

TRIBUNE



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

FÉVRIER
2016

CHEMINOTS

CGSP

FGTB Services Publics

72^e année - n°2 - février 2016 (mensuel) dépôt CHARLEROI X | P402047 | retour: CGSP place Fontainas, 9/11 1000 Bruxelles



SAUVONS LE RAIL !

DOSSIER P. 4



ÉDITO
Les syndicats
divisés...
P. 3



MOT QUI PUE
Jobs, Jobs, Jobs
P. 7



CHEMINOTS
Le fossoyeur
du rail
P. 9

Exposition « *En Lutte* » à la Cité Miroir de Liège

Du lundi 22 février 2016 au samedi 31 décembre 2016

Découvrez l'exposition « *En Lutte, des histoires d'émancipation* » à la Cité Miroir de Liège, à partir du 22 février 2016.

L'exposition *En Lutte* vous plonge au cœur des combats pour une société plus juste et solidaire.

Elle revient sur la mémoire des luttes ouvrières et elle rappelle que la solidarité sociale dont nous bénéficions aujourd'hui en Belgique est un héritage précieux pour lequel se sont battues des générations de travailleurs et de travailleuses. Conçue sous la forme d'un voyage dans le temps et guidée par l'image, le son, la lumière et la voix de l'acteur français Philippe Torreton, l'exposition montre, une heure durant, que sous l'impulsion d'actions collectives, le monde peut changer et des avancées sociales peuvent être acquises.

Adresse :

Cité Miroir

Place Xavier Neujean, 22 - 4000 Liège

32 (0) 4 230 70 50



Interrégionale de Bruxelles Nouveaux horaires d'ouverture (correctif)

Interrégionale de Bruxelles
rue du Congrès, 17-19 - 1000 Bruxelles

	Matin	Après-midi
Lundi	8h15 > 12h	13h30 > 16h
Mardi		
Mercredi		13h > 16h
Judi		13h30 > 16h
Vendredi	8h15 > 11h30	Fermé

DANS NOS RÉGIONALES

Centre

Congrès statutaire régional

Le Congrès statutaire régional intersectoriel du Centre se tiendra le **23 avril 2016**.

Il procédera au renouvellement des mandats suivants :

- **un secrétaire régional intersectoriel**

Mandat occupé actuellement par Fabien Procureur, sortant et rééligible ;

- **trois vérificateurs aux comptes**

Mandats occupés par Willy Imbert (Admi), Philippe Diskeuve (Gazelco) et Jean-Louis François (AMiO), sortants et rééligibles.

Pour être recevables, les candidatures éventuelles à ces mandats doivent être présentées conformément au ROI régional, via un secteur professionnel.

La présente insertion tient lieu d'appel à candidatures.

Les candidatures sont à transmettre par courrier pour le 18 mars 2016 à midi au Secrétariat administratif avec la mention « Candidature congrès régional 2016 ».

Charleroi

Conférence sur les pensions

La Commission régionale intersectorielle des Pensionné(e)s de Charleroi (CRIP), organise une conférence le **jeudi 10 mars à 10h**, à la Régionale, 42 rue de Montigny - 6000 Charleroi.

Pour thème : « **Les pensions des services publics** » – présenté par Madame Florence Lepoivre de l'IEV.

Les actifs comme les prépensionnés sont les bienvenus.

Renseignement : Alphonse Vanden Broeck
– 0495/34 09 28

Les syndicats divisés...

Ces dernières semaines, les médias ont largement fait écho aux divisions qui traversent les organisations syndicales. Depuis longtemps, c'est en effet un double phénomène qui traverse les organisations interprofessionnelles nationales : à une division quasi communautaire voire régionale, s'ajoute une division entre centrales industrielles et la centrale des employés. Ce constat est vrai et n'est pas neuf. À la CGSP, cet état de fait traverse même les Entreprises publiques fédérales puisque la dernière grève à la SNCB a été menée en front commun dans deux des trois régions du pays et tant l'ACV-Transcom (CSC) que l'ACOD (CGSP) ont annulé leur participation à la grève.

Premier constat : les organisations syndicales sont avec les mutuelles les dernières organisations socio-politiques à avoir une structure fédérale. Il n'est donc pas étonnant, dans un pays qui vit de plus en plus sur des logiques différentes, qu'il y ait des positions différentes dans ces structures.

Deuxième constat : que ce soit sur la politique des patrons de la SNCB ou plus globalement sur l'analyse de la politique du gouvernement, Wallons, Bruxellois et Francophones, représentants des industries ou des employés partagent la même analyse : ces politiques sont néfastes, nuisibles et dangereuses pour la majorité de la population.

Seules les stratégies à mettre en place diffèrent. L'affrontement et la lutte semblent compliqués au Nord du pays.

Mais le vrai problème réside dans les processus décisionnels des actions. Le mode de décision ne peut en aucun cas être systématiquement le plus petit dénominateur commun car, à ce titre, plus aucune action conséquente ne verra le jour. Et la frustration va grandir de plus en plus chez ceux et celles qui veulent combattre la politique mortifère de ce gouvernement. De surcroît, les décisions prises par les instances doivent impérativement être appliquées.

La décision de la grève des 6 et 7 janvier a été prise par un Comité composé de représentants wallons, bruxellois et flamands. Le retrait des deux ailes flamandes du front commun, sans concertation avec les autres régions linguistiques, n'est en ce sens pas acceptable.

La participation de près de 30 % de Cheminots flamands à la grève renvoie aussi tous les responsables syndicaux à une réalité essentielle : l'absolue nécessité de consulter nos membres au travers d'assemblées de mobilisation.

Que ce soit au Nord, au Centre ou au Sud, nous devons multiplier les réunions dans les entreprises, les ateliers, les administrations pour informer, débattre et soumettre les plans d'actions.

Plutôt que de rechercher chez l'autre les responsabilités d'un éventuel échec, nous devons rechercher l'unité, non pas pour elle-même, mais l'unité dans l'action. L'unité dans l'inertie n'a pas de sens. Chaque jour, les décisions de ce gouvernement apportent leur lot de catastrophes ! La CGSP a décidé d'un plan d'actions qui ne s'arrêtera qu'avec l'arrêt des attaques contre les services publics.

Unis, nous devons l'être, car unis nous pouvons changer les choses...

SAUVONS LE RAIL BELGE !



La situation du rail belge est critique ; les actions menées par nos camarades du secteur Cheminots en ce mois de janvier 2016 sont la réponse légitime aux attaques budgétaires sans précédents prévues dans le Plan Galant.

À l'heure des grands rendez-vous climatiques et des enjeux économiques liés à la mobilité des biens et des personnes, les dirigeants de la SNCB et la Ministre de tutelle s'entêtent à démanteler le moyen de transport collectif le plus écologique et le plus accessible économiquement.

Alors que la fréquentation sur le rail belge a augmenté de 46 % depuis 2000, ils nous annoncent une diminution d'1/5 de la dotation et réclament simultanément une augmentation de productivité de 20 % sur 4 ans. Faire mieux avec moins de moyens, la recette magique de l'austérité !

Rentabilité et rationalisation

Le désinvestissement public de la SNCB n'a hélas pas commencé sous cette législature. En effet, depuis 1991, date à laquelle la SNCB est devenue une Entreprise publique autonome (EPA), son mode de gestion économique et institutionnel a progressivement basculé vers un modèle d'entreprise privée commerciale. L'accent y est mis sur la productivité et sur la satisfaction des usagers, désormais officiellement appelés « clients », y compris par la Ministre Galant elle-même.

À titre d'exemple, alors que de 2004 à 2014, le nombre de voyageurs est passé de 165 millions par an à 223,3 millions, le nombre de travailleurs de la SNCB (SNCB + Infrabel + Holding) est passé quant à lui de 40 243 à 33 922, soit une diminution de plus de 6 000 travailleurs en 10 ans. Chaque année, alors que le nombre de voyageurs nécessitait de nouveaux investissements, les gouvernements successifs grignotaient un peu plus les moyens de l'entreprise ferroviaire.

Plan Galant = Plan de libéralisation

La SNCB est particulièrement dans l'œil du cyclone du gouvernement De Wever-Michel qui a décidé d'appliquer à la lettre les Directives prévues par la libéralisation du rail européen. Il a la ferme intention de libéraliser le transport des usagers en 2017 et ce, même si cette libéralisation sonne le glas de l'entreprise belge.



Jo Cornu, administrateur délégué de la SNCB, et la Ministre Galant plaident tous deux pour une augmentation des tarifs jugés trop bas et non rentables, par exemple en les modulant en fonction des heures de pointes. Cette volonté d'augmenter encore les prix va à l'encontre de la mission de service public de la SNCB ! Si le gouvernement souhaite inciter les travailleurs et citoyens à emprunter les transports en commun pour désengorger les routes et lutter contre les émissions de particules fines, augmenter les tarifs est un non-sens. Sans compter que de nombreuses voix s'élèvent pour proposer la gratuité des trains pour tous. Mesure qui pourrait être financée par l'arrêt des cadeaux fiscaux aux entreprises comme les voitures de société (qui représentent à elles seules un coût pour l'État de 4,1 milliards d'euros par an)¹. Dans la ville d'Aubagne en France, l'instauration des bus gratuits dans toute la localité a fait augmenter leur fréquentation de 175 % en 3 ans.

Toujours dans une volonté de rentabilisation du réseau belge, la SNCB a sorti en 2014 son nouveau plan de transport, dans lequel certaines lignes jugées peu rentables ont été réduites au minimum ou supprimées sans pour autant que des lignes de bus aient été prévues pour les remplacer. Près de 800 km de voies sont menacés par les restrictions budgétaires. Le plan avantage les liaisons principales entre les villes obligeant de nombreux navetteurs à effectuer une correspondance dans



leur trajet. Un récent rapport commandé par le ministre de la mobilité wallon a démontré l'inefficacité du nouveau plan de transport et les conséquences négatives sur les temps de parcours des voyageurs (3 % en moyenne) et particulièrement pour les voyageurs wallons plus touchés que leur voisin bruxellois ou flamand (+10 % en moyenne).²

Sans compter que sur beaucoup de lignes, les premiers et derniers trains de la journée ont purement et simplement été supprimés. Temps de trajet plus longs, correspondances obligatoires, trains supprimés, le choix entre le train et la voiture semble basculer chez certains navetteurs lassés. Rappelons au passage que parmi les valeurs essentielles des services publics se trouvent l'universalité et l'égalité, ce qui signifie que tous les citoyens quel que soit le lieu de leur résidence ou leurs moyens devraient avoir accès à un service de qualité égale. Pour la Ministre et les dirigeants de la SNCB, le service aux citoyens est devenu le service aux clients mais uniquement aux clients rentables...

Des attaques sans précédents

La SNCB a également décidé de fermer 33 guichets de gare. Plus de 2/3 des gares n'ont plus que des guichets automatiques et ils envisagent également de faire rouler les trains sans accompagnateurs. Les voyageurs sont obligés d'acheter leur ticket sur Internet, de l'imprimer ou de passer à l'automate, quand celui-ci n'est pas en panne. Le point de contact humain que représente le guichet n'est pas uniquement un outil de vente, c'est une aide précieuse pour les voyageurs en quête d'information sur les lignes, horaires et tarifs disponibles. Le rôle social des Cheminots est nié par les dirigeants, au détriment des travailleurs et des citoyens.

De même, ce plan prévoit une réduction des investissements qui se traduit concrètement par le report de la finalisation du RER, pourtant un indispensable outil, promis et attendu depuis longtemps, de désengorgement de la région bruxelloise. Le plan Galant met également en place le report des travaux de rénovation et de maintenance de certaines lignes ; autant de craintes pour la sécurité des voyageurs et des Cheminots.

Enfin, ce plan s'attaque directement à l'emploi et aux conditions de travail. Au lieu de remplacer le personnel, la SNCB profite des départs naturels pour diminuer son volume d'emploi. D'ici à 2019, la Ministre souhaite une diminution de 7 000 emplois ! Cette perte s'additionne aux 6 000 déjà perdus en 10 ans. Les Cheminots tirent la

sonnette d'alarme ! Avec si peu de travailleurs, ils ne pourront plus effectuer leurs missions dans les conditions minimales de sécurité pour tous.

La Ministre prévoit aussi des pauses de 12 heures au lieu de huit pour combler les effectifs, y compris dans des fonctions critiques comme le poste de signalisation. Faute de personnel suffisant, les Cheminots accumulent des heures de récupération et de congés qu'ils ne parviennent pas à prendre tant la demande de productivité ne cesse d'augmenter.

Privatiser, à quel prix ?

Le gouvernement fonce littéralement dans le mur et fait la sourde oreille. Pourtant, de nombreux acteurs ont manifesté leur soutien aux actions de grève des Cheminots. Associations, partis politiques, simples usagers, étudiants, associations de voyageurs, tous ont conscience que cette asphyxie n'a qu'un but, celui de préparer une privatisation au rabais de notre société belge de transport ferroviaire. Ce scénario bien rodé qui consiste à rendre délibérément l'outil inopérant afin de justifier plus facilement la vente de ses missions aux sociétés privées ne dupe personne !

En ne prenant que l'exemple britannique de privatisation des Chemins de fer, le gouvernement devrait prendre conscience que, dans l'intérêt de sa population, investir dans une société nationale est la solution la plus efficace, la plus égalitaire et même la plus rentable pour l'État lui-même³.

Voilà pourquoi les Cheminots se battent farouchement ! Non pour quelques privilèges, ainsi que certains l'ont odieusement prétendu, mais bien dans le souci de l'intérêt général que représentent à la fois les enjeux d'un service public essentiel et efficace mais également les défis sociaux de mobilité et environnementaux pour lesquels le rail est appelé à jouer un rôle crucial.

Retrouvez une version détaillée de cet article sur notre site web : www.cgspwallonne.be

1. *La gratuité des trains pour tous*, opinion parue sur la Libre.be d'Olivier Malay et Samuel Sonck, <http://www.lalibre.be/debats/opinions/le-train-gratuit-pour-tous-568698f13570b38a57eaba1c>, le 4/01/2015.
2. *L'administration wallonne flingue le plan de transport de la SNCB*, Philippe Lawson, paru dans *l'Echo* le 29/12/2015.
3. Les syndicats suspectent le gouvernement de vouloir privatiser la SNCB : les Anglais l'ont fait, ça donne quoi ? RTL.be, <http://www.rtl.be/info/monde/economie/les-syndicats-suspectent-le-gouvernement-de-vouloir-privatiser-la-sncb-les-anglais-l-ont-fait-ca-donne-quoi--783976.aspx>, 6/01/2015.

La CGSP fédérale attaque la loi qui supprime la « bonification pour diplôme »

Mettant en œuvre sa volonté d'augmenter l'âge de l'accès à la pension et d'unifier les régimes de pension, la majorité MR-N-VA-OpenVLD-CD&V au pouvoir, a adopté, ce 28 avril 2015, une loi « portant des dispositions concernant les pensions du secteur public », qui supprime progressivement la « bonification pour diplôme » dans le calcul du nombre d'années admissibles pour l'ouverture du droit à la pension.

La prise en compte, comme services admissibles pour l'ouverture du droit à la pension, des années d'étude nécessaires à l'obtention du diplôme, avait pour but d'éviter, pour les agents dont le diplôme était exigé au recrutement, le préjudice que leur cause leur entrée tardive au service de l'État (v. travaux préparatoires de la loi du 9 juillet 1969 qui généralise le système, à laquelle fait écho une loi du 16 juin 1970 propre aux enseignants).

DE GRAVES CONSÉQUENCES

Cette suppression de la « bonification pour diplôme » a de graves conséquences en matière d'accès à la retraite anticipée. En effet, depuis l'entrée en vigueur d'une loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses, les agents n'ont accès à la retraite anticipée qu'à l'âge de 62 ans à condition qu'ils puissent justifier de 40 années de service admissibles.

Par la loi du 10 août 2015 visant à relever l'âge légal de la pension de retraite et portant modification des conditions d'accès à la pension de retraite anticipée et de l'âge minimum de la pension de survie, la majorité actuelle, préfigurant un futur passage de l'âge de la pension à 67 ans, a même décidé de porter progressivement ces conditions à 63 ans moyennant la justification de 42 années de services admissibles.

Sans tenir compte de la « bonification pour diplôme » dans la comptabilisation des services admissibles ainsi exigés, de très nombreux agents se trouvent dorénavant largement, voire totalement privés de la possibilité de bénéficier de la pension anticipée.

C'est inacceptable !

UNE LOI DISCRIMINATOIRE

La CGSP, avec l'aide de certains de ses affiliés, a donc saisi la Cour constitutionnelle de recours en annulation de cette mesure.

Dans ces recours, la CGSP soutient que puisque la bonification pour diplôme avait pour but d'assurer une certaine égalité entre les agents obligés de justifier d'un diplôme pour être recrutés et les autres agents, la loi qui supprime cette



mesure est nécessairement discriminatoire ; ce qui contrevient aux articles 10 et 11 de la Constitution.

Elle soutient, dans un second moyen, que cette mesure qui supprime la prise en considération des années d'étude exigées pour accéder à la fonction, constitue une discrimination fondée sur l'âge des agents, puisque précisément, l'exigence d'un diplôme pour l'accès aux emplois retarde l'entrée en service et partant, l'âge de la retraite anticipée.

Or, ce genre de discrimination fondée sur l'âge est non seulement proscrite par la Constitution mais également par la directive 2000/78/CE portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail, ainsi que par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

RÉGRESSION SOCIALE

Enfin, la CGSP soutient que cette suppression de la « bonification pour diplôme » constitue une régression sociale importante et injustifiée, qui ne saurait être admise au regard de l'article 23 de la Constitution qui garantit à chaque citoyen un niveau suffisant de protection sociale.

La Cour constitutionnelle devrait rendre ses arrêts au terme d'une petite année de débats juridiques.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés des résultats de ces actions.

Jobs, Jobs, Jobs

Lors de la présentation par le gouvernement de l'accord relatif aux budgets 2015 et 2016 (un accord par ailleurs très relatif au vu des erreurs d'estimation et d'interprétation des milliards à trouver pour financer le glissement fiscal entre la Ministre du Budget et le Ministre des Finances), le Premier ministre avait confirmé que son gouvernement des droites avait trois priorités : « des jobs, des jobs et des jobs ». Selon lui, le tax shift, ce transfert des revenus des travailleurs vers les entrepreneurs, allait être une manne céleste propice à créer des jobs.

C'est de bonne guerre : chaque gouvernement s'engage toujours à créer de l'emploi. Rappelons-nous Guy Verhofstadt et sa promesse de créer 200 000 emplois nouveaux. Mais déjà dans ce cas-là, la vigilance sémantique devait être de mise ! En effet, quand on entend cette invocation monomaniaque visant à créer de l'emploi, il s'agit déjà de s'interroger sur la nature de ces emplois...

Trop souvent, les gouvernements, au nom de la création d'emplois (jamais suivis d'un qualificatif, donc jamais qualifiés), invoquent la réduction des cotisations sociales des employeurs (une diminution salariale donc) pour œuvrer à cette fin !

« Ce sont les entreprises qui créent l'emploi »

C'est bien connu, ce sont les entreprises qui créent de l'emploi, d'autant plus que ce dernier ne se décrète pas ! Deux antiennes, deux mantras néolibéraux qui ne résistent pas à l'analyse. « En Belgique,

au cours des dernières années, le secteur qui a connu l'augmentation d'emploi la plus élevée est celui des titres-services qui compte quelque 150 000 emplois équivalents temps plein. Par contre, l'emploi industriel privé ne fait que rétrécir à coup de délocalisations, restructurations, dégraissages et assainissements... Les entreprises recourent aussi massivement au travail intérimaire et précarisent leur propre main-d'œuvre. Les emplois créés en compensation par les politiques publiques, souvent à temps partiel ou tem-



IL N'EST PAS DE PUNITION PLUS TERRIBLE
QUE LE TRAVAIL INUTILE ET SANS ESPOIR

poraires, sont aussi dans beaucoup de cas de moindre qualité. Si bien que l'emploi, en raison même des politiques publiques, ne diminue pas mais augmente alors que la qualité des emplois se détériore. »¹

Mini-job

À coups de cadeaux aux entreprises, nous assistons à une précarisation de l'institution « emploi » et à une institution de la précarité. Charles Michel et ses acolytes s'inscrivent dans cette lignée. Car il ne parle pas d'emploi, mais bien de jobs ! Or, le terme *job* désigne initialement un petit boulot, un job d'été ou d'étudiant et tend par conséquent à indiquer qu'il s'agit de sous-emplois ; les cotisations salariales des employeurs étant fortement réduites.

La logique de ce gouvernement des droites serait par conséquent de détruire les emplois de qualité (le combat des Cheminots et la privatisation de l'accueil des réfugiés illustrent à merveille ce propos) pour les remplacer par des petits boulots sous-payés exercés par des *working poors* ; les travailleurs étant ainsi condamnés à devenir pauvres... comme Job.

Par ailleurs, faut-il voir dans la triple répétition du terme *job* le fait qu'il faudra à l'avenir exercer trois jobs pour joindre les deux bouts ? (attention cette phrase recèle trop de chiffres pour la Ministre Galant)...

Bullshit jobs

Cette destruction des emplois de qualité, cette disparition des métiers se traduit aussi par la prolifération de boulots foireux ou de merde comme les définit David Graeber : « un monde sans profs ou dockers serait bien vite en difficulté. En revanche, il n'est pas sûr que le monde souffrirait de la disparition des directeurs généraux d'entreprises, lobbyistes, assistants en relation presse, huissiers de justice ou consultants légaux. Beaucoup soupçonnent même que la vie s'améliorerait grandement. » Et il poursuit : « Si quelqu'un avait conçu un plan pour maintenir la puissance du capital financier aux manettes, il est difficile de voir comment ils auraient mieux fait. Les emplois réels, productifs sont sans arrêt écrasés et exploités. Le reste est divisé en deux groupes, entre la strate des sans-emplois, universellement vilipendés et une strate plus large de gens qui sont payés à ne rien faire, dans une position qui leur permet de s'identifier aux perspectives et sensibilités de la classe dirigeante (managers, administrateurs, etc.) et particulièrement ses avatars financiers. »²

Une conclusion qui prête indubitablement à la réflexion !

1. Matéo Alaluf, « Ce sont les entreprises qui créent l'emploi », Politique, revue de Débats n° 86, septembre-octobre 2014, <http://politique.eu.org/spip.php?article3030>
2. David Graeber, « On the phenomenon of bullshit jobs », Strike, August 2013, <http://strikemag.org/bullshit-jobs/>

Tisser du lien social

Chères et Chers Camarades,

Il va de soi qu'en cette période, je vous adresse mes meilleurs vœux pour 2016 et une bonne santé pour vous et votre famille.

Quant à la prospérité, elle dépendra essentiellement de notre combat - dur et difficile - face à un gouvernement d'extrême droite, ce que la presse n'ose pas dire !

Aujourd'hui ne règne plus que le politiquement correct, c'est-à-dire, l'hypocrisie ! Avec en prime : réduction de personnel, exclusion de chômeurs, négociations fausses et uniquement formelles, et cela, tout azimut.

« Nous sommes entrés dans un siècle dont le modèle économique est présenté comme étant sans alternative et dans lequel la grève, moyen non violent que les travailleurs réservent aux conflits sociaux lorsqu'ils ne parviennent plus à se faire entendre de leur patron, est réprouvée par les médias et les idéologues néolibéraux qui n'hésitent pas à la qualifier abusivement de "prise d'otages". »¹

Un gouvernement qui tente et réussit malheureusement à distiller la peur en se montrant soi-disant vigilant pour mener une politique sécuritaire sans précédent.

Cette politique N-VA concentre ses effets sur la Région bruxelloise dont l'économie s'en ressent, bien sûr.

Mais, j'ai une question : pourquoi viser plus particulièrement Bruxelles avec l'instauration d'un niveau de sécurité maximum ? Comme si dans d'autres grandes villes, Anvers ou Liège par exemple, un attentat lors d'un événement important était impossible à envisager, comme s'il n'allait pas faire de victimes ! Cette politique reçoit d'ailleurs étrangement l'aval du MR, si soucieux du pouvoir à Bruxelles, ce qui prouve bien son allégeance à l'extrême droite !

En attendant, nous cédonsons tous du terrain face au terrorisme, car, comme l'expliquait très bien Claude Semal², artiste de scène et très fin analyste de notre société belge : « Où pouvons-nous collectivement nous approprier une dimension symbolique, partager une langue, une mémoire et un imaginaire ? Nous initier aux mystères de la vie et des origines ? Aux ruses de l'amour et à l'angoisse de la mort ? Où pouvons-nous interroger la morale et questionner nos valeurs communes ? Esquisser un rapport critique à l'Histoire et aux structures sociales ? Dessiner l'ébauche d'une cosmogonie ?

Où, si ce n'est précisément, dans le champ culturel ? C'est là, dans les livres, sur les écrans et sur les scènes, c'est là, et nulle part ailleurs, que le lien social peut aujourd'hui se tisser et se retendre. Ne pas comprendre cet enjeu, c'est mettre en danger de mort ce qui fonde l'existence même de la Cité. Car la nature a horreur du vide, et si ce besoin identitaire ne se résout pas dans le champ culturel, il se résoudra ailleurs, dans les urnes par la montée des mouvements xénophobes, dans les esprits par la résurgence des intégrismes, dans la rue par la violence des bandes et des truands.

C'est encore plus vrai en Belgique, dans ce pays mécano, ce pays virtuel, ce pays en chantier perpétuel, alors que l'Europe brouille toutes les frontières, que la mondialisation bouscule toutes les identités.

Puissions-nous donc provisoirement conclure : Ô Princes qui tenez la culture dans vos corsets budgétaires, si notre sort ne vous émeut pas, souciez-vous au moins du vôtre. Car en sacrifiant la culture, c'est la Cité que vous condamnerez – et avec elle, ceux qui la gouvernent. »

Il est plus que temps de réagir !!!

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

1. *Echos* de BXL Laïque N° 90 - Cédric Tolley.

2. *Echos* de BXL Laïque N° 88 - Claude Semal.



Le fossoyeur du rail

Depuis le 10 décembre 2015, date du dépôt du préavis de grève, nous n'avons plus entendu les CEO des Chemins de fer. Preuve qu'au sein de notre société, le dialogue social est bien en panne. Nous avons été invités à de multiples reprises pour des débats médiatiques sans pouvoir rencontrer les patrons de la SNCB et d'Infrabel.

Par contre, j'ai rencontré à deux reprises un donneur de leçon !

Je parle bien du fossoyeur du rail qui a détruit la SNCB de 2005 à 2013.

Cet élu de la N-VA ose déclarer que l'on peut encore supprimer de 4 000 à 5 000 postes à la SNCB... C'est scandaleux !

Comme je l'ai déclaré sur les ondes, Monsieur Fyra s'est octroyé une augmentation de salaire de 403 000 € à 506 000 € alors que tous les indicateurs de la SNCB étaient « dans le rouge » :

- le nombre de trains en retard est passé de 7 % à 14 % ;
- le nombre de trains supprimés a été multiplié par six ;
- l'indice de satisfaction générale des usagers est passé de 7,5/10 à 6,5/10.

N'oublions pas qu'il est parti avec un parachute doré de 1 300 000 €. Cet ogre financier n'a pas de limite.

Il conseille même une réduction du nombre de consultants ! Alors que durant son passage au sein de la SNCB, il les a gardés et même protégés.

Ce roi des sornettes a abusé des sous investissements dans le matériel roulant et a participé activement à la diminution du personnel. Il était également présent lors de la scission des Chemins de fer en plusieurs sociétés. Comment ose-t-il clamer que les Cheminots sont des privilégiés ? Il est très mal placé pour en parler !

Durant huit ans, Marc Picsou s'est rempli les poches. Loin de lui l'idée de trouver une véritable solution pour sauver le rail.

Il a, au contraire, activé le pas vers la libéralisation et la privatisation.

Je pense qu'il ne connaît pas le mot « modestie », qu'il n'a pas de limite et qu'il va tenter de scinder le rail belge en six entreprises distinctes.

Mais pas de chance car la bande à Picsou aura sur sa route la CGSP Cheminots.

Nous continuerons à nous battre pour une société unique.

Nous défendrons bec et ongles l'emploi statutaire en vue d'augmenter la qualité et la ponctualité du service.

Poursuivons le bras de fer, car nous devons également relever les défis de la mobilité au sein du pays et apporter une solution au niveau de l'environnement.

Michel Abdissi
Voorzitter ACOD Spoor / Président CGSP Cheminots

Vous l'avez compris, il n'est pas trop tard...

Les actions des 6 et 7 janvier 2016 ont connu un vif succès en Wallonie et à Bruxelles mais pas seulement...

En effet, des Camarades de l'ACOD ont également répondu à l'appel lancé par notre secteur. Nous remercions ces Camarades qui se sont mobilisés pour une cause juste.

Merci à toutes et à tous !

Un Comité national de l'ACOD/CGSP s'est réuni le 8 décembre et a permis de donner un mandat au Secrétariat national pour mettre en place un plan d'actions ambitieux afin de contrer le plan stratégique de la Ministre Galant.

Le Comité national a rejeté, à **l'unanimité**, les propositions de la Direction relatives au projet de protocole d'accord social 2015-2018 et, en marge, les mesures d'augmentation de productivité. Rappelons que l'objectif de son plan vise une augmentation de productivité **totale**ment irréaliste de **20 % en 5 ans et la suppression de 7 000 emplois. De plus, la Ministre prétend vouloir booster l'entreprise en la privant de 3 milliards de dotations durant cette même période ! Alors, remède de cheval ou dose mortelle ?**

Le même jour, à la même heure, nos collègues de la CSC-Transcom se réunissaient et ont choisi la même stratégie. Dans l'après-midi, le front commun syndical s'est réuni pour décider d'un plan d'actions de 48h et 72h (reportée entre-temps en février) durant le mois de janvier 2016.

Ce préavis exigeait essentiellement des garanties en matière d'emplois statutaires, un véritable dialogue social et un service public de qualité.

Pourquoi ?

Parce qu'il ne s'agit actuellement que de la partie visible de l'iceberg car cette droite veut en découdre avec les services publics et les emplois statutaires.

Elle prône les emplois précaires et un retour à la loi du plus fort en mettant la pression sur les travailleurs afin qu'ils acceptent l'inacceptable sous peine de perdre leur emploi. Le dialogue social fonctionne aujourd'hui sur base du chantage, de la pression, du mépris et s'articule autour des mesures que la direction passe en force.

Messieurs les Anglais, tirez les premiers (bataille de Fontenoy) !

C'est ce qu'ils firent à la Commission paritaire nationale du 16 décembre 2015 malgré le dépôt du préavis de grève. À cette réunion, nous avons longuement insisté pour que les conciliateurs sociaux présents à la réunion puissent jouer le rôle d'arbitre quant aux 3 points particulièrement délicats. Il s'agit notamment de la suppression des compensations des jours fériés tombant un dimanche (2 en 2016), la diminution du nombre de jours de crédit par tranche de 18 jours et la fête de la dynastie. Ces trois points à l'ordre du jour nécessitaient le vote de la majorité des deux tiers tel que prévu dans le statut et la loi de 1926 mais le ban patronal n'en a pas tenu compte.

En effet, dans une ambiance difficile à décrire, ils ont fait le choix de la rupture du dialogue social en votant les 28 points d'une seule traite - du jamais vu ! Nous avons à présent 60 jours pour introduire un recours au Conseil d'État. Notre service juridique réunit les pièces nécessaires en vue d'instruire le dossier en question. Trop avide de résultats pris dans la précipitation, la direction va peut-être s'en mordre les doigts. Nous sommes très optimistes dans la mesure où il existe de nombreuses lacunes... À suivre.

Il va sans dire que la Ministre Galant n'est certainement pas étrangère à ces comportements pour atteindre les objectifs que s'est fixés ce gouverne-

ment de droite extrême ! La Ministre est incapable de proposer une solution alternative et réfute les nôtres en se retranchant derrière l'accord gouvernemental. En tout cas, en sa qualité de Ministre, elle ne peut nier toute sa responsabilité dans ce conflit. Comme à chaque fois, elle jette en pâture des chiffres qu'elle ne maîtrise pas dans le seul but de discréditer les Cheminots !

Il s'agit d'un modèle de société basée sur la pensée unique - celle des nantis et des favorisés de tous poils. Une société où avec l'aide d'une « certaine » presse à la solde du gouvernement, on stigmatise les travailleurs et en particulier les Cheminot(e)s. Ces méthodes répugnantes dignes des propagandes d'une époque pas très reluisante refont surface et doivent nous interpeller.

Nous continuerons à nous battre malgré l'insolence avec laquelle ils osent s'adresser aux Cheminot(e)s en les traînant injustement dans la boue.

Mais qui sont les coupables et les responsables de la dette historique des Chemins de fer belges aujourd'hui ? Ceux-là même qui donnent des leçons en général...

- *Étienne Schouppe* (CD&V) Ancien patron de la SNCB - déficit de ± 1,8 milliard d'€ dans le dossier ABX.
- *Marc Descheemaeker* (N-VA) dans le dossier B-Cargo avec un déficit de ± 2,7 milliards d'€ (un traitement de CEO approchant les 500 000 €/an et un parachute doré de 1,3 million d'€).

Dans le même ordre d'idées, les centaines de filiales qui permettent de nombreuses nominations politiques (CEO, Conseils d'Administration...), les travaux inutiles ou pharaoniques, la Structure bicéphale de la SNCB... ne doivent pas nous faire oublier que les décideurs, ce sont **eux** !

Nous nous efforçons de rappeler que la même idéologie est en cours chez nos voisins puisque ce dogme européen est sacralisé par les institutions financières et les politiques de droite. Les paquets ferroviaires et les sous-investissements feront rapidement le reste car ils conduisent vers le détricotage des Entreprises publiques.

L'égoïsme, l'individualisme, l'indifférence, la jalousie et la destruction des valeurs humaines et de solidarité sont autant d'artifices qui permettent de diviser les travailleurs entre eux !

À la manœuvre de cette opération, un vieux brisquard qui agit comme un braconnier devenu garde-chasse. Et c'est peu dire car, il n'hésitera pas à malmenager les syndicats et à créer une atmosphère particulièrement délétère en s'attaquant sans sourciller aux droits syndicaux. Bref, le dialogue social est en berne et, il faut bien le reconnaître, son discours n'est pas de nature à créer un climat de confiance.

Modifications de certaines dispositions des lois du 23 juillet 1926 et du 21 mars 1991

Celle qui donne des leçons à ses confrères politiques en les traitant de magouilleurs projette de modifier la loi pour placer ses bons amis du Syn-

dicat libéral (tout en excluant au passage les autres syndicats agréés).

De même, elle veut imposer les **élections sociales au sein des Chemins de fer belges à partir de 2018**.

Aujourd'hui, **les élections sociales ne se déroulent que dans les filiales « privées »** du groupe (*B-Logistics, Tuc-rail, syntigo...*) **mais la CGSP n'y participe toujours pas.**

Elles sont actuellement organisées pour le(s) Conseil(s) d'Entreprise, les CPPT (Comités de Prévention et de protection des travailleurs) et visent tant les ouvriers, les employés, les jeunes, les femmes et les Cadres (y compris supérieurs)...

Ce projet de loi, nous le découvrons à l'approche des fêtes de fin d'année. Il est ressenti comme une nouvelle provocation par nos militant(e)s.

Et de surenchérir le tout en menaçant de remettre le vote à la majorité des 2/3 sur la sellette et une loi sur le service garanti ! C'est dans un tel climat que les Cheminot(e)s ont dû passer leurs fêtes de fin d'année. Partant, ce n'est pas la chansonnette de M. Lallemant provoquant l'ire du personnel d'Infrabel qui y changera quelque chose !

À l'origine, un préavis rédigé et signé par le front commun syndical le 10 décembre réclamant des garanties que la Ministre refuse de donner bien qu'il s'agisse de revendications sur l'emploi, un dialogue social constructif et un service public de qualité (notamment les contrats de gestion).

Nous continuerons à nous battre car elle n'a qu'un objectif, détruire nos emplois. Pour y parvenir, les responsables de l'entreprise n'hésitent pas à s'attaquer à nos conditions de travail et à notre bien-être.

Quant à nos acquis sociaux...

« Celui qui ne connaît pas l'histoire est condamné à la revivre »

Karl Marx

Une réunion est cependant programmée avec la Direction le mardi 12 janvier...

Bruxelles, le 9 janvier 2016

*Serge Piteljon
Secrétaire général*



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

Pour une autre politique des Chemins de fer en Belgique

Devant les défis sociaux, environnementaux et de mobilité, nous entendons dénoncer l'inadéquation, le manque d'ambition et les dangers de la politique belge en matière de Chemin de fer.

Notre pays est l'un des plus embouteillés d'Europe. Les coûts économiques de cette mobilité sont gigantesques. Les coûts sociaux et d'infrastructure également : insécurité, stress, dégradation de la qualité de vie, entretien des routes. Se déplacer en voiture coûte en moyenne trois fois plus cher à la société que d'utiliser le train. Dans ce cadre, de nombreux Belges ont choisi le rail. La fréquentation du Chemin de fer a augmenté de 46 % depuis 2000, prouvant le succès et la nécessité de ce mode de transport et l'urgence d'y investir pour assurer

un service public de qualité et répondant à la demande.

Du point de vue environnemental, à quelques jours de la fin de la Cop21, le rail est une priorité. À politique inchangée, les émissions belges de gaz à effet de serre dues au transport ne diminueront pas d'ici 2030. Or, se déplacer en train plutôt qu'en voiture fait baisser ces émissions d'au moins 80 %. En outre, cette pollution nuit à la santé. À titre d'exemple, les émissions de particules fines, dont un tiers est lié au transport, font perdre en moyenne 36 mois d'espérance de vie à chaque Belge.

La politique de la Ministre Galant et des dirigeants de la SNCB et d'Infra-abel répond-elle à ces enjeux et aux attentes de la population ?

On annonce une baisse de la dotation des Chemins de fer de 20 %. Affirmer qu'avec tant de moyens en moins le rail sera performant est impossible. Au contraire, alors que les voyageurs, devenus clients dans les documents officiels, sont soi-disant au centre des préoccupations, ces coupes vont nuire à la régularité des trains, au service, au confort, voire à la sécurité.

D'abord, ces restrictions budgétaires menacent 800 kilomètres de voies sur les 3 800 du royaume, car l'offre y est jugée insuffisamment rentable. Il s'agit surtout de lignes rurales, où le service serait supprimé ou remplacé par des bus. De même, les trains hors heure de pointe, moins remplis, sont menacés. Ce mouvement va à l'encontre d'un service public couvrant les populations isolées ou contraintes de travailler à horaire décalé.

Deuxièmement, ces coupes restreignent et retardent les investissements. De nouveau, les tronçons plus rentables seront privilégiés, quand d'autres projets seront abandonnés. Parlons aussi du RER, dont l'issue est une nouvelle fois reportée. De plus l'allongement des chantiers pèse sur la qualité du service. Pour masquer cette situation et augmenter les statistiques de ponctualité, les temps de parcours ont été allongés : sur certaines lignes, les trains sont plus lents qu'il y a 30 ou 40 ans.

Un troisième enjeu est l'évolution des tarifs. Selon les dirigeants de la SNCB, le prix payé par les usagers pourrait augmenter de 50 %. Cela ira à l'encontre d'un service accessible à tous, le budget de transport pesant plus sur les plus pauvres. De même, l'idée de moduler les tarifs en fonction de l'heure d'utilisation pénalisera les navetteurs obligés de voyager aux heures d'affluence.

Quatrièmement, les réductions de personnel, on prévoit la disparition de



Nederlandse versie op cgsp.cheminots.ecodispoor.be

7 000 postes, auront de nombreuses conséquences négatives : suppression de guichets, du service et du contrôle social qu'ils offrent, mise en place de trains sans accompagnateur, entravant encore l'accès des personnes à mobilité réduite, faute d'aide à l'embarquement, ainsi que le service et la sécurité dans les trains.

En sous-finançant délibérément le rail, cette politique vise en réalité à préparer sa libéralisation.

En rendant la situation intenable - investissements reportés, suppression de services, nombre et qualité de trains insuffisants par rapport à la demande - ces décisions vont encourager l'entrée du privé pour combler ce que ne financera plus le public, voire la privatisation au rabais de services publics devenus inefficaces.

Pourtant, les exemples belges et étrangers montrent que la libéralisation mène dans le mur.

Commençons en Belgique. En 2011, dans le cadre de la politique euro-

péenne, le transport ferroviaire de marchandises y a été libéralisé. Depuis, de nombreux opérateurs privés sont actifs. Pourtant le trafic a baissé de 15 à 20 % ! Au Royaume-Uni la privatisation et la libéralisation du transport de voyageurs datent des années 1990. Ce rail privatisé coûte toujours autant à l'état britannique, n'est pas plus efficace, est beaucoup plus cher pour les usagers et est moins sûr. À ce sujet, en Belgique, plusieurs accidents majeurs impliquant des convois de marchandises se sont produits depuis la mise en œuvre de la libéralisation et sont le fait d'opérateurs privés.

Enfin, aux Pays-Bas, pays exemplaire aux yeux de la Ministre et des dirigeants du rail, la majorité des usagers sont insatisfaits du service libéralisé et privatisé et même les responsables ayant participé à ces décisions dénoncent leurs effets négatifs.

Pour répondre aux défis sociaux de mobilité et environnementaux, le rail

est appelé à jouer un rôle crucial : plus écologique, il est aussi plus économique pour la société que les autres modes de transport, voiture en tête.

Loin des restrictions budgétaires qui mèneront à l'asphyxie des Chemins de fer et de la population, un plan ambitieux est nécessaire. Un plan qui investit des moyens et de la main-d'œuvre dans un réseau dense, autour des grandes villes et dans les régions rurales. Un plan visant des tarifs moins élevés, car toute hausse est la meilleure publicité pour la voiture. Un plan ambitieux aussi pour les marchandises. Un débat démocratique avec les usagers et les Cheminots doit être mené sur les projets et sur les moyens pour améliorer le fonctionnement du rail. Devant le rouleau compresseur de la pensée libérale, osons dépasser un tabou : défendons un rail public, pour le bien de la société, des finances publiques et de l'avenir de la planète.

Michel Abdissi, Président, CGSP Cheminot
Serge Piteljon, Secrétaire général, CGSP Cheminot
Marianne Lerouge, Responsable générale, CSC Transcom secteur rail
Isabelle Bertrand, Secrétaire nationale, CSC Transcom secteur rail
Felipe Van Keirsbilck, Secrétaire général, CNE
François Hubert, Chargé de mission, Inter-environnement Bruxelles
Christine Mahy, Secrétaire générale, Réseau wallon de Lutte contre la pauvreté
Aurélien Willems, Secrétaire générale, Gracq- Myriam Djegham, MOC
Natalie Eggermont, Présidente, Climate Express
Stéphane Vanden Eede, Acteurs des Temps Présents
Mathieu Strale, IGEAT-Université libre de Bruxelles
Eva Deront, Alternatiba Bruxelles
Jean-Pierre Kerckhofs, APED (Appel pour une école démocratique)
Robert Verteneuil, Centrale générale FGTB / Algemene Centrale ABVV
Frédérique Mawet, CGE (Changement pour l'égalité)
Pascal Chardome, CGSP Enseignement
Eugène Ernst, CSC Enseignement
Gilbert Lieben, CGSP wallonne
Delphine Chabbert, Ligue des familles
Christine Steinbach, Équipes populaires
François Gobbe, Kairos Europe
Pierre Schoenmann, Fédération des associations de santé
Daniel Puissant, RJF-Réseau justice fiscale
Jean Blairon, RTA, Réalisation, téléformation, animation
Aubry Mairiaux, UNSP - Union nationale des services publics
Observatoire belge des Inégalités
Tout Autre Chose
Projet Lama
Nucléaire STOP Kernenergie
Attac Bxl 2
Attac Liège

Régionale de Liège

Secteur Cheminots - Congrès statutaire

Conformément au ROI De la Régionale CGSP Cheminots de Liège, le Bureau exécutif de la Régionale du 13 janvier 2016 a fixé **la date du Congrès statutaire 2016/2020**, qui aura lieu à la FGTB, place Saint-Paul 9-11 à 4000 Liège, au **samedi 26 mars 2016 à 10 heures**.

Tous les mandataires sont sortants et rééligibles.

Les candidatures devront être conformes au Règlement d'ordre intérieur de la Régionale ; celui-ci est disponible sur simple demande au secrétariat permanent.

*Laurent Brock, Président
Alain Maes et Thierry Moers, Permanents*

Visite du Musée

Le Comité Pensionnés et Prépensionnés Cheminots organise le 23 avril 2016 la visite du Musée de Chemin de fer à Schaerbeek.

Inscription pour le 15 avril au 04/252 28 26.

Prix : 10 € à verser au compte BE17 0682 4320 7521

Mention : visite musée

Régionales de Verviers et de Welkenraedt

Congrès statutaire

Congrès statutaire du secteur « Cheminots » des régionales de Verviers et de Welkenraedt

Le samedi 9 avril à 10h

Au siège de la régionale de Verviers : Galerie des Deux Places, Place Verte, 15 - 4800 Verviers

Les mandats de Secrétaire permanent, Secrétaires régionaux, Présidents, Vérificateurs aux comptes, membres des BE et CAR sont sortants et rééligibles.

Pour être conforme, les candidatures doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- être conforme au ROI régional,
- être présentées par une Régionale,
- être transmises au Secrétaire permanent pour **le 1^{er} mars 2016** au plus tard.

*P. Botterman, Président de Verviers
F. Noël, Président de Welkenraedt
T. Coune, Secrétaire permanent*

Excursion « Train World »

Avis aux pensionné(e)s et leurs conjoint(e)s

La section des Pensionnés des régionales de Verviers et de Welkenraedt a le plaisir de vous inviter à l'excursion « Train-World » qu'elle organisera le mardi 17 mai 2016.

La modique somme de 10 €/personne sera demandée aux participants pour la visite et le repas.

La clôture des inscriptions est fixée au 15 avril 2016.

Pour toutes informations utiles et inscriptions concernant cette journée festive, merci de contacter soit :

- Florent Leclercq (Président des pensionnés) au « 0496/51 87 80 » ou « floche@voo.be ».
- Thierry Coune (Secrétaire permanent) au « 0477/91 09 63 » ou « thierry.coune@cgsp.be ».

F. Leclercq
Président des Pensionnés des régionales de Verviers et Welkenraedt

Régionale du Centre

Appel aux candidatures

Le Congrès statutaire de la CGSP Cheminots de la Régionale du Centre aura lieu le 2/04/2016 et de ce fait, conformément au ROI de la Régionale du Centre, il est fait appel aux candidatures pour les mandats suivants :

- Secrétaire permanent, Chauvenne Bertrand, sortant et rééligible ;
- Président de la Régionale, Slagmeulder Sédrich, sortant et rééligible ;
- Vice-président, Dessart Claude, sortant et rééligible.

Postes vacants

- Secrétaire administratif : Martine Gaeremynck ;
- Secrétaire administratif adjoint : Legerre Jean-Marie, sortant et rééligible.
- Président des sections Actifs
 - de La Louvière : Demeereleere Vincent, sortant et rééligible ;
 - de Braine Le Comte : poste vacant.
- Président des sections Pensionnés
 - de La Louvière : Dessart Claude, sortant et rééligible ;
 - de Braine Le Comte : Despigeleer Jean Pierre, sortant et rééligible.

Les assemblées générales des sections auront lieu : le **25/03/2016** pour La Louvière à 18h à la régionale et le **19/03/2016** pour Braine Le comte à 10h en gare de Braine.

Les candidatures sont à renvoyer par écrit à l'attention du Secrétariat du secteur Cheminots de la CGSP Centre, rue du temple 7 à 7100 La Louvière, au plus tard le 8 mars 2016 cachet de la poste faisant foi.

Pour la régionale du Centre,

Bertrand Chauvenne
Secrétaire permanent CGSP Cheminots Centre

Régionale de Mons-Borinage

Congrès statutaire

Le Congrès statutaire de la Régionale de Mons-Borinage du secteur « Cheminots » se tiendra le **samedi 12 mars 2016** à **10h** – rue Lamir 18/20 à 7000 Mons (Salle Panoramique).

Ordre du jour

- Accueil des participants.
- Hommage aux disparus.
- Rapport d'activités.
- Rapport des vérificateurs aux comptes.
- Point sur l'actualité.

Il sera procédé au renouvellement des mandats suivants :

- Jean-Marc Durieux, Secrétaire permanent, sortant et rééligible,
- Jean Demayer, Président, sortant et rééligible,
- Jean-Claude Dufranes, Vérificateur aux comptes, sortant et rééligible,
- Michel Rousseau, Vérificateur aux comptes, sortant et rééligible,
- Pierre Lebacq, Vérificateur aux comptes, sortant et rééligible.

Tous les présidents et secrétaires de secteur sont sortants et rééligibles.

Les candidatures sont à envoyer par courrier postal à l'attention du Président du Secteur, Jean Demayer – rue Lamir 18/20 à 7000 Mons **avant le 15 février 2016**.

Les candidatures doivent être conformes au règlement d'ordre intérieur de la Régionale.

Jean Demayer, Président
Jean-Marc Durieux, Secrétaire permanent

SOMMAIRE

Infos GÉNÉRALES

- 2** / Actualités – Dans nos régionales
- 3** / Édito • Les syndicats divisés...
- 4** / Dossier • Sauvons le rail belge !
- 6** / Pensions • La CGSP fédérale attaque la loi qui supprime la « bonification pour diplôme »
- 7** / Le mot qui pue • Jobs, Jobs, Jobs
- 8** / IRB • Tisser du lien social

Infos CHEMINOTS

- 9** / Édito • Le fossoyeur du rail
- 10** / Vous l'avez compris, il n'est pas trop tard...
- 12** / Pour une autre politique des Chemins de fer en Belgique

Régionale de Liège

- 14** / Secteur Cheminots – Congrès statutaire
- / Visite du Musée

Régionale de Verviers et de Welkenraedt

- 14** / Congrès statutaire
- 15** / Excursion « Train World »

Régionale du Centre

- 15** / Appel aux candidatures

Régionale de Mons-Borinage

- 16** / Congrès statutaire

www.cgspwallonne.be

www.cheminots.be



Membre de l'Union des Éditeurs de la Presse Périodique