octobre. Au-delà de ce constat amer, s'agissant des travailleurs des services publics, la réalité est encore bien plus grave ! Nous n'avons même plus les miettes et ce gouvernement poursuit son œuvre de dépeçage : nouvelles économies annoncées sur les pensions publiques, les entreprises publiques de nouveau menacées soit par des privatisations soit par des mesures antisociales, nouvelles économies en matière de fonctionnement des administrations…
Au premier chef la SNCB ! La ministre Galant fait à peu près tous les jours des déclarations guerrières vis-à-vis des travailleurs et de leurs représentants. Ultimatum et autres menaces empoisonnent le climat social. À la Poste, la direction propose aux travailleurs de racheter leur statut…

C'est dire que nous ne pouvons rater la mobilisation de l'automne !
Durant ce mois de septembre, il s'agira de convaincre toutes et tous nos collègues qu'il faut aller manifester le 7 octobre, date anniversaire de ce funeste gouvernement.
Aucun doute non plus, cela ne peut et ne doit qu'être qu'une première étape de cette mobilisation que nous espérons en front commun.

Nous n'avons pas le choix : nous devons faire valoir nos alternatives face à ce gouvernement et l'empêcher de nuire aux travailleurs, à tous les travailleurs. Nous devons serrer les rangs, refuser de chercher des boucs émissaires : non les migrants ne sont pas responsables de la crise.
Cette crise est, avant tout, une crise politique. Ce gouvernement et l'Union européenne veulent, profitant du prétexte de la dernière crise financière, enrichir les nantis et donc s'attaquent à la classe moyenne et aux travailleurs pauvres.

Ce combat est vital ! Aucun prétexte, aucun état d'âme d'une diva verte, ne pourront justifier la moindre faiblesse vis-à-vis de ce gouvernement définitivement antisocial.

Partenariats public-privé (PPP) : les raisons de leur inefficacité

Les PPP (partenariats public privé), une absurdité de plus au catalogue du capitalisme, un montage quasi sans faille pour enrichir quelques sociétés bien placées, des cabinets d'affaire et de nombreux avocats et consultants. Et pour immanquablement appauvrir les pouvoirs publics qui y ont recours et, partant, les usagers et les contribuables que nous sommes tous. Pour s'en convaincre, l'ISP (Internationale des services publics) a mené une étude complète. Reposant sur 30 années de recherches menées par David Hall, ancien directeur de l'Unité de recherche de l'ISP, à l'Université de Greenwich (Royaume-Uni), cette étude, résumée ici, examine les différentes expériences en matière de PPP, tant dans les pays industrialisés que dans les pays en développement.

Nous les dénonçons de longue date mais l'étude de l'ISP sur les PPP fournit des chiffres, des références, des textes. En prime, elle nous fait découvrir que la situation est pire encore que ce que nous imaginions. Ainsi, par exemple, nous savions déjà que le privé n'est pas plus efficace que le public, bien au contraire. Par exemple, les soins aux États-Unis sont en grande partie privés mais leur coût est deux fois plus élevé qu'en Europe pour une moindre espérance de vie. Pareillement, un exemple en Allemagne démontre que les PPP ne sont d'aucun secours !

L'infrastructure allemande souffre d'un sous-investissement majeur. Le gouvernement investit trop peu et n'emprunte quasiment rien tandis que les entreprises privées et les ménages investissent à l'étranger. Actuellement, l'investissement dans les câbles à fibres optiques et les énergies renouvelables dépend largement des coopératives et d'autres initiatives locales. Un projet de PPP pour le nouvel aéroport de Berlin a été abandonné ; les travaux d'une nouvelle salle de concert à Hambourg avaient été estimés à 114 millions d'euros et devaient s'achever en 2010, mais l'entreprise de construction privée Hochtief prévoit à présent de boucler les travaux en 2017 pour un budget de 780 millions d'euros. Le montant total des loyers correspondant à un projet de PPP sur 15 ans pour 90 écoles à Offenbach était finalement de 1,3 milliard d'euros alors que le devis initial l'estimait à 780 millions. D'après des militants, le coût du PPP proposé afin de réhabiliter l'autoroute A7 était en fait de 25 millions d'euros plus élevé que dans le cas des passations de marchés publics normaux.[1]

Un coût exorbitant !

Ces engagements coûtent en fin de compte beaucoup plus cher qu'un financement direct par les pouvoirs publics. En fait, c'est plus que ça : dans bien des cas, ce sont les pouvoirs publics qui… financent le financement privé, ceci en plus de tous les frais qu'entraîne la procédure. Ce financement public se fait sous forme de garanties et de sommes octroyées directement, par exemple par des institutions financières internationales. Il s'agit là, en soi, d'un détournement de fonds (le maire de droite de Londres va jusqu'à parler de vol). Ce mélange malsain du public et du privé induit par ailleurs un taux élevé de corruption à tous les niveaux de décision.

Par ailleurs, les PPP interviennent surtout pour des projets d'infrastructure et bien moins dans les pays industrialisés que dans les pays en développement où ils sont souvent repris dans les conditionnalités des prêts accordés par le FMI.

« Les PPP tendent à dégrader les conditions d'emploi des travailleurs ainsi que leur organisation collective au sein de structures syndicales. Ces effets découlent avant tout du transfert des employés auprès d'un employeur privé distinct, mais aussi de la place prépondérante du contrat de PPP lui-même qui contraint les autorités publiques à rémunérer en priorité la société impliquée dans le cadre du PPP avant de procéder à toute autre dépense. »[2]

Principales conséquences

- La sécurité et la qualité de l'emploi diminuent car l'objectif de la société privée devient la maximisation des bénéfices, l'amenant à miser sur des contrats précaires et de la sous-traitance.
- Les travailleurs perdent leur statut de fonctionnaires, avec tout ce que cela a comme implications sur les retraites et les conditions de travail.
- La négociation collective est endiguée et souvent paralysée par les nouvelles conditions d'emploi. Il se peut que les employeurs privés appliquent différentes conditions d'emploi entre les nouveaux arrivés et les travailleurs transférés, instaurant ainsi une main-d'œuvre à deux vitesses.
- L'organisation syndicale se trouve affaiblie car l'effectif est réparti au sein d'unités plus petites et auprès d'employeurs différents, ce qui affaiblit la solidarité et force les syndicats à traiter avec nombre d'employeurs distincts.

L'année dernière, de nombreuses ONG ont publié une série de rapports critiquant les effets des PPP dans les pays en développement. Ils soulevaient plusieurs préoccupations :
- les PPP ajoutent à la dette à long terme des pays en développement, tout en fragilisant les prestations des services publics ;
- les financements privés et les PPP sont axés sur des projets rentables au détriment des besoins du plus grand nombre ;
- l'orientation de l'argent public par l'intermédiaire des fonds privés conduit à un défaut de transparence, et la « mobilisation » des financements privés revient à renforcer les stratégies d'investissement privé ;
- les PPP sont un moyen comparativement très coûteux de lever des fonds ;
- les pays ont une capacité limitée à négocier les contrats de PPP, les conséquences attendues manquent de clarté et le contrôle est déficient ;
- la promotion internationale des PPP fragilise la démocratie locale et peut contribuer à renforcer la position des élites corrompues ;
- de nombreux PPP se soldent par des échecs coûteux en ne réalisant aucun des investissements escomptés.

La résistance croît

La résistance aux PPP se perçoit également au niveau national tant dans les pays à revenu élevé que dans les pays en développement, par exemple au Royaume-Uni, aux États-Unis, au Canada, en France, en Allemagne, au Portugal, en Tunisie, en Égypte, au Salvador, au Brésil, en Inde, et ailleurs. Ce rejet public associé à l'incertitude politique s'accompagne d'autres répercussions sur la viabilité financière des PPP, car le caractère aléatoire du soutien politique décourage les investisseurs d'accorder des prêts aux PPP.
Le Royaume-Uni a dû faire face à la plus vaste opposition publique et politique. Bien que tous les principaux partis politiques aient décidé de souscrire aux PPP comme moyen d'échapper à la fiscalité, les problèmes rendus publics par les rapports parlementaires et les articles de presse, y compris la presse de droite, se sont soldés par un large consensus sur le fait que les programmes n'étaient ni plus ni moins que du vol.[3]

Pourquoi dès lors cet acharnement en faveur des PPP ?

La raison avancée est d'ordre budgétaire. Les PPP permettent de contourner des règles comptables que les États se sont eux-mêmes fixées. Mais pourquoi cette rigueur budgétaire ? Et pourquoi ces campagnes forcenées en faveur d'un mécanisme aussi manifestement contre-productif du point de vue des pouvoirs publics ? La motivation est d'ordre idéologique.

Il s'agit de faire pénétrer le privé dans l'ensemble des domaines publics, et au-delà, d'inculquer aux populations l'idée que rien n'est possible sans le privé. Dans les faits, le financement d'infrastructures est public à plus de 90 % à l'échelle mondiale, et même dans les pays où les PPP sont les plus populaires, ils n'atteignent pas 15 %. Ce succès mitigé est parfaitement compréhensible au regard de leur coût exorbitant. Or, c'est là que se niche l'espoir de les contrer.
Comme le rappelle David Hall, l'opposition des mouvements sociaux s'est d'ailleurs déjà révélée payante dans plusieurs cas, notamment au Salvador en 2012, en Égypte sous le président Morsi.

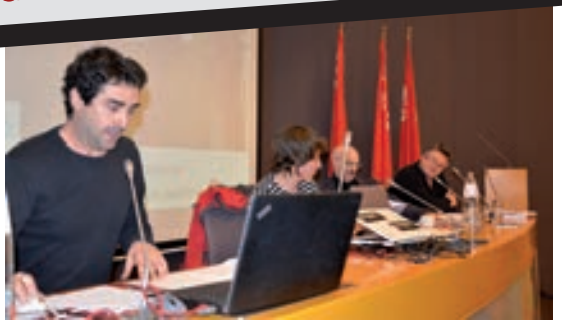
Le public, garant de l'intérêt général

Non, nous ne sommes pas impuissants face aux Goliaths de la finance et leurs complices dans les sphères politiques. Alors qu'un investissement privé ne se fera, quasi par définition, que là où il y aura un bon rendement (un programme de soins pour tous en Afrique se limitant à quelques cliniques pour nantis), seul le secteur public peut assurer des services et des investissements qui garantissent un minimum de justice sociale sans menacer le fonctionnement démocratique de la société. Mais nous en sommes loin.
À moins – à moins… le référendum grec pourrait nous donner des idées…

Pour lire le rapport complet, rdv sur notre site Internet : www.cgspwallonne.be

1. Page 11 du rapport.
2. Page 38.
3. Page 28.

Dette, austérité et démocratie



Pour aborder l'articulation entre ces trois éléments constitutifs de notre société, la CGSP wallonne avait invité le 17 février, dans le cadre de ses Grandes conférences syndicales, le sociologue Maurizio Lazzarato, auteur de Gouverner par la dette, Émilie Paumard du CADTM et de l'Audit citoyen de la dette de la Belgique, ainsi que David Garcia, membre de la plateforme d'audit citoyen de la dette en Andalousie.

Tout d'abord, ainsi que l'affirme Maurizio Lazzarato, la crise ne disparaît jamais, seule son intensité change. Il stipule que la dette est devenue un programme politique appliqué par tous et partout. De plus, ce programme a entraîné une réorganisation complète de l'État social. Dans le capitalisme néolibéral, la dette est devenue une question politique qui a permis un glissement de la lutte des classes : elle ordonne les mécanismes d'appropriation de la richesse sociale (qui ne passent donc plus par le profit mais par la financiarisation). La dette ne se réduit donc pas à une dimension économique : elle est aussi devenue la clé de voûte des rapports sociaux dans un régime néolibéral.

La crise ne disparaît jamais

La dette touche aussi la subjectivité des citoyens : est liée à la dette la question de la culpabilité (*Schuld* en allemand et en néerlandais désigne à la fois la dette et la culpabilité) et toutes les passions tristes découlent de cette dette culpabilisante.
La dette est un mécanisme politique mis en place dans les années 70 et, si elle sert au contrôle social, elle doit constamment augmenter, et, dans ce sens, la crise financière a été et est un véritable effet d'aubaine pour casser l'État social et mettre la main sur son butin.
En somme, par ce discours sur la dette, « *nos élites oligarchiques poursuivent un but politique précis : détruire les résistances résiduelles (salaires, revenus, services) à la logique néolibérale* »[1].
Contrairement à la métaphore du bout du tunnel, l'objectif n'est pas de sortir de la crise, tout simplement parce que la crise est le moyen de gouverner. En somme, ceci revient à dire que l'austérité et la dette sont des moyens de continuer la guerre contre l'État social par d'autres moyens.

La dette et l'austérité constituent en quelque sorte une forme de gouvernement où la dette infinie induit une crise infinie dont on ne sortirait pas. Pour changer la donne et donner le change, il faudra vraisemblablement inventer de nouvelles formes de constructions politiques autres que la social-démocratie et que le communisme.

L'audit de la dette : un outil de lutte

Émilie Paumard du CADTM et de l'Audit citoyen de la dette présente cet outil qu'est l'audit et qui n'est certes pas une recette miracle mais bien un outil de lutte car, derrière les clichés proférés sur la dette (« *nous vivons au-dessus de nos moyens* », c'est bien connu) se cache surtout la volonté de ne pas la questionner, de ne pas la qualifier. Or, la question de la dette gagnerait à ce que l'on dévoile son arrière-plan politique.

L'inspiration de l'audit de la dette vient des pays du Sud qui ont été confrontés aux plans d'ajustement structurel imposés par le FMI dans les années 80.
Et même si le droit international est au service du capital, des traités stipulent que le remboursement de la dette n'est pas inconditionnel. Ainsi, ces traités protègent les droits humains, ils relèvent notamment que la dette doit avoir été contractée dans l'intérêt général de la collectivité. Il est donc possible de déterminer son caractère licite ou illicite.

Construire un rapport de force

L'audit est même prévu dans certains textes juridiques. L'idée derrière un audit est de faire payer ceux qui ont une responsabilité mais le processus est loin d'être aisé. Ainsi, obtenir les informations peut être assez ardu. Et si l'audit est qualifié de citoyen, c'est surtout afin de construire un rapport de forces. L'enjeu est tout sauf minime puisque le paiement de la dette couvre 20 % du budget.

David Garcia présente pour sa part les audits citoyens mis en place au niveau des communes (importance de la proximité) en Espagne. Il évoque notamment comment les clauses du Mécanisme européen de stabilité viennent s'immiscer dans le processus décisionnel démocratique d'un État, induisant tout simplement pour le pays la perte de la souveraineté.

Face à ces écueils et grâce à la lucidité glanée par ces débats, il nous incombe et il nous revient d'éclairer ces vampires et de reprendre en main notre destin.

1. Maurizio Lazzarato, *Gouverner par la dette*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2014, p.7.

Le pouvoir d'achat

Ce n'est pas d'or que les gens ont besoin mais bien de pain, de vin et de vie.
John Dos Passos

Le pouvoir d'achat est une notion économique qui a pour objectif de mesurer la quantité de biens et de services qu'un revenu donné permet d'acquérir.

Le pouvoir d'achat dépend donc du niveau des revenus et des prix. Depuis le compromis fordiste[1], l'augmentation du pouvoir d'achat figure en bonne place dans les cahiers revendicatifs des syndicats. Toutefois, quelques grains de sable viennent enrayer la machine et rendent ce concept moins percutant, notamment par la récupération dont il fait l'objet.

Le salaire poche ?

Tout d'abord, force est de constater que la part des salaires dans le PIB est en chute constante depuis près de trente ans. Si on ne tient compte que du revenu salarié, cette part représente actuellement moins de 50 % de la richesse annuelle produite. Ce qui était donc vrai à l'époque du compromis fordiste devient sinon un mythe, à tout le moins un mirage.
En outre, sous le couvert du supposé maintien du pouvoir d'achat, nos adversaires politiques n'ont de cesse de promouvoir diverses formules comme *le salaire poche*.
Entre le salaire brut et le salaire net ou poche, c'est la participation de chaque travailleur à la sécurité sociale et au fonctionnement de l'État qui fait la différence. Lorsque nos adversaires proposent une augmentation du salaire poche, ils envisagent de réduire soit l'impôt sur les revenus du travail, soit les cotisations sociales. Ils omettent donc de dire qu'ils comptent appauvrir la sécurité sociale. Or, diminuer les prélèvements sociaux, c'est réduire les services publics !

Seule une véritable augmentation des salaires bruts, des pensions et des allocations sociales permettrait d'assurer un meilleur partage des richesses, richesses produites par les travailleurs, et eux seuls, quoi qu'en serine quotidiennement la doxa favorable aux entrepreneurs.

Le pouvoir d'achat, divinité insatiable de la consommation

Il s'agit néanmoins de réfléchir de plus en plus à la forme à donner à cette augmentation du pouvoir d'achat. Cette notion participe clairement au développement d'un modèle économique capitaliste. Il n'est, pour cette raison, pas étonnant qu'elle soit si souvent reprise dans la bouche des patrons et des capitalistes. Avoir comme principale revendication, l'augmentation du pouvoir d'achat, c'est placer le travailleur comme un consommateur potentiel et non comme un citoyen. Or, combler un consommateur ou un citoyen, ce n'est pas la même chose. Et revendiquer une augmentation du pouvoir d'achat sous cette forme revient à nourrir le *Moloch* de la société de consommation et ses trois piliers (la publicité, le crédit et l'obsolescence programmée). Il convient de rappeler que « *le but premier de la consommation dans la société des consommateurs n'est en aucun cas la satisfaction pleine et entière des besoins, des désirs et des manques… La consommation a pour seul objectif sa perpétuation, son intensification et sa généralisation à l'ensemble des rapports sociaux* »[2].

Dans ce type de société, la consommation débridée ne doit jamais s'essouffler et la croissance doit se poursuivre, ce qui peut en outre s'avérer problématique dans un monde où les ressources ne sont pas infinies. Toutefois, le recours à ce vocabulaire complice d'un système qui nous aliène pour mener la lutte risque de perpétuer l'aliénation.

Le pouvoir de vivre

Et si l'augmentation du pouvoir d'achat se déclinait par une fiscalité redistributrice, par la réduction du temps de travail et par l'extension de « *la gratuité socialement construite, c'est-à-dire des activités humaines qui, bien qu'ayant un coût, n'ont pas de prix au sens du marché* »[3] ? Cette gratuité constituerait notre façon à nous « *de donner du pouvoir d'achat, mais sous une forme démonétisée, qui ne nous rend pas complice de ce système et qui commence à nous faire sortir du capitalisme lui-même* »[4].

En somme, pour éviter que le pouvoir d'achat ne nuise à la qualité de vie, il nous faut un salaire pour vivre et non du pouvoir d'achat pour consommer ! Partant, pourquoi ne pas dorénavant remplacer dans nos tracts le pouvoir d'achat par le pouvoir de vivre ?

1. Selon lequel les gains de productivité étaient transformés par les chefs d'entreprise soit en baisse des prix, soit en hausse des salaires.
2. Cédric Biagini, *« Zygmunt Bauman »* in *Radicalité, 20 penseurs vraiment critiques*, Cédric Biagini, Guillaume Carnino et Patrick Marcolini, Montreuil, 2013, p. 59.
3. Jean-Marie Harribey, « Créer de la richesse, pas de la valeur », *Le Monde diplomatique*, novembre 2013, p.3
4. Paul Ariès, « Quelles stratégies pour les gauches antiproductivistes ?», *Le Sarkophage*, n°31, juillet-août, p.1

L'enjeu syndical européen

L'Europe, et « Bruxelles » en tant que siège des institutions européennes, sont systématiquement invoquées en guise d'explication relative aux mesures qui s'imposent aux États membres contre leur gré. Le joug imposé à la Grèce, le traité austéritaire et le traité transatlantique n'en sont que des exemples emblématiques.
Face à ce niveau de pouvoir supranational qui dicte la politique économique aux États en se souciant comme d'une guigne de ses conséquences sociales, les syndicats, représentant les intérêts des citoyens et des travailleurs, ont fort à faire. C'est sur cette problématique qu'a porté le deuxième des quatre séminaires organisés cette année par l'IRB.

L'Europe qui s'est construite avec des objectifs économiques se raidit sur ses positions ordolibérales[1] et rechigne à développer sa dimension sociale. En guise d'harmonisation dans les domaines de la fiscalité, de l'âge de la retraite, de politique salariale, de soins de santé ou encore d'immigration, on constate de fortes différences dans ces domaines entre États membres. Ces disparités alimentent une concurrence organisée entre territoires et entre travailleurs. Là où on attend de l'Europe qu'elle rassemble, qu'elle harmonise, paradoxalement, elle divise.
À cela s'ajoute le fonctionnement trop peu démocratique et opaque des institutions, soumises à l'influence de puissants lobbies financiers, avec un parlement au rôle trop ténu et une commission toute-puissante qui dicte sa politique aux États au détriment des peuples européens. Après l'Espagne et le Portugal, l'obstination à écraser la Grèce sous le poids d'une dette en grande partie illégitime et les négociations secrètes menées avec les Nord-américains pour instaurer envers et contre tout le traité de libre-échange transatlantique (TAFTA) en font la regrettable démonstration.

Action syndicale européenne

Penny Clarke, Secrétaire générale de la FSESP, explique que les syndicats se sont organisés parallèlement à la construction européenne et sont rassemblés au sein de la Confédération européenne des syndicats (CES) pour représenter les intérêts des travailleurs et peser en faveur d'une Europe sociale. Pour les services publics, centrales syndicales et secteurs concernés s'affilient directement à la Fédération européenne des syndicats (FSESP). La CGSP y est bien représentée et en tant que centrale belge, elle est souvent mise à contribution pour les nombreuses actions européennes qui ont lieu à Bruxelles. La FSESP est structurée en quatre commissions : administrations nationales et européennes ; gouvernance locale et régionale ; services sociaux et sanitaires ; services publics. Elle se livre à du lobbying actif avec parfois des résultats dans des luttes essentielles. Comme celle qui a permis que l'eau reste un bien public, a rappelé Gilbert Lieben, Secrétaire général de la CGSP wallonne. Pour Chris Reniers, Secrétaire générale de la CGSP, la principale difficulté de la FSESP réside dans la disparité d'approche qui existe entre les syndicats des différents pays. La tradition syndicale du type anglo-germano-nordique, par exemple, n'est pas celle du rapport de force ; elle agit donc plutôt sur le mode du lobbying. Parfois, les divergences de vue sont importantes. Il se trouve par exemple des syndicats favorables à la privatisation des services publics !

Des enjeux majeurs

Ce n'est pas l'idée d'Europe qu'il faut rejeter, mais bien la manière dont elle est mise en œuvre. Dans cet esprit, on parvient à trouver des prises de positions communes sur des enjeux majeurs. Les politiques d'austérité et les coupes budgétaires qu'elles engendrent dans les services publics ; la lutte contre les attaques contre les droits des travailleurs (le droit de grève est systématiquement remis en cause) ; le salaire minimum ; l'âge légal de la pension ; la fiscalité ; la privatisation des soins de santé ; accords commerciaux qui aggravent la dérégulation ; lutte contre les paradis fiscaux...
À nous de nous unir et de dégager les thèmes mobilisateurs, de définir les revendications communes que nous pouvons porter. Nous devons aussi nous battre pour des institutions plus démocratiques et promouvoir une harmonisation sociale vers le haut.
Qu'on ne s'y trompe pas, ce qui se joue aujourd'hui pour nous en Europe, c'est la déconstruction du modèle social solidaire dont les services publics sont le garant.
Notre engagement est de combattre ensemble pour empêcher ces destructions et de (re)construire les solidarités.

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

1. Doctrine économique selon laquelle le rôle des pouvoirs publics serait de mettre en place un cadre légal et institutionnel pour l'économie, afin d'assurer une concurrence « libre et non faussée » en accord avec les lois du marché. Elle inspire les normes de déficit budgétaire et les politiques d'austérité…

www.cgsp-acod-bru.be

À deux doigts… d'un carnage

Ce vendredi 21 août, une tragédie a été évitée dans le Thalys reliant Amsterdam à Paris.

Grâce à l'intervention de passagers, le tireur a été maîtrisé et un attentat a été évité dans ce train international.

Il faut toutefois regretter que la presse diffuse des informations « sensationnelles » en reprenant les déclarations de ce comédien français. Ce dernier ne cherche qu'une chose… se faire de la publicité et je trouve cela honteux.

Il est évident qu'une certaine presse ne nous fait pas de cadeau et qu'elle influence de façon négative l'opinion publique.

Ces témoignages indécents sont largement relayés sur les réseaux sociaux et provoquent des commentaires déplorables.

L'agressivité se ressent désormais régulièrement sur le terrain, dans les trains et dans les gares.

La récupération par la presse de ces incidents donne à certains usagers, l'occasion d'être confortés dans leur attitude. Certains médias les excusent voire les cautionnent.

Il est évident qu'il faut rendre hommage au courage des passagers qui ont réussi à maîtriser l'individu à bord de ce train et de cette manière à éviter de nombreuses victimes.

En plus, on accable le personnel qui était en première ligne. C'est scandaleux.

Au contraire, il faut mettre en évidence le professionnalisme de tous ces collègues qui ont respecté scrupuleusement les consignes de sécurité.

Au nom de la CGSP Cheminots, je tiens à exprimer notre profonde gratitude à tous ces cheminots. BRAVO ET MERCI.

Vu la tragédie à laquelle nous avons échappé, le conseil national de sécurité a décidé d'intensifier les patrouilles dans les Thalys et dans certaines gares.

J'espère que la Ministre de la Mobilité prendra aussi ses responsabilités en donnant son aval pour recruter du personnel supplémentaire.

Il faut absolument renforcer les mesures de sécurité dans **tous** les trains et toutes les gares.

Michel Abdissi
Président

Madame sans-gêne…

La rentrée s'annonce particulièrement brûlante à la vue des événements qui, sans une réaction appropriée, remettront en question le service public pour les usagers du rail, la suppression de milliers d'emplois « cheminots » et bon nombre de nos acquis sociaux.

En octobre 2014, le gouvernement « Michel-De Wever » annonçait qu'il fera 3 milliards d'économies dans les Chemins de fer entre 2015 et 2019. La Ministre des Transports déclare alors qu'elle préparera la libéralisation totale du transport ferroviaire de voyageurs national, à savoir : l'ouverture à la concurrence telle que l'a connue l'Angleterre.

C'est le point de départ de la « **vision stratégique pour le rail** » que la Ministre Galant a présenté le mercredi 15 juillet à la Commission d'infrastructure de la Chambre.

Elle prétend qu'elle veut le meilleur pour les cheminot(e)s et les usagers mais qu'en est-il vraiment ? Quelles leçons devons-nous tirer de ce gouvernement de droite ? Le voyageur est-il au centre de ses priorités ? Les mesures préconisées assureront-elles la pérennité de l'entreprise publique et du statut de ses travailleurs ?

Poser ces questions, c'est probablement y répondre...

Les pensions des services publics…

Ce gouvernement, par l'entremise de son Ministre des Pensions M. Bacquelaine, n'a pas hésité à transférer le service des pensions. Il importe de souligner que ce point figurait à l'ordre du jour de la Commission paritaire nationale du 9 juillet. S'agissant d'une modification particulièrement sensible de notre Statut, le Bureau exécutif du 25 juin s'est empressé de voter, à l'unanimité, contre cette proposition.

En effet, la CGSP/ACOD a estimé que cette décision politique n'est pas sans risque pour les cheminot(e)s dans la mesure où le Chapitre XVI des pensions est clairement visé.

Vu que les pensions des services publics sont dans la ligne de mire, cette première attaque est considérée comme l'annonce d'une autre salve qui nous attend dès la rentrée. La remise en question du calcul (tantièmes, calcul sur la carrière...) et l'ouverture du droit à ladite pension devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Le 15 juillet, à la Commission infrastructure de la Chambre, la Ministre Galant a proposé son nouveau plan de modernisation. Il va sans dire que la formule paraît séduisante alors que ce plan de modernisation rime avec restructuration, libéralisation, privatisation et frustrations... Mais aussi … Actions !

Quid du plan pluriannuel 2013-2015 ?

Elle veut moderniser en faisant plus avec beaucoup moins de moyens : augmenter la ponctualité, augmenter les places assises, la propreté, etc.

Améliorer le service des trains pour les usagers alors que les moyens vont diminuer de 20 % ? C'est tout à fait irréaliste ! Des études telles que le *« European Railway Performance Index du Boston Consulting Group »* démontrent que la qualité et la performance des sociétés de Chemin de fer passent directement par leur niveau de financement.

Par ailleurs, la Ministre Galant remet singulièrement en question le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Pour rappel ce plan pluriannuel avait été décidé en 2013 et prévoyait un investissement de plus de 25 milliards d'euros sur 12 ans dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant (création de 120 000 places assises en plus). Son nouveau plan d'investissement devra partir des restrictions budgétaires et tenir compte des économies à réaliser au sein des Chemins de fer.

Il faudra faire le même travail avec 7 000 voire 10 000 cheminot(e)s en moins

L'objectif affiché de la Ministre Galant est une augmentation de 4 % par an de la productivité des cheminot(e)s – soit 20 % sur une période de 5 ans.

Depuis le début de cette année, à ce rythme, 2 700 cheminot(e)s auront quitté les Chemins de fer belges mais les recrutements ne suivront pas dans la mesure où il n'existe manifestement pas, dans le chef des deux CEO, de politique suffisamment volontariste en matière de recrutements. L'aging tools (départs naturels) démontre que les départs naturels seront de l'ordre de 10 000 cheminot(e)s à l'horizon 2020... La Ministre semble s'en réjouir et compte saisir cette opportunité pour appliquer sa politique d'austérité.

Pour la CGSP/ACOD, l'évidence saute aux yeux, la détérioration du service public est la conséquence des restructurations de ces dernières décennies visant à supprimer « aveuglément » des milliers d'emplois.

Des trains sans accompagnateurs !

La Ministre Galant parle de la mise en place de trains sans accompagnateur ***« one man car »***. Comment peut-elle

marier raisonnablement la suppression de l'accompagnateur dans certains trains avec une amélioration du service, de la communication et de la sécurité pour les voyageurs ? Et dans le même ordre d'idées, comment la ponctualité pourrait-elle être améliorée en rationalisant les entretiens (ateliers, voies, caténaires...).

En parlant de ponctualité, notons qu'après avoir mis les trains en retard pour qu'ils roulent à l'heure, pour atteindre le summum en matière de ponctualité (90 % en 2019), elle propose la ponctualité pondérée ! Magique quand on sait que presque 5 fois plus de trains ont été supprimés en 2014 (30 508 trains) par rapport à 2004 (6 909 trains). Or, on sait que l'on ne tient pas compte de ces chiffres pour les statistiques en matière de « ponctualité »... Ajoutons au passage que 2004 correspond à la période avant la création de la structure bicéphale...

Une augmentation de capacité… de 30 % !

Dans son plan la Ministre Galant parle de l'augmentation de capacité de l'ordre de 30 % pour la gestion du trafic de la jonction Nord-Midi. Celle-ci serait réalisée par l'introduction du système ETCS qui sera suffisamment sophistiqué que pour créer les conditions d'une circulation automatisée. Dans un tel contexte, nous nous interrogeons également sur les notions de personnel opérationnel. Après le *« one man car »*, le *« no man car »* ? Tout ceci relève de la fantaisie et de la méconnaissance du monde ferroviaire ! Vous noterez, au passage, qu'il faudra également intégrer ces 30 % dans l'augmentation de la productivité !

La CGSP/ACOD constate que le RER, l'avenir des lignes rurales, un développement durable et une croissance ambitieuse pour le rail, une véritable politique de mobilité et de lutte contre le réchauffement climatique, des missions de service public de qualité... sont aux abonnés absents.

La dette historique des Chemins de fer…

Dans sa présentation, la Ministre évoque le fait que l'existence même du secteur ferroviaire est en danger suite à l'explosion de la dette. Mais la dette ne trouve-t-elle pas ses origines dans les pertes occasionnées par B-Cargo et ABX ? La dette ne trouve-t-elle pas ses origines dans les économies récurrentes de 150 millions du gouvernement Di Rupo ? La dette ne trouvera-t-elle pas ses origines dans les économies linéaires de 188 millions ? Sans ABX et B-Cargo, cela représentera 3,1 milliards d'€ en plus endéans les 5 ans... Et pourtant la Ministre occulte les objectifs d'économies imposés par son gouvernement... Elle accuse les autres et culpabilise les travailleurs en sous-entendant qu'ils ne sont pas suffisamment performants !

Le Quatrième paquet ferroviaire…

Tout cela cache une autre réalité dont l'objectif serait, selon ses dires, de mettre les Chemins de fer sur de bons rails en vue de la libéralisation.

Selon nous, la Ministre s"inspire de la philosophie controversée de la dame de fer, M. Tatcher qui a ouvert la voie à la privatisation complète du Chemin de fer anglais. Les tarifs y sont les plus élevés d'Europe, la redevance infrastructure (redevance que les opérateurs ferroviaires doivent payer pour l'utilisation des rails) y est basse, les syndicats y sont muselés…

En effet, dans son plan de modernisation Galant veut augmenter les tarifs jugés en dessous de la moyenne européenne (3 fois plus chers au Royaume Uni), réviser la redevance infrastructure, la présence d'administrateurs indépendants (lisez privés), affaiblir les syndicats des cheminot(e)s. Elle annonce aussi la liquéfaction d'HR-Rail pour détruire l'unicité de l'entreprise - le Statut... et cerise sur le gâteau, pour rendre les lettres de noblesse aux cheminot(e)s : le service minimum !

De nombreux Ministres des transports ont défilé devant nous, ces dernières années, mais celle-ci n'est certes pas la moins banale. Soyons réalistes, elle prépare le chaos et, en même temps, passe la brosse à reluire. Depuis qu'elle a pris ses fonctions, le dialogue social est en panne et ce n'est pas par des déclarations fantaisistes qu'elle parviendra à convaincre.

Les business plans…

Elle souhaite que le timing soit rapide et exige des deux CEO de préparer leurs « business plans » d'ici le mois d'octobre. Ces derniers seront amenés à nous soumettre des plans de restructuration drastiques dans les prochaines semaines. Les cheminot(e)s doivent prendre conscience des enjeux et des conséquences des mesures qu'ils mettront en place pour répondre aux exigences de la Ministre Galant. On peut affirmer, sans hésiter, que la Ministre veut donner le dernier coup de massue pour faire éclater l'entreprise publique en mille morceaux !

Mais, chers camarades, notre inquiétude porte également sur la pérennité des Chemins de fer belges en tant que service public, l'emploi statutaire et les conditions de travail décentes qui vont se dégrader si nous ne mettons pas en place une stratégie dès la rentrée.

Lors de son audition à la Commission infrastructure de la Chambre, certains politiques lui ont clairement signifié qu'ils n'étaient pas dupes du manège infernal dans lequel elle veut balader les cheminot(e)s et les usagers.

Son objectif consistera à développer cette approche en modifiant les règles de gestion des Ressources humaines

trop rigides et qui constituent un frein à une gestion dynamique aux yeux de ce gouvernement de droite « extrême ». En voulant responsabiliser les directions RH pour rendre les deux entreprises autonomes, c'est évident, elle veut s'attaquer à nos acquis sociaux et au Statut des cheminot(e)s. Elle remet en question le temps de travail (36h), les régimes de travail (Fascicule 541) et souhaite l'automatisation des tâches administratives routinières (SAP ?)... Elle parle également de nouvelles méthodes d'évaluation basées sur le résultat et non plus sur la présence...

Les cheminot(e)s continueront à combattre ces méthodes managériales qui suscitent un sentiment de honte, qui culpabilise celles et ceux qui doivent les subir !

L'obsession ultralibérale en matière de flexibilité est plus que palpable, elle crève les yeux ! Les emplois statutaires sont en péril par le simple fait qu'ils dérangent ces esprits chagrins qui ne jurent que par le travail précaire ou la relation emblématique entre le vassal et son seigneur !

Chers Camarades, une analyse approfondie sera faite lors du Comité exécutif national de la CGSP/ACOD « cheminots » qui se tiendra le 11 septembre après le Comité pilotage du 9 septembre lors duquel la CGSP/ACOD exigera toute une série de garanties et notamment, la pérennisation d'HR-Rail et la stabilisation du nombre d'emplois statutaires.

La situation est particulièrement préoccupante et, à défaut de garanties suffisantes, la CGSP/ACOD appellera à une réaction énergique de la part des Cheminot(e)s !

Quant à Madame Galant, il faut qu'elle sache que la fierté et les lettres de noblesse des Cheminot(e)s, ce n'est pas l'affaire de ce gouvernement ultralibéral mais bien celle des représentants des travailleur(se)s !

M. Abdissi
Président

J.-P. Goossens et S. Piteljon
Secrétaires généraux

Commission paritaire nationale du 9 juillet 2015

21 points figuraient à l'ordre du jour de cette Commission paritaire nationale mais à la demande de la CGSP/ACOD, le point 10 relatif à la durée du travail (doc.265/10) avait été retiré. Ce point concernait la problématique des congés accumulés depuis de nombreuses années. Ce point reviendra à la rentrée lors d'une prochaine SCPN.

La déclaration de la CGSP/ACOD

Nous avons fait constater que la période des vacances était peu propice, voire suspecte, pour la tenue d'une Commission paritaire nationale avec à son ordre du jour plusieurs points susceptibles de réclamer un vote des 2/3. Bien que le point 10 ait été retiré, il n'empêche que les points 1 « HR-Rail - Gestion des pensions » et 2 « Signalement » nécessiteront ce vote.

L'annonce du plan de modernisation.

Nous avons manifesté notre grande inquiétude et, particulièrement, celle des cheminot(e)s en ce qui concerne l'annonce, par la Ministre des Transports, de la présentation de son plan de modernisation à la Commission infrastructure de la Chambre le 15 juillet. Nous n'ignorons pas qu'un Kern (Conseil des Ministres restreint) se penchera sur le plan en question ce vendredi 10 juillet. Des informations transitent déjà dans la presse et notamment, le fait qu'une augmentation de la productivité de 4 % durant les 5 prochaines années (20 %) sera demandée aux cheminot(e)s.

La Ministre, Jacqueline Galant, avait pourtant déclaré, haut et fort, qu'elle ne toucherait ni à l'emploi, ni au Statut, ni à l'offre de transport, ni à la qualité de service public, etc.
Force est de constater qu'elle réclame une économie de 663 millions d'€ et que cette exigence n'est pas sans conséquences pour l'emploi. En effet, si les CEO ne prennent pas d'autres alternatives, cela représenterait une perte sèche de 7 500 à 10 000 emplois. Cette approche ne nous paraît pas réaliste et sera combattue par la CGSP/ACOD qui y voit une attaque purement dogmatique pour détruire la SNCB en tant que service public.

Nous pouvons également prendre connaissance de son exigence en matière de timing en ce qui concerne les plans d'entreprises des deux CEO. Nous estimons que présenter les plans d'entreprises d'ici le mois d'octobre, comme le demande la Ministre, n'est pas de nature à rassurer les travailleurs. Il est vrai qu'infrabel avait déjà annoncé une économie de 20 % sur les frais de personnel le 30 avril (voir PV 264 de la CPN). C'est, notamment, la raison pour laquelle, les Organisations syndicales avaient refusé les comptes lors de cette CPN.

Alors Messieurs les CEO, allez-vous faire preuve de créativité en réalisant des économies sans toucher aux emplois nécessaires pour relever les

défis de la mobilité en Belgique ? Le quotidien *« de Tijd »* évoque des dépenses dans de grands projets d'infrastructure qualifiés d'inutiles. L'exemple de Malines, dénoncé par le CEO de la SNCB, représenterait une dépense de 120 millions alors qu'il ne permettrait au train Thalys de réaliser qu'un gain de temps d'à peine 90 secondes... Et puis, il y a les projets de flexibilité des tarifs à la SNCB.

Les engagements pris à l'égard du personnel...

Ensuite, nous attirons une fois encore l'attention de l'ensemble des représentants du camp patronal quant aux nombreuses qualifications qui attendent depuis des mois voire des années que les directions tiennent leurs engagements. Pour ne citer que quelques exemples : **le personnel d'accompagnement** et les pertes de primes de l'ordre de 70 €, **les guichetiers** qui découvrent dans la presse la suppression de leurs emplois ou de leurs sièges de travail, la revalorisation de la **filière voie, les agents des cabines, les conducteurs de train, les techniciens, le personnel des ateliers** etc. Les cheminot(e)s attendent une approche qui leur sera favorable dans le cadre d'un protocole d'accord social digne de ce nom.

B-Logistics...

Nous revenons sur le **dossier B-Logistics** et l'attitude trop hermétique de la direction laissant un champ de manœuvre beaucoup trop étroit que pour aboutir à un accord acceptable.

Nous insistons sur le respect des travailleurs de cette filiale à qui on demande toujours plus. Pour parodier le 1er Ministre grec, Alexis Tsipras, la CGSP/ACOD souhaite un accord « Socialement juste et économiquement viable » ! L'actionnaire majoritaire, la Société suisse de fonds d'investissement Argos ne doit pas exiger des gains de productivité au détriment des conditions sociales et humaines. Il faut arrêter de stigmatiser les travailleurs, les culpabiliser et les rendre coupables d'une crise provoquée par le monde de la finance. Nous refusons de nous soumettre aux lois du marché et de la pensée unique. Sachez-le, la CGSP/ACOD n'ira pas à contre-courant des travailleurs qui lui font confiance.

Le respect de nos fonctionnaires...

Et enfin, nous aimerions vous faire part de notre désaccord quant à certaines nominations récentes. Nous osons affirmer que parfois, il s'agit de passe-droit, de copinage, de nominations externes fortuites mais parfaitement politiques. Nous estimons que les syndicats ne sont plus assez consultés, impliqués dans le processus... Quid des gens qui sont détachés dans certaines filiales ou, par exemple, au SSCIF ? Et puis, il y a les épreuves de sélection et la publication des listes des lauréats et le respect des règles statutaires quant aux délais de 15 jours. Et puis, il y a la non-reconduction de certains fonctionnaires...

Pour la délégation CGSP/ACOD,
Serge Piteljon
Secrétaire général

CASTEL
PONT A LESSE

30% de réduction
pour les affiliés CGSP
sur la nuitée sur base du prix affiché

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

Campagne ETF* pour le maintien du personnel de bord
« Votre sécurité et votre confort, nos priorités »

« La CGSP a eu le nez fin »

Lors de la réunion de l'« *Advisory Group ETF of the OBP* (Groupe d'experts de l'ETF du personnel d'accompagnement) » du 24 octobre 2014, la CGSP avait suggéré l'organisation en 2015 d'une campagne européenne pour le maintien du personnel de bord sur tous les trains de voyageurs.

Nous ne pensions pas qu'un an plus tard, cette campagne qui se déroulera fin octobre collerait à ce point à l'actualité.

En effet, depuis la mi-juillet, et la présentation par la Ministre de son plan de modernisation des Chemins de fer belges, on sait qu'elle exige rapidement la mise en circulation de train sans accompagnateur (*one man car*).

Nous nous y opposerons bien entendu par tous les moyens, en temps opportun.

En attendant nous compterons sur l'ensemble du personnel d'accompagnement pour que la campagne de l'ETF soit une réussite.

De quoi s'agit-il ?

Tout d'abord, il faut savoir que **cette campagne s'adresse aux voyageurs**.
En effet, il y a longtemps que nous avons compris qu'il ne servait plus à rien de tenter de convaincre le monde politique du bien-fondé de maintenir un accompagnateur sur chaque train de voyageurs. Et donc ceux qui peuvent aujourd'hui faire pencher la balance en faveur de notre objectif, ce sont les voyageurs eux-mêmes.
C'est pourquoi **le slogan** de la campagne sera « **Votre sécurité et votre confort, nos priorités ».**

De plus, le tract qui sera distribué, expliquera le rôle essentiel joué par le personnel de bord dans la sécurité ferroviaire.

Enfin, il est important de savoir que cette campagne sera officiellement soutenue d'une part par l'EDF (*European Disability Forum* – Forum européen du handicap) et d'autre part par l'EPF (*European Passenger Federation* – Fédération européenne des passagers).

Rendez-vous donc tous ensemble, avec les syndicats de Cheminots de l'Europe entière, pour défendre le maintien du personnel de bord sur chaque train de voyageurs le jeudi 29 octobre 2015.

Christian Martin
Secrétaire national

*ETF (Fédération européenne des Travailleurs du transport)

Régionale de Luxembourg
Congrès statutaire

Le secteur de la CGSP Cheminots organisera son Congrès statutaire, à la maison de la culture à Arlon, le samedi 16 janvier 2016 à 8h30.

Il fait appel aux candidatures pour le mandat de Secrétaire permanent occupé par le camarade Servais Gérard qui est sortant et rééligible.

Les candidats qui remplissent les conditions d'éligibilité conformément au Règlement d'ordre intérieur du secteur Cheminots de la régionale de Luxembourg, doivent envoyer leur candidature dans les 15 jours suivant la parution au
Président de la régionale
Rue des Martyrs, 80
6700 Arlon.

Les conditions d'admission se retrouvent dans le Règlement d'ordre intérieur de la régionale. Ce ROI est à la disposition au secteur Cheminots.

Gérard Servais
Secrétaire permanent

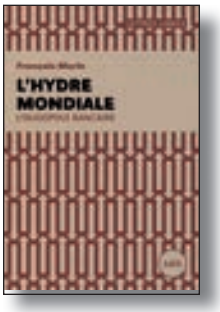
À LIRE

On marche sur la dette !

La règle d'or des 3 % de déficits à ne pas dépasser a-t-elle le moindre fondement scientifique ? Pas le moins du monde. L'austérité permet-elle de renflouer les finances publiques ? Bien au contraire, et en 2013 même le FMI a reconnu son erreur (issue d'une simple erreur de calcul aux conséquences dévastatrices), que les gouvernements européens continuent pourtant d'appliquer. Les dépenses publiques ont-elles fait exploser les déficits ? Faux, mais la baisse régulière des rentrées fiscales en est l'une des causes. La dette peut-elle être remboursée ? Non. La dette française vient de dépasser les 2 000 milliards d'euros et le remboursement en est devenu totalement infaisable, ne serait-ce qu'à cause des monstrueux intérêts qui la font gonfler chaque année. Doit-on s'en inquiéter outre mesure et brader les acquis sociaux, les services publics ou la recherche universitaire ? Non plus, rien ne nous y oblige, hormis les dirigeants politiques et économistes orthodoxes.
Alors on fait quoi ? Et bien le livre nous donne quelques pistes : un audit de la dette pourrait être réalisé dans le but d'en déterminer la partie « illégitime » et la restructurer. Les gouvernements pourraient emprunter directement à la Banque centrale européenne (BCE) à un taux très bas (1 % voire moins), plutôt que se fournir sur les marchés financiers à des taux élevés dépendant des agences de notations (elles-mêmes prédateurs financiers). Sans oublier la lutte contre la fraude fiscale et les paradis fiscaux, qui font perdre des centaines de milliards d'euros aux finances publiques des pays européens chaque année, la baisse des subventions aux énergies fossiles ou à l'agriculture intensive… les propositions ne manquent pas.

Christophe Alévêque est humoriste et comédien.
Vincent Glenn est l'auteur de plusieurs documentaires consacrés à l'économie.
Depuis 2014, les deux hommes coorganisent la « *Fête de la dette* » à Paris.

Christophe Alévêque et Vincent Glenn, *On marche sur la dette. Vous allez enfin tout comprendre !* Éditions de la Martinière, Paris, mai 2015, 174 p., 15 €.

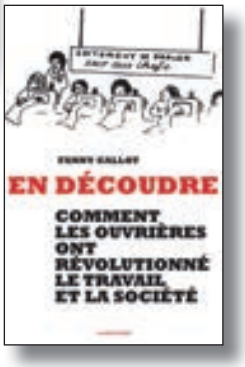


L'Hydre mondiale

« *Too big to fail* », constatait-on durement en 2008, alors que la faillite de Lehman Brothers mettait l'économie mondiale à genoux. Trois ans plus tard, le G20 reconnaissait l'existence de 28 banques dites « systémiques », à la puissance telle que la défaillance d'une seule pourrait nous faire derechef culbuter dans l'abîme. Ces 28 banques, explique François Morin, constituent un oligopole qui est tout sauf d'intérêt public. Leur position dominante leur confère de facto des pouvoirs analogues à ceux des grandes institutions publiques notamment la capacité de fixer le prix de l'argent sans bien sûr partager ni leurs objectifs ni leurs devoirs. À coups de prises de risques massives et d'ententes frauduleuses, elles fragilisent les marchés, mais surtout exercent une influence politique telle qu'on chercherait en vain des puissances publiques en mesure de faire contrepoids. Faut-il chercher plus loin les causes de la crise politique qui traverse les démocraties occidentales ?
Si nous voulons mettre les citoyens à l'abri de désastres financiers à venir, il nous faut abattre l'hydre bancaire et rapatrier la monnaie dans le giron du public.

François Morin est professeur émérite de sciences économiques à l'Université de Toulouse.

François Morin, *L'Hydre mondiale - L'oligopole bancaire,* Lux Éditions, Montréal, juin 2015, 168 p., 12 €.



En découdre

Alors que depuis la fin des années 1990, le monde ouvrier revient sur le devant de la scène avec des luttes de plus en plus dures (occupations, séquestrations, grèves de la faim, menaces de faire « sauter l'usine », etc.), le rôle joué par les femmes a été passé sous silence. À la différence des hommes, elles ont souvent effectué leur carrière entière dans la même usine et subissent de plein fouet l'épreuve des restructurations ou de la liquidation pure et simple.

Qui sont ces femmes décidées à « en découdre » ? Ayant commencé à travailler après 1968, elles n'ont plus grand-chose de commun avec leurs mères : elles ne sont ni fatalistes ni résignées. Grâce à leurs combats, de nouvelles lois ont révolutionné le travail et, plus largement, la société. Elles ont obtenu d'être reconnues comme des salariées à part entière, et non pas comme des subalternes devant se contenter d'un salaire d'appoint. Elles ont mis en cause le pouvoir des petits chefs disposant d'un quasi-droit de cuissage. Elles ont donné sa dignité au travail en usine jusqu'alors considéré comme dégradant pour une femme. Elles ont changé le fonctionnement syndical en refusant de tout déléguer aux hommes. Les syndicats ont été obligés de prendre en charge des questions comme la contraception, l'avortement ou le partage des tâches familiales.

Fanny Gallot s'est appuyée, entre autres, sur les témoignages précis des femmes engagées dans cette lente et profonde révolution. Elle raconte leurs histoires surprenantes et émouvantes, comme celles des ouvrières de Chantelle et Moulinex dont les luttes ont marqué l'actualité.

Fanny Gallot est maîtresse de conférences à l'Université Paris-Est Créteil.

Fanny Gallot, *En découdre. Comment les ouvrières ont révolutionné le travail et la société,* Éd. La Découverte, Paris, 282 p., 19,50 €.

TRIBUNE

SOMMAIRE

Infos GÉNÉRALES

2 / Actualités • Dans nos régionales
3 / Édito • Même pas les miettes…
4 / Dossier • Partenariats public-privé (PPP) : les raisons de leur inefficacité
6 / Austérité • Dette, austérité et démocratie
7 / Le mot qui pue • Le pouvoir d'achat
8 / IRB • L'enjeu syndical européen

Infos CHEMINOTS

9 / Édito • À deux doigts… d'un carnage
10 / Madame sans-gêne…
12 / Commission paritaire nationale du 9 juillet 2015
14 / Campagne ETF pour le maintien du personnel de bord – « Votre sécurité et votre confort, nos priorités »
/ Régionale du Luxembourg – Congrès statutaire
15 / 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 FGTB - Éditeur responsable : Gilbert Lieben - Place Fontainas, 9/11 - 1000 Bruxelles - tél. 02 508 58 11