

Le syndicalisme CSC aux chemins de fer

Les Jeunes CSC ont rencontré Marianne Lerouge Secrétaire nationale de la CSC Transcom

Marianne Lerouge l'admet volontiers, son nom lui vaut régulièrement quelques taquineries au sein de la CSC! Vous aurez compris pourquoi!

Après un graduat en journalisme et quelques galères en tant qu'intérimaire dans le métier, Marianne postule et rentre aux chemins de fer en 1996 où elle travaillera comme accompagnatrice de train pendant 13 ans. En 1998, la **CSC Transcom** la sollicite pour un mandat de déléguée. À l'époque, la **centrale** met le focus sur les femmes et le personnel roulant. Elle accepte sans trop savoir ce que cela implique. Et surprise, force est de constater que cette première expérience lui plaît beaucoup! Elle devient alors très vite présidente de la délégation. Elle exercera cette fonction pendant 8 ans, avant de devenir permanente régionale de la CSC Transcom pour les cheminots, poste qu'elle occupera durant 5 an-

nées. Aujourd'hui, elle trône au niveau national de la centrale où elle occupe le poste de responsable générale du secteur.

Marianne, peux-tu nous expliquer ce qu'est la CSC Transcom en quelques mots?

«Trans» pour transport et «com» pour communication.

La CSC Transcom est née en 2001 de la fusion de deux centrales, l'une qui relevait majoritairement du secteur privé et l'autre qui rassemblait des entreprises publiques. À l'heure actuelle, les secteurs rattachés à la centrale sont très diversifiés: la Poste, Proximus, les chemins de fers, **Belgocontrol**, mais aussi la RTBF et la VRT, le secteur des télécommunications, les secteurs maritimes et aériens, le transport routier, la logistique...

La CSC Transcom est donc



une centrale quelque peu hybride qui comprend des entreprises relevant tant du public que du privé et des travailleurs dont les statuts sont fortement différents.

Quel est le rôle de la CSC Transcom?

Notre rôle au quotidien, c'est bien entendu, comme pour toutes les centrales professionnelles de la CSC, de défendre les travailleurs des secteurs que nous représentons. En l'occurrence, il s'agit de défendre les cheminots, également appelés «agents» (NDR: aux chemins de fer, on parle d'agents et non de travailleurs, car ce sont des agents de l'État). La centrale les représente dans les combats collectifs, défend leurs conditions de travail et de rémunération, mais les défend aussi dans leurs dossiers individuels. Le travail syndical n'est pas en reste, l'État étant employeur, les mesures gouvernementales ont un impact direct et immédiat sur les conditions de travail, les rémunérations, le nombre de jours de congé, la productivité... En effet, les conditions de travail et de rémunération dépendent directement des décisions du gouvernement, selon qu'il décide d'accorder plus ou moins de moyens aux chemins de fer. Ces dernières années, nous sommes nettement dans une phase de diminution constante de la dotation du gouvernement pour les chemins de fer.

On parle beaucoup de che-

minots, mais au fait, c'est quoi un cheminot?

Sont cheminots tous ceux qui travaillent pour les chemins de fer. Sous ce vocable, on retrouve une importante diversité de métiers. Des métiers directement liés au train: le conducteur; l'accompagnateur qui contrôle les billets; le sous-chef de gare qui sur le quai fait partir les trains; l'agent qui est dans la cabine de signalisation à l'instar de la tour de contrôle de l'aviation; les speakers qui font les annonces; les agents qui



© Patrick Lefevre | Belpress.com

travaillent sur les voies; ceux qui entretiennent le matériel ferroviaire et bien entendu le personnel administratif. Tous font partie de la grande famille des cheminots. Ça fait plus de 100 ans que les chemins de fer existent. En 1926, c'est devenu une société d'État, la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB). Auparavant il existait plusieurs compagnies différentes notamment sous l'impulsion

de John Cockerill. La raison à cela était qu'il fallait transporter très vite les matières premières, le charbon... Le chemin de fer c'est vital pour un pays. C'est en quelque sorte la colonne vertébrale du transport à laquelle viennent se rattacher les autres modes de transport.

Est-ce qu'il y a de la fierté à être cheminot?

Oui certainement. Il existe un grand sentiment de fierté qui est partagé par tous les travailleurs des services publics,

car nous rendons un service à la collectivité. On ne travaille pas pour engranger des bénéfices pour des actionnaires, nous sommes là pour que la population ait des moyens de transport abordables et en nombre suffisant. Malheureusement cette fierté est mise à mal à l'heure actuelle. Dans le contexte gouvernemental libéral belge et européen, la tendance est clairement de casser les services publics,

de moins les financer, de ternir leur image. Le linguiste américain Noam Chomsky (du Massachusetts Institute of Technology), qui a analysé la privatisation de l'enseignement aux États-Unis, explique que pour pouvoir privatiser un service public, il faut d'abord le dénigrer, le sous-financer, démontrer que ça ne fonctionne pas, fâcher les gens pour qu'au final ce soit la population elle-même qui aspire à une privatisation. Nous sommes pour le moment dans le processus décrit par Chomsky. Tous les jours il y a des articles très orientés qui sont publiés à propos des chemins de fer afin de démontrer que ça ne fonctionne pas. La logique du gouvernement est financière. Les chemins de fer coûtent énormément d'argent: 3 milliards d'euros par an! C'est énorme parce qu'il y a le réseau à entretenir, le coût de la consommation électrique, les salaires à payer... Ça coûte bien évidemment, car c'est un service public et les services publics ne sont par définition pas là pour faire des bénéfices. Ça ne peut pas rapporter, mais par contre ça ne doit pas coûter de manière démesurée non plus. Il faut trouver un bon équilibre entre l'argent des contribuables et le service rendu. Et pour l'instant on constate que le service rendu n'est pas à la hauteur de ce que la population attend. Là, il y a clairement un problème. Pour nous, la gestion doit être faite en bon père de famille, le gaspillage ne doit pas être de mise, c'est l'argent du contri-



© Jean-Luc Flémal | Belpress.com

buable qui finance ce service pour tous. Nous défendons le fait que les finances soient contrôlées par le Parlement, que les choses se déroulent de manière correcte et nous nous opposons à la multiplication des consultants, des filiales, de tous ces gouffres financiers qui sont créés un peu à gauche à droite.

Quelle place occupe le syndicat au sein de la SNCB?

Deux grandes organisations syndicales se retrouvent au sein des instances de négociations de la SNCB: la CGSP qui occupe 6 sièges et la CSC Transcom qui en a 4. Dans le passé, les sièges étaient obtenus par comptage du nombre d'affiliés, car il n'existait pas d'élections sociales. Le Syndicat Libre de la Fonction Publique-Cheminots (les libéraux) n'était jusqu'ici pas représenté dans les instances, car selon les règles en vigueur, il n'était pas suffisamment représentatif. En effet, il faut compter au moins 10% d'affiliés parmi le personnel, ce qui n'était pas le cas. Néanmoins le gouvernement Michel lui a octroyé un siège. Aujourd'hui, les choses évoluent puisqu'en décembre 2018 se tiendront

les premières élections sociales à la SNCB. C'est un grand changement au sein de l'entreprise puisque les délégués pourront être candidats et être élus directement par leurs collègues. Nous sommes très contents de l'organisation de ces élections. Nous en étions demandeurs à la CSC Transcom depuis de nombreuses années. Il faut savoir que le taux d'affiliation syndicale est très élevé au sein des chemins de fer belges, il tourne autour des 90%. On constate comme partout que ce taux est en diminution, mais nous restons une entreprise fortement syndiquée.

Quelle culture syndicale à la SNCB? Quel poids a encore aujourd'hui le syndicat? Comment la situation évolue-t-elle?

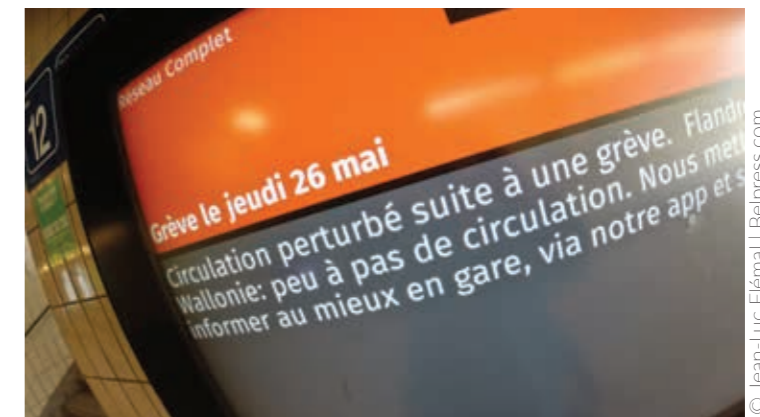
Le poids syndical est toujours très important. Nous sommes consultés pour toute une série de décisions. Mais la situation a beaucoup changé ces trois dernières années dans le mauvais sens du terme. Avant, il y avait moyen, beaucoup plus qu'aujourd'hui, de trouver un consensus avec la direction. Nous émettions un avis et la direction en te-

nait compte. Ces dernières années, ce n'est plus le cas. Il n'y a pas beaucoup de décisions pour lesquelles nous avons un droit de blocage. Il y a énormément d'économies qui sont imposées par le gouvernement et la direction passe en force toute une série de mesures pour les réaliser. Pour exemples: la diminution du nombre d'agents, la suppression de certains jours de compensation des heures supplémentaires, etc. La concertation est sans cesse mise à mal. C'est très difficile pour nous de faire valoir notre point de vue si la direction s'assied dessus. Cette attitude de la direction a créé pas mal de conflits et des grèves, car la seule alternative qui nous restait c'était le rapport de force. Là où on a une force de frappe plus importante que dans d'autres secteurs, c'est que, lorsque le chemin de fer s'arrête, l'économie s'arrête. Et donc, nous avons bien conscience qu'il ne faut pas abuser de cette force-là. Malheureusement, ces dernières années, elle a été nécessaire à plusieurs reprises parce que la direction ne voulait absolument pas entendre le point de vue des cheminots. Parfois, nous n'avons pas le choix, nous devons partir en grève.

La SNCB n'a pas toujours bonne presse dans l'imaginaire collectif, c'est un constat qu'on peut notamment faire à l'égard du public jeune. Sans doute les médias ont-ils leur part de responsabilité dans cette perception de la situa-

tion. Mais on se souvient de la pétition d'une jeune étudiante à Liège, lors de grèves juste avant la période des examens (20, 21 et 22 décembre) qui a recueilli près de 800 signatures en très peu de temps. Comment peux-tu expliquer cette image peu relui-

chemins de fer vous voyagez à bon prix partout dans tout le pays, vous évitez les bouchons», la perception de la population serait déjà bien différente. Je pense franchement que tout le monde aurait à y gagner si tous ces aspects positifs étaient plus souvent véhiculés, en dehors



© Jean-Luc Flémal | Belpress.com

sante de la SNCB?

Comme je l'ai déjà souligné précédemment, cette image provient surtout d'un contexte général dans lequel certains s'attèlent à ternir le service public en général. Il y a eu tout un travail de sape pour dire «les cheminots ou les fonctionnaires sont des pourris, sont des fainéants, ils gagnent trop d'argent, ils n'en foutent pas une et ils sont toujours en grève». Ce sont les clichés qui reviennent systématiquement. Les cheminots en ont vraiment pris pour leur grade ces dernières années. Si la même presse, au quotidien, lançait un tout autre message, tel que: «les cheminots vous amènent au travail; grâce aux

des périodes de grève, en dehors des problèmes. Nous retrouverions un juste milieu, le discours serait contrebalancé et plus impartial. Objectivement, il faut tout de même reconnaître qu'il existe des soucis à la SNCB. Les trains sont en retard, ils ne sont pas toujours propres, les prix augmentent... Un certain nombre des critiques formulées par les voyageurs sont justifiées. Bien entendu, ce n'est pas le cheminot lambda qui est responsable de ce qui se passe. C'est structurellement au niveau de l'entreprise qu'il y a un problème. **L'entreprise doit résoudre ces problèmes en mettant en place des solutions pour améliorer la ponctualité, pour améliorer le ser-**



vice aux voyageurs, pour que les coûts ne soient pas trop excessifs pour les voyageurs.

Pour contrer cette image dégradée et dégradante pour les cheminots, la CSC Transcom propose des actions alternatives. En 2015 a été lancée la campagne «Sauvons nos trains» dans le but de contrer le plan de restructuration de la ministre Jacqueline Galant, alors en fonction à l'époque (NDR: ministre fédérale de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB). Le plan touchait tant les cheminots que les voyageurs. Ce plan prévoyait notamment des coupes dans l'offre de service. La CSC Transcom a voulu faire le lien entre les économies que la ministre voulait faire sur le dos du personnel et celles qu'elle voulait faire sur le dos des voyageurs et la qualité du service. Un dépliant a été distribué à large échelle. Une pétition a recolté 18000 signatures de voyageurs et a été remise à l'actuel ministre de la Mobilité et des Transports (NDR: l'actuel ministre de la Mobilité et des Transports est François Bellot – MR). Un site internet a été créé pour faire circuler l'information et faire passer nos messages. «Sauvons nos

trains» est une campagne de longue haleine. Pour nous, l'unité avec les voyageurs est indispensable. Un meilleur réseau de chemin de fer pour tous et un service de qualité ne se réaliseront pas sans eux.

Je reviens avec ce que tu disais tout à l'heure, «parfois, on n'a pas le choix, il faut partir en grève». Pourquoi est-ce que la grève est encore un moyen d'action important et nécessaire?

Parmi les moyens d'action qui sont à notre disposition pour faire passer nos messages, pour faire valoir nos préoccupations et nos revendications et les conduire à terme, il y a: la formation; la communication; les médias (parfois un bon article peut faire beaucoup de pression sur la direction); les actions alternatives et les négociations. Mais quand tout ça a échoué, un moment donné, on n'a plus que le recours à la grève pour être entendu et pris en considération. Le motto/la devise de la CSC, c'est de dire la concertation chaque fois que c'est possible et l'action quand c'est nécessaire, car il n'y a plus d'autres solutions. À certains moments, on ar-

rive à un stade où il n'y a plus d'autres possibilités que le rapport de force et on doit le mettre en place. Maintenant, je l'ai déjà soulevé, il ne faut pas en abuser. Si on l'utilise pour tout et n'importe quoi, ça n'a plus aucun sens, plus aucune crédibilité et en plus si on l'utilise trop, on se met à dos ceux-là mêmes qui pourraient nous soutenir, ceux-là mêmes qui sont les premiers intéressés pour lesquels on lutte, c'est-à-dire les voyageurs. Il est vraiment indispensable de bien réfléchir. On ne fait pas grève tout le temps et sur tous les sujets, mais parfois c'est obligatoire, car on a épuisé toutes les autres possibilités et que la direction ou le gouvernement ne veut rien entendre. Il mérite donc de pouvoir s'en souvenir au moyen des grèves.

Qu'est-ce qui est le plus difficile, se faire entendre par la direction et le gouvernement ou bien faire comprendre à la population pourquoi on part en grève?

Les deux sont difficiles. Quand on annonce une grève, les médias ne parlent pas des motifs de la grève. L'angle d'approche est trop arbitraire.

Ils communiquent sur le mode d'action et non sur les raisons de l'action. Ils interviewent la grand-mère qui ne pourra pas aller au marché, le jeune qui va rater son examen, le patient qui ne pourra pas se rendre à son rendez-vous médical. C'est vraiment un souci. À la CSC Transcom, on privilégie toujours la communication sur le pourquoi de l'action, on met tout en œuvre pour que la population soit bien préparée et comprenne qu'on a tout essayé avant la grève. Le plus important est de bien expliquer les enjeux à la population pour avoir son soutien si au final nous devons partir en grève. C'est clairement l'option préconisée par la CSC.

Et le service minimum? Quelle est la position de la centrale et pourquoi?

Le premier argument, en tant qu'organisation syndicale, c'est que le service minimum est une limitation du droit de grève et donc qu'un tel procédé nous mettra en difficulté nous, mais aussi les autres secteurs. Le service minimum aux chemins de fer pourrait en effet servir de modèle ailleurs. L'instauration d'un service minimum balayera directement

un moyen d'action important, celui de la grève. Plus fondamentalement, et nous sommes soutenus par les organisations de voyageurs à ce niveau-là, le service minimum ne va rien résoudre. Il n'empêchera pas les mouvements dits spontanés et c'est bien ceux-là qui posent le plus de problèmes à la population. Quand nous déposons un préavis de grève, nous devons le déposer 8 jours avant et donc les voyageurs sont informés. Ils savent prendre leurs dispositions. Le service minimum ne légalise donc que les choses sur lesquels il a une prise, c'est-à-dire les préavis.

Ce que les voyageurs ne supportent pas (et on peut les comprendre) ce sont les mouvements spontanés, non encadrés par les organisations syndicales, qui sont de mouvements de colère des cheminots. Les actions spontanées arrivent dans bon nombre de cas lorsqu'un de leurs collègues s'est fait agresser par exemple. Les cheminots sont alors choqués et partent en action spontanée. Le service minimum ne résoudra donc rien à ce niveau-là. Les organisations de voyageurs ne se retrouvent pas dans ce projet

de loi. Il faut aussi être attentif à la terminologie utilisée, nous parlons d'action spontanée, or les médias parlent régulièrement de voyageurs «pris en otage». Sous ce vocable apparaît clairement une criminalisation de l'action syndicale, ce que nous réfutons farouchement.

Concrètement, voici ce qu'il va se passer: 72 heures avant, chaque cheminot devra se prononcer sur son intention ou non de participer à la grève. 24 heures avant, ça sera à la direction d'annoncer un plan de transport alternatif. En pratique, prenons l'exemple d'un train prévu entre Charleroi et Bruxelles au beau matin. Si 30% du personnel s'est déclaré prêt à aller travailler la veille, on peut considérer qu'un train sur 3 sera à quai. Dès lors, pratiquement tout navetteur lambda estimera naturellement pouvoir se rendre à la gare afin d'y attendre son train. Or, dans les faits, l'unique train qui sera mis à disposition ne pourra jamais faire monter tous les voyageurs qui auront pris la peine de se déplacer en gare. Il est physiquement impossible de charger 3000 personnes dans un train de 1000, entendons-nous bien!

On se retrouvera alors dans une situation ingérable où l'on sera forcé de choisir qui monte ou pas. Les gens risqueront de se bagarrer sur le quai, car tous auront un rendez-vous important à faire valoir, car tous auront dit à leur patron qu'ils venaient travailler... C'est une hérésie! **Le service minimum ça va être un chaos maximum, on en est persuadé.** Mais ce n'est pas tout. Aujourd'hui, en cas de grève annoncée avec un préavis, les voyageurs peuvent prévenir leur patron de leur absence en présentant une attestation délivrée en gare. Dorénavant, le patron pourra très bien dire qu'au vu de la tenue d'un service minimum, le travailleur serait à même de se présenter. Ils risqueront d'être pénalisés et d'avoir un jour d'absence non justifié. La plus-value de ce projet de loi est à nos yeux complètement nulle. Il est évident que c'est un projet de loi hautement politique. C'est une idée libérale qui revenait depuis des années et ils ont enfin pu la mettre en œuvre. Malheureusement, sur le fond nous restons persuadés que ça ne va rien résoudre. **La mesure est applicable depuis le 1er avril.** La CSC Transcom et toutes les autres organisations syndicales confondues se sont opposées depuis le début à ce projet, mais voilà, c'est de nouveau un point où la direction n'a absolument pas écouté l'avis des organisations syndicales. Et comme c'est un projet politique, il fallait que ça passe.

Des dispositions sont-elles prises ou envisagées afin de limiter les impacts que ça aura directement sur les voyageurs?

Nous n'avons aucune prise. Nous avons été contraints de nous dissocier du débat. La ministre Jacqueline Galant puis le ministre François Bellot nous ont invités à négocier sa mise en application. Nous avons essayé, mais nous avons décidé de stopper les discussions, car quelque part on approuvait un projet avec lequel on n'était pas du tout d'accord. Le gouvernement, via les textes légaux, et la direction, via des circulaires de mise en application, seront demain les seuls responsables du chaos. Si demain surviennent des problèmes à cause de trains surchargés, de rixes sur le quai, ce sont tous les députés qui ont poussé sur le bouton au moment du vote de ce projet au parlement qui devront en assumer les conséquences. Ça sera leur responsabilité, pas celle des cheminots ni celles des organisations syndicales.

Le risque n'est-il pas énorme présenté comme ça?



© Jean-Luc Flémal | Belpress.com

On verra comment ça se passe, concrètement je ne peux pas préjuger de ce qui va arriver. Nous en tous cas, on les aura plus que prévenus des risques potentiels!

Dans un monde toujours en constante évolution, plus mobile, comment penses-tu que la SNCB peut-elle répondre aux attentes des voyageurs? Mais surtout des futures générations qui ont de plus en plus l'habitude d'être nomade?

Je pense que ce qui fait vraiment défaut en Belgique c'est une vision générale sur la mobilité. Pour commencer, il faut savoir qu'il existe **4 ministres de la mobilité.** C'est déjà de la folie. Notre pays est bien suffisamment compliqué, alors quand on y ajoute les nombreux intérêts politiques de chacun, il devient utopique de vouloir tout bien coordonner. Il devrait au moins exister un plan général de la mobilité où le ferroviaire serait repris comme colonne vertébrale à laquelle les bus, les trams, les taxis, toutes les alternatives de mobilité viendraient se raccrocher pour faire du porte-à-porte. Aujourd'hui, ça n'existe pas. Il y a des efforts qui sont



© Jean-Luc Flémal | Belpress.com

faits en ce sens-là avec des cartes Mobib où on intègre à la fois le métro, le tram et le train, mais ce n'est pas généralisé sur tout le territoire. Il n'y a pas encore de coordination entre les correspondances bus-trains et ça, c'est vraiment un problème, car les gens n'arrivent pas tous tout de suite à leur gare. Les petites gares sont d'ailleurs très mal desservies. C'est aussi un souci et il résulte directement des phases de restructuration. Pour la SNCB, la TEC, De Lijn ou la Stib, les moyens diminuent. De manière linéaire on supprime d'abord du personnel pour ensuite supprimer des bus, trains, trams dits non rentables. Dernièrement, la **CEO** de la SNCB a fait ressurgir l'idée de remplacer les trains par des bus sur les lignes moins rentables. Nous continuerons à dénoncer ce projet tout simplement, car un bus met beaucoup plus de temps de parcours qu'un train (NDR : un train roule ~ à 120 km/h et peut atteindre 200 km/h sur les grandes lignes). Personne ne va donc monter dans ce bus. On conclura rapidement que le bus ne fonc-

tionne pas, qu'il n'intéresse personne, et on finira par le supprimer lui aussi. On aura donc supprimé le train, puis le bus, il ne restera alors plus rien. En conséquence, les gens sont forcés à prendre la voiture. Pour solutionner ce problème, il faut que les petites lignes, ce qu'on appelle plus communément le réseau capillaire, alimentent les grosses lignes. Les bus alimentent les petites gares, qui eux-mêmes alimentent les grandes. On draine donc les gens vers le train qui est un transport de masse. Il est important aussi de repenser les parkings, ils sont hyper chers. Pourquoi? Car on essaie de faire de l'argent, mais s'ils étaient gratuits autour des grandes gares, beaucoup plus de gens prendraient le train. Or les gens sont refroidis vu le prix exorbitant des parkings. Il y a plein de choses à repenser comme ça si on veut faire des transports publics une alternative à la voiture, mais aujourd'hui ce n'est pas encore le cas. Aujourd'hui ça reste le tout à la voiture, les voitures de société, les camions. Pareil pour le trafic de marchan-

dise par barge de bateau ou par trains, c'est le camion qui reste la priorité. Tant que nous n'aurons pas attaqué tous ces gros lobbys, on continuera tous inlassablement à rouler avec notre petite voiture et fatalement à polluer.

Comment dans la suite de toutes les COP qui se succèdent, la SNCB se prépare-t-elle à relever le défi environnemental et quel travail fournit-elle au quotidien pour le relever?

Au niveau de l'entreprise, il existe des initiatives qui sont prises dans ce sens-là (**un parc éolien** a été construit par exemple afin que cette installation fournisse de l'électricité dont nous sommes de gros consommateurs). Il y a tout **un tunnel** qui est recouvert de panneaux solaires aussi. La SNCB va également demander aux conducteurs de commencer à pratiquer **l'éco-driving** (dans la manière de freiner une locomotive ou de l'accélérer, comme les voitures, il y a moyen de faire des économies d'énergie). Il existe aussi une charte concernant ce qui a trait à l'environnement et le durable en général. Mais il ne faut pas se leurrer, là où le bât blesse, c'est au niveau du financement. Tant que les moyens ne seront pas octroyés en ce sens, ça n'avancera pas. La volonté doit avant tout naître du politique. Les faits sont ceux-là: ce gouvernement a diminué 20% des moyens et on continue de demander que la productivité des travailleurs aug-



© Jean-Marc Quinet | Belpress.com

mente de 4% chaque année. Ça devient compliqué pour tout le personnel.

Comment imagines-tu la SNCB de demain?

Le grand enjeu de demain c'est l'Europe qui veut ouvrir totalement le marché à la concurrence. Dès 2023, d'autres sociétés que la SNCB pourront faire rouler des trains sur le territoire belge. C'est une réalité encore assez confidentielle à l'heure actuelle. Si le contrat de transport public (et la dotation qui en découle) devrait pouvoir rester attribué à la SNCB pour au moins encore 10 années, d'autres pays ont déjà choisi depuis des années la libéralisation totale. En Angleterre par exemple, il existe 23 sociétés différentes de chemins de fer, avec des prix, des horaires, et des conditions de travail différents. Heureusement, **Infrabel** ne sera pas privatisé ni mis en concurrence avec d'autres. Ça restera le gestionnaire du réseau (NDR: celui qui entretient les voies, qui choisit quel train passe, qui régule le trafic belge). Mais la partie transporteur (la SNCB) pourra être mise en concurrence avec des socié-

tés comme Virgin, Deutsche Bahn, SNCF... Mais le ministre Bellot a été très clair. La SNCB a 5 ans pour se redresser, pour supprimer la dette (qui s'élève à 7 milliards d'euros), pour réduire le nombre d'agents, pour augmenter la productivité, pour améliorer la qualité du service, pour supprimer les problèmes de ponctualité. Une série d'objectifs auxquels la SNCB doit répondre et dont elle ne connaît pas encore vraiment les critères. Tous les jours la direction demande plus d'efforts pour un objectif dont on ne sait pas s'il est atteignable. Nous n'avons donc aucune garantie que la SNCB ne sera pas mise en concurrence malgré tous les efforts qu'on demande de faire aux agents. Les objectifs sont très compliqués à atteindre et ne dépendent pas que des cheminots. Parce que d'un côté on continue à diminuer les moyens et de l'autre on demande à être plus performant. L'équation est quasiment insoluble.

La perspective est très sombre, mais au niveau syndical, quelle est la SNCB dont vous rêvez?

Une SNCB coordonnée avec

tous les autres moyens de transport. Les chemins de fer devraient offrir un meilleur service public. Nous restons persuadés que c'est l'offre qui amène les voyageurs. Ce n'est pas en supprimant des trains qu'on va attirer les gens vers le ferroviaire. L'offre doit être présente même dans les régions où on se dit qu'il n'y a personne. Il faut d'abord offrir le service et ensuite les gens viendront prendre le train en remplacement de la voiture. Je rêve aussi d'une très bonne coordination avec les autres moyens de transport, c'est indispensable. Et puis surtout, je souhaiterais que le personnel soit de nouveau fier de ce qu'il fait, car on les a tellement cassés ces dernières années qu'ils ont tendance à se cacher. Les cheminots se sont trop habitués à entendre que les trains sont toujours en retard ou toujours en grève. Il faut que ça cesse. Il faut rendre aux cheminots une confiance, une certaine forme de reconnaissance, ils travaillent pour le bien de tous, ils font quelque chose de formidable. L'image qu'en a la population est détériorée.

Y a-t-il des initiatives?

En tant qu'organisation syndicale, il est vrai que l'on n'y travaille pas suffisamment. Il faut renverser la vapeur. On ne met pas suffisamment en avant le travail des cheminots. La revalorisation est inexistante.

De manière générale, ce sont les services publics qui prennent cher. Ce n'est pas normal. En Angleterre ils ont tenté l'expérience lors d'une émission télévisée: 1 semaine dans un quartier sans services publics! Plus d'eau, plus de gaz, plus d'électricité, plus de bus, plus de ramassage des poubelles, plus de trains, plus d'écoles...

Les gens se sont très vite rendu compte de l'importance des services publics. Ici, tout le monde râle sur le fait que l'on paie trop d'impôts. À juste titre, ils paient trop par rapport à d'autres: il n'y a pas de justice fiscale. Mais en attendant, le constat, reste que les gens ne savent plus à quoi servent les impôts.

Un dernier mot pour les jeunes?

En tant que jeune, vous connaissez le train. Pour vos

trajets scolaires en secondaire ou en kot à l'unif, ou pour aller à Werchter ou à Pukkelpop, à un moment de votre vie, la plupart d'entre vous auront pris le train. Dans un monde idéal, il faudrait qu'il soit accessible à très bas prix et qu'une fois adulte, l'envie de prendre le train pour votre transport quotidien soit toujours là, que ce soit pour le boulot ou pour les loisirs! Mais pour y arriver, nous devons construire ensemble un monde ferroviaire de meilleure qualité, plus performant, plus abordable, qui dessert toute la Belgique, y compris dans les coins les plus reculés de nos campagnes. Plus de trains, à l'heure, confortables, en coordination avec les autres modes de transport... voilà notre envie pour une mobilité douce, respectueuse de l'environnement et donc de votre avenir. En attendant, je vous encourage à prendre le train et à discuter avec les cheminots. Ils ont tout un monde à vous faire découvrir! Bon voyage.

Propos recueillis par:

FLAVIO SCHILLACI
CHARGÉ DE COMMUNICATION
JEUNES CSC



© Jean-Marc Quinet | Belpress.com

POUR COMPLÉMENT D'INFORMATION...

CSC Transcom: L'une des 8 Centrales professionnelles du pilier professionnel de la CSC. Les 7 autres sont: CNE (Centrale Nationale des Employés); SPORTA (Association pour sportifs); CSC-Bâtiment Industrie et Énergie; ACV-CSC-Metea (métal et textile); CSC-Alimentation et Services; CSC-Services Publics; CSC-Enseignement.

Centrale: La centrale représente les travailleurs dans les commissions paritaires, étudie les problèmes professionnels rencontrés dans le secteur, les conditions de travail, la situation économique des entreprises et l'emploi, et mène les actions nécessaires en collaboration avec les fédérations professionnelles, les délégations syndicales et les comités syndicaux d'entreprise

Belgocontrol: Entreprise publique autonome dont la mission est d'assurer la sécurité du trafic aérien dans l'espace aérien dont la Belgique est responsable.

CGSP: La CGSP est une fusion de différents syndicats de tendance socialiste des services publics. Elle a pour mission la défense des services publics pour la FGTB et se focalise ainsi sur les préoccupations sociales et les intérêts du travailleur.

4 ministres de la mobilité: Pour le **Gouvernement fédéral:** François Bellot (MR) (ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges); pour le **Gouvernement wallon:** Carlo Di Antonio (CDH) (ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings); pour le **Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:** Pascal Smet (sp.a) (ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics); pour le **Gouvernement flamand:** Ben Weyts (N-VA) (ministre de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme, et du Bien-être des animaux).

CEO de la SNCB: Sophie Dutordoir est l'actuelle Chief Executive Officer (en français Directrice Générale) de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).

Les COP: La Conférence des parties (en anglais Conference of Parties), également appelée Conférence des États signataires, est l'organe suprême de certaines conventions internationales. Elle est composée de tous les États membres de la conférence (États parties) et vérifie la bonne application des objectifs des conventions internationales adoptées. Elle a été adoptée en 1992 pour maîtriser l'augmentation des gaz à effet de serre causée par l'homme, dans le but d'éviter un dérèglement dangereux du climat. La dernière COP en date (COP 23) a eu lieu en novembre 2017 à Bonn (en Allemagne). La prochaine aura lieu à Katowice (en Pologne) fin 2018.

Un parc éolien: Fin 2015, le premier train «à voile» a circulé à l'énergie éolienne suite à l'activation des 7 premières éoliennes du parc Greensky à Gingelom. Ce parc éolien, situé le long de la ligne à grande vitesse (LGV) Louvain-Liège et de l'autoroute E40, est l'un des plus grands de Belgique. Les trains de trois lignes ferroviaires sont désormais alimentés en énergie verte. Ce parc permet d'éviter l'émission de 15.000 tonnes de CO₂ par an.

Un tunnel: À Anvers, 16.000 panneaux solaires (pour une surface de 50.000m²) ont été installés sur le toit d'un tunnel ferroviaire de la ligne à grande vitesse reliant Anvers à Amsterdam. Le tunnel du soleil permet une production d'électricité annuelle de 3.300 MWh.

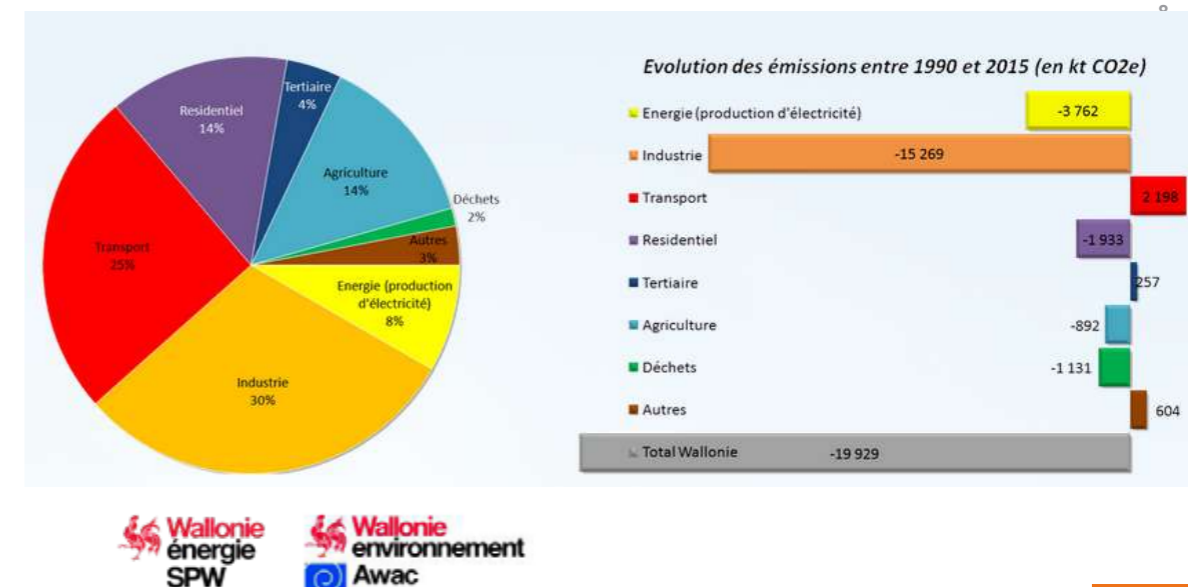
Ecodriving: La SNCB s'est engagée pour la protection de l'environnement. Elle veut offrir à tous les clients une mobilité sûre, fiable et durable, de porte à porte, dans laquelle ses trains occupent une place centrale. Une mobilité plus écologique tend à rendre la société plus durable. La SNCB y contribue par: 1- une augmentation du nombre de voyageurs transportés, car les avantages du train permettent de donner une bouffée d'air tant à la mobilité qu'à l'environnement. 2- un renforcement du caractère durable du transport ferroviaire via une approche durable intégrale de toutes ses activités (exploitation des trains, gestion des gares et des bâtiments de service, entretien des trains et processus de travail). 3- une collaboration à une mobilité intermodale intégrée, avec le train comme épine dorsale d'un réseau intelligent de solutions de mobilité. Pour en savoir plus leur vision et leur stratégie en matière de durabilité ainsi que sur leurs points d'action dans le futur, parcourez leur brochure "Transporter durable, travailler durable" via <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Durabilite.aspx>

Infrabel: Gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer belges.

La Wallonie s'est engagée vis-à-vis de l'Europe à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de ses secteurs non-industriels (principalement les bâtiments et les transports) de 14,7 % en 2020 par rapport à 2005. Elle est sur la bonne voie pour atteindre son objectif malgré un mauvais élève: le secteur des transports! Le graphe ci-dessous, issu d'une présentation de l'AWAC (Agence Wallonne de l'Air et le Climat), nous indique qu'en 2015, 25% des émissions de GES étaient dues au transport. Les émissions de ce secteur ne cessent de croître, principalement à cause de l'augmentation du nombre de voitures sur nos routes et de km parcourus.

L'impact des transports sur l'environnement

Emissions GES



Nous sommes presque certain que la Wallonie héritera de la part de l'Europe d'un objectif de réduction des émissions de GES de ses secteurs non-industriels de 35% en 2030 par rapport à 2005. Il s'agira dès lors pour les transports de faire leur part pour atteindre cet objectif ambitieux. Les solutions sont connues : investir massivement dans les transports publics (ce qui maintiendrait et créerait beaucoup d'emplois non délocalisables), développer le covoiturage, encourager l'intermodalité et la

multimodalité... Bref, les transports seront amenés à évoluer de façon drastique dans les prochaines années. Ceci pourra être accompagné d'une série de retombées positives pour les Wallons: une meilleure qualité de l'air d'où une meilleure santé et une diminution très forte de la congestion pour n'en citer que deux.

FRANÇOIS SANA
SERVICE D'ÉTUDE
ACV-CSC