

La Ligne Verte

ECOLO

Le périodique de la locale

Ecolo à Boignée - Ligny - Sombreffe - Tongrinne

JUIN 2013

Ecolo dans la majorité communale

Au soir des élections, ECOLO Sombreffe a relevé le défi de la participation à la nouvelle majorité. Les négociations, centrées sur un **PST programme stratégique transversal** commun, ont abouti à un équilibre entre les forces politiques au Collège : deux MR dont le bourgmestre, deux PS et deux ECOLO.

Les mandats obtenus ne sont pas une fin en soi, ils ne sont que le début d'une aventure faite d'engagement, de défis, de contraintes, de rencontres riches et passionnantes. Des projets concrets seront menés par notre échevin et par la présidente du CPAS, pendant que la locale continuera son travail d'aiguillon, de sensibilisateur ...



Bénédicte Lowagie

Serge Caelewaert,

Co-secrétaires d'Ecolo Sombreffe



PST, une expression barbare pour dire que tous les partis de la majorité préparent, ensemble, les projets des 6 années à venir avec leurs budgets. Une révolution dans la manière de travailler qui favorise les collaborations, le partage du travail et des bons points engrangés.

Bonne nuit,... ? ...

Réveillons-nous... avant qu'il ne soit trop tard !

Les Sombreffois ont pu le constater : les survols de notre commune augmentent d'année en année, en particulier avant 7h00 et en soirée. Ceci est évidemment lié à la croissance ininterrompue des activités de l'aéroport de Charleroi. Le risque est grand que suite à des pressions, en particulier de Ryanair (80 % de l'activité de l'aéroport !), les heures d'ouverture de celui-ci ne soient encore élargies. Une menace pèse au-dessus de nos têtes... (voir article « **Histoire d'un grignotage... vers des vols de nuit ?** »).

Il est vrai que le développement des activités aéroportuaires à Charleroi a permis la création d'emplois dans la région. Mais l'argent public dépensé dans ce secteur (des centaines de millions d'€) aurait été mieux utilisé s'il l'avait été dans des secteurs bien plus créateurs d'emplois et inscrits dans le développement durable. (Voir l'article « **Ryanair : les secrets d'une réussite** » : comment cette compagnie vit des subsides publics et de l'exploitation de ses travailleurs).

Sans oublier que le transport aérien est le mode de transport le plus énergivore et le plus émetteur de gaz à effet de serre

En outre, le gouvernement wallon ne fait pas respecter les **normes de bruit** par les compagnies aériennes ... tout simplement parce que le décret permettant de prendre des sanc-

tions (plus de 1.000 dépassements par an !) n'est, après des années de tractations, toujours pas prêt !

Nous appelons nos concitoyens à la **vigilance**. André Antoine (CDH), ministre wallon en charge des aéroports, a exprimé à plusieurs reprises sa volonté d'augmenter encore les activités de l'aéroport de Charleroi (on parle même de les doubler d'ici 2020 !). Il a octroyé un permis autorisant l'allongement de la piste de 650 mètres afin de permettre « *de nouvelles destinations situées à plus de 3h30 de vol* ». Il a d'ailleurs déclaré : « *L'objectif est de lancer des vols transatlantiques à partir de Charleroi. On doit passer du stade d'un aéroport d'envergure régionale à un aéroport d'envergure nationale et, ensuite, d'envergure internationale !* ». Inquiétant...



Les activités de l'aéroport de Charleroi doivent rester dans des

limites supportables pour les riverains. Les heures d'activité de l'aéroport ne peuvent plus être élargies ! Il en va de notre **qualité de vie et de notre santé !**

Histoire d’un grignotage.... vers des vols de nuit ?

Au départ (décret wallon du 23 juin 1994), les conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi permettaient une ouverture entre **7h00 et 22h00** avec la possibilité, pour le gouvernement wallon, d'autoriser, à titre **exceptionnel**, des décollages et des atterrissages entre **6h00 et 7h00** et entre **22h00 et 23h00**.

Le décret du 1^{er} avril 2004 étendait la plage autorisée de **7h00-23h00**, tout en prévoyant que les mouvements entre 22h00 et 23h00 ne dépassent pas individuellement un « quota de bruit maximal ». Il permettait, de surcroît, des mouvements d'avions entre 6h30 et 7h00, soumis également à un « quota de bruit ».

Acide, l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) notait à l'époque que « *la suppression du caractère "exceptionnel" des vols entre 6h30 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00 conduit à la régularisation d'une situation de fait* », une façon de dire que l'« exceptionnel » était devenu courant…!

Il est à noter que les règles en matière de dépassement de bruit sont encore inapplicables, après tant d'années, de par leurs interprétations multiples. A ce jour, aucune compagnie active à Charleroi n'a été sanctionnée.

Le dernier décret, celui du 2 février 2006, étendait les heures d'exploitation autorisées de l'aéroport de **6h30 à 23h00** ainsi que le retour des avions basés à l'aéroport de Charleroi (retardés) **après 23h00**. Un point positif toutefois :

Ryanair, les secrets d’une réussite

« **Le consommateur européen ramperait nu sur du verre pilé pour avoir des billets moins chers** ». **Michael O’Leary, PDG de Ryanair**.

Comment une compagnie comme Ryanair arrive-t-elle à proposer des prix aussi bas ? En comprimant les coûts au maximum bien sûr (voir plus loin le « dumping social »). Mais aussi en extorquant de l'argent public.

Soutirer de l’argent public

Un élément important de la rentabilité de Ryanair est la **mise sous pression des autorités régionales** qui, souhaitant attirer la compagnie dans leurs aéroports, sont prêtes à tout. Les aéroports ont l'obligation de contribuer financièrement à la promotion des lignes Ryanair – Les coûts des services qu'ils offrent sont à peine compensés par la compagnie irlandaise qui exige en outre des sub-

l'interdiction implicite (jusqu'à nouvel ordre…) des décollages entre 23h00 et 6h30.

En réalité, dès 6h30 les décollages se succèdent à un rythme d'enfer… et de même pour les atterrissages programmés peu avant 23h00 (avec les retards que l'on peut imaginer). Certain décollages sont même officiellement programmés à 6h25 (Arecife, Bologne, …) et même à 6h20 (Djerba, Rome, Ténériffe)… **en infraction de la loi !**

Et dans le futur ?

Les pressions se multiplient ces derniers temps pour étendre les heures d'ouverture « normale » de l'aéroport jusqu'à… minuit ! Ceci aurait pour conséquence de nombreux vols **y compris des décollages (plus bruyants que les atterrissages)** entre 23h00 et 24h00 et aussi, inévitablement, des atterrissages d'avions

« retardés » **après minuit… !**

Un groupe d'habitants de notre commune est en train de se constituer pour préparer des actions (pétition, …). Rejoignez-le ! Pour le contacter, envoyez un mail à **sombreffenuisancesaeroport@gmail.com**

C'est maintenant que nous devons nous mobiliser.... avant qu'il ne soit trop tard !

Source : rapport annuel 2011 de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) Notons que cet organisme ne dispose que d'un pouvoir d'avis (non contraignants pour le gouvernement) et d'aucun pouvoir de sanction

Le dossier est complet sur <http://dossieraeroport.ecolosombreffe.be>

sides pour la formation de ses pilotes et une prime d'un € par passager.

Or, les cadeaux offerts par des aéroports régionaux à Ryanair n'ont été possibles que par le fait que ces aéroports sont subsidiés par des autorités publiques (la Région Wallonne dans le cas de l'aéroport de Charleroi ; environ 50 millions d'€ par an). De l'argent des contribuables wallons, même ceux qui ne prennent jamais l'avion, finit donc dans les caisses de Ryanair… La collectivité paye ainsi deux fois : des impôts pour subsidier les activités de Ryanair en Belgique, des pertes d'impôts et de cotisations sociales (car Ryanair paye ses impôts en Irlande de même que ses charges sociales.)

L'Association européenne des compagnies aériennes estime le total des **aides publiques** bénéfici-

ant à Ryanair à près de 800 millions d'€ par an ! Quand on sait que le bénéfice annuel de Ryanair s'élève à environ 500 millions d'€, la conclusion est claire : **Ryanair serait déficitaire sans l'argent public !**

Comparons ces chiffres avec ceux de la compagnie belge SN Airlines au bord de la faillite (en partie, à cause de la concurrence déloyale des compagnies *low cost* comme Ryanair) qui demande à l'Etat belge des réductions d'impôt et de cotisations sociales pour un total de 20 millions d'€ par an… !

dumping social

Une constatation : les pilotes et le personnel de cabine (hôtesses et stewards) coûtent à Ryanair nettement moins cher qu'ils ne coûtent aux compagnies « traditionnelles » (SN Brussels Airlines, Air France, Lufthansa,…) et ce pour des prestations du personnel plus importantes.

Comment est-ce possible ?

Une partie de l'explication : les contrats de travail sont signés à Dublin et ce serait dès lors **le droit irlandais (nettement plus favorable aux employeurs) et non belge qui s'applique… !** Les syndicats belges ont dénoncé cette pratique et intenté des actions en justice. En vain : les tribunaux belges ont donné raison à Ryanair, argumentant que la loi belge ne s'appliquait pas en l'espèce.

Le dossier est complet sur <http://dossieraeroport.ecolosombreffe.be>

Pour tenter d'y remédier, en mai 2011, trois députés du groupe ECOLO-GROEN (dont le député namurois Georges Gilkinet) ont déposé une proposition de loi visant « à faciliter l'interprétation des critères qui déterminent l'attribution de la compétence judiciaire et le droit applicable lorsque des travailleurs du secteur du transport aérien saisissent un juge belge d'un litige ». Le président (socialiste !) de la Commission des Affaires Sociales de la Chambre n'a pas jugé utile de mettre la proposition à l'ordre du jour… Les députés PS, CDH et MR sont restés de marbre… un silence qui cache la peur de déranger Ryanair ? Deux ans plus tard, elle est toujours au frigo…! (texte de la proposition de loi sur www.lachambre.be/FLWB/pdf/53/1503/53K1503001.pdf)

Citons Tony Demotte, secrétaire général de la CNE (CSC) : « *On a affaire à une compagnie implantée sur le tarmac belge, avec des avions basés en Belgique mais qui ne doit pas respecter le droit belge. C'est un véritable cheval de Troie dans notre droit du travail. (...) On trouve déjà le même type de "modèle" dans le transport par camion, il y en aura d'autres. Ne pas payer de charges sociales, ça laisse rêveur plus d'un employeur belge* ».

En avril 2012, le Parlement Européen a approuvé une nouvelle réglementation : les pilotes, hôtesSES et stewards nouvellement engagés ne seront plus soumis au régime de sécurité sociale du pays d'origine de la compagnie aérienne qui les emploie mais bien du pays où ils décollent et atterrissent « habituellement ». Mais sous la pression des lobbys, les compagnies low cost ont jusqu'en 2022 (!) pour l'appliquer aux personnes déjà sous contrat… Notons que cette nouvelle réglementation ne change rien au fait que les travailleurs de Ryanair continueront à relever du droit irlandais et soumis à des contrats de travail inimaginables en Belgique (voir encadré)…

« 72 % des pilotes (et tous les membres du personnel de cabine) sur les avions Ryanair sont employés par une société sous-traitante, l'irlandaise Crewlink : à la différence de leurs collègues directement sous contrat avec Ryanair, ces pilotes ne sont payés que pour le temps de vol effectif : la préparation du vol, le temps d'escale et le débriefing ne sont pas rémunérés. (...) Nombre de pilotes volant sur Ryanair dépassent le plafond annuel de 900 heures de vol, une entorse à la réglementation européenne,

le dossier est complet sur <http://dossieraeroport.ecolosombreffe.be>

En août 2011, le journal « Le Soir » faisait analyser par un avocat et professeur belge de droit social le contrat de travail de plusieurs membres du personnel de cabine (hôtesses et stewards) travaillant pour Ryanair, y compris des travailleurs « basés » à Charleroi. Conclusion du juriste « *Plusieurs dispositions de ce contrat sont en contradiction flagrante avec le droit belge* ».

Voilà quelques clauses qui se trouvent dans les contrats :

- Où je voudrai, tu iras.** « *Vous serez principalement localisé(e) à l'aéroport de Charleroi. Vous pourrez être transféré dans toute autre base européenne sans compensation* ».
- Travailler plus tu devras, non payé tu seras** « *Vous devrez être préparé(e) à faire des heures supplémentaires sans rémunération additionnelle* »
- Tes vacances tu annuleras.** « *La compagnie se réserve le droit d'annuler vos vacances annuelles et d'exiger que vous les preniez à une date ultérieure* ».
- Tu ne t'éloigneras pas de plus d'une heure de l'aéroport.** « *les membres du personnel de cabine seront tenu(e) s d'observer un certain nombre de jours de stand by par mois où ils devront être disponibles dans l'heure de l'appel* »
- Si malade tu es, non payé tu seras.** « *la compagnie ne prévoit rien en matière de paiement de congés de maladie* » *
- Ton uniforme tu paieras.** « *vous recevrez un uniforme et le prix de cet uniforme sera déduit de votre salaire. Des déductions de 30 euros par mois seront faites sur votre salaire durant 12 mois. En outre, vous devrez acquérir un sac pour l'uniforme dont le coût sera également déduit de votre salaire* »
- Des congés non payés tu prendras.** « *Si Ryanair est tenue de réduire ses activités pour quelque raison que ce soit, vous êtes tenu d'accepter le droit pour la compagnie de vous imposer des congés non payés pour la durée de l'excès de capacité ou de supprimer votre emploi* ». *Délais de préavis en cas de licenciement : entre 13 semaines et deux ans ; une semaine ; entre deux et 5 ans : deux semaines ; entre 5 et dix ans : 4 semaines ; entre 10 et 15 ans : 6 semaines ; 15 ans et + : 8 semaines* »
- Si pas content, casse-toi.** « *vous pouvez mettre fin à votre emploi à tout moment, moyennant une notification écrite envoyée un mois avant votre départ. Vous devrez payer 200 euros de frais administratifs* ».

Outre ces dispositions clairement stipulées dans le contrat de travail, Ryanair pratique une politique salariale « austère » : pas de prime de fin d'année, pas de pécule de vacances, pas de paiement des heures de travail prestées en dehors de l'avion (au moins deux heures chaque jour, s'il n'y a pas de retard). Quant à la formation, obligatoire, elle est payée par l'employé lui-même (en droit belge : non seulement la formation est gratuite pour le travailleur, mais en plus celui-ci doit être rémunéré par l'employeur pendant la formation).

(*) Les pilotes de la compagnie aérienne irlandaise Ryanair volent même lorsqu'ils sont trop malades ou trop fatigués pour prendre leur service, a indiqué un porte-parole, jeudi soir, dans l'émission de télévision néerlandaise Brandpunt Reporter."Si nous ne volons pas, nous ne sommes pas payés", a expliqué le porte-parole des pilotes. Ceux-ci n'hésiteraient donc pas à prendre leur service même s'ils ne sont pas en état pour ne pas perdre de revenus (L'Echo - 3/1/2013)

tolérée par la Irish Aviation Authority. Et certains peuvent ne pas avoir de congés durant 15 mois » (« Alternatives Economiques » – février 2013). Les frais d'hébergement étant à leur charge, il n'est pas rare que des pilotes « dorment » dans les terminaux ou dans leur voiture (témoignage d'un pilote d'une compagnie low cost). Pas idéal avant de reprendre les commandes… !

Ajoutons que Ryanair n'accepte aucune activité syndicale. Celui ou celle qui s'y risquerait serait licencié sur le champ ! On peut être syndiqué mais discrètement. Le mépris sinon la haine vis-à-vis des syndicats est une marque de fabrique chez Ryanair : son responsable à l'aéroport britannique de Stansted a ainsi envoyé un mémo aux membres du personnel leur conseillant de plutôt consacrer l'argent de leurs cotisations syndicales aux filles faciles ou aux courses de chevaux ou de chiens, expliquant que cela leur procurerait au moins

le dossier est complet sur <http://dossieraeroport.ecolosombreffe.be>

quelques minutes de plaisir ! (Amnesty International Belgique 2004)

En 2011, Claire, une jeune hôtesse de l'air de Ryanair, basée à Charleroi, a été licenciée, après avoir distribué un tract de la CNE (CSC) à des collègues, tract dans lequel le syndicat réclamait notamment :

- une comptabilisation de toutes les heures de travail (!)
- le paiement correct ou la récupération des heures supplémentaires
- le paiement du salaire garanti en cas de maladie (comme la loi belge le prévoit)

Toutes revendications inacceptables pour un patron comme O'Leary qui a dit un jour « **The law is my law** » (« **la loi, c'est ma loi** »)…

le dossier est complet sur <http://dossieraeroport.ecolosombreffe.be>

Francis Toussaint

* Vous n'avez pas de connexion internet à la maison ? Il existe un « Espace Public Numérique » et « Easy-space » gérés par la commune et le CPAS pour vous permettre de consulter vos emails, surfer et, si besoin, apprendre et débiter en informatique. Gratuit et libre d'accès. N'hésitez pas : 071/ 891 800
Allée Château Chinon, 6 à 5140 Sombreffe (Complexe Sportif).



De l'idéalisme au pragmatisme... le regard toujours fixé sur l'horizon ! Valérie Delporte, Présidente du CPAS et Echevine

La présidence du CPAS.

Malgré une longue expérience de conseillère, j'ai découvert la partie immergée de l'iceberg et du travail requis pour faire tourner la « boîte ». La présidente du CPAS doit être l'oreille empathique qui écoute tant le personnel, le Conseil que les demandeurs d'aides, l'œil critique qui analyse, la voix rassurante ou parfois tranchante qui décide. Je veux donner sa place à chacun, même à l'opposition qui a pourtant promis de ne pas me faire de cadeau. Admirative du travail réalisé par le personnel du CPAS, je constate pourtant qu'il y a des procédures à améliorer, des services à créer telle qu'une cellule d'appui psychologique. Il faudra faire preuve de beaucoup de créativité pour répondre aux besoins grandissants alors que le fédéral ne cesse de diminuer sa contribution financière, reportant ainsi la solidarité nationale sur la solidarité communale.

Les charges scabinales

J'hérite, en tant que membre du Collège, d'une écharpe d'échevine des aînés, du logement, de l'égalité des chances et des affaires sociales. Je travaille dès lors en

étroite collaboration avec le service communal de cohésion sociale et l'échevin socialiste qui le chapeaute. Ensemble, nous lançons entre autre le Conseil consultatif communal des aînés dont on parle depuis des années et qui voit enfin le jour.

L'offre de logement de qualité à loyer modéré sera un défi à relever. Nous collaborons pour ce faire avec les partenaires tels que la Cité des Couteillers, la Régie de Quartier, l'AIS (agence immobilière sociale) sans oublier le soutien aux propriétaires privés pour l'amélioration de leur maison.



Valérie Delporte
Rue de Wavre 63, 5140 Sombreffe
valerie.delporte@ecolosombreffe.be
0477/659.356

La pauvreté en Belgique

En 2010, le seuil de pauvreté européen (soit 60 % du revenu médian) a atteint, pour la Belgique, 1 000 euros par mois pour une personne isolée et 2.101 euros par mois pour un ménage composé de deux adultes et deux enfants.

- 15,3 % de la population belge vit en dessous de ce seuil de pauvreté.
- Le risque de pauvreté chez les jeunes entre 0 et 15 ans s'élève à 18,5 %.
- 38,5 % des familles monoparentales vivent sous le seuil de pauvreté.
- 20,2 % des personnes âgées (65+) vivent sous le seuil de pauvreté.
- Le risque de pauvreté s'élève à 25,4 % pour les personnes sans formation.
- 37,8 % des personnes sans emploi vivent sous le seuil de pauvreté.
- 4,2 % des personnes actives courent également le risque de tomber sous le seuil de pauvreté (plus particulièrement les jeunes et les familles monoparentales).
- L'inégalité des revenus augmente : la part du revenu net imposable des 10 % des personnes les plus riches était 62 fois supérieure à celle des 10 % des personnes les plus pauvres en 2009, contre 46 fois en 2005.

http://www.belgium.be/fr/actualites/2013/news_pauvrete_belgique.jsp

Ambiance aux Conseils communaux !

La nouvelle majorité travaille sur une politique cohérente et à long terme ... On lui reproche de ne pas aller assez vite. Elle inscrit un projet au budget ... On lui reproche d'aller trop vite. Elle ouvre les débats, et intègre la nouvelle réglementation wallonne dans son règlement ... On rouspète et l'accuse de museler l'opposition. Quoiqu'elle fasse, « c'est vraiment trop injuste ». Rien n'est assez bon pour certains membres de l'opposition qui peinent à sortir de leur déconfiture pour endosser la responsabilité d'une opposition constructive. Mais ce n'est pas grave, la majorité avance.

Luc Bauwin, 2^{ème} échevin

Avec en charge l'Aménagement du territoire et l'Urbanisme, le Développement rural, l'Environnement, l'Energie, la Mobilité, l'Embellissement et les Plantations, me voici devant de beaux défis.

D'abord ces compétences, parfaitement liées entre elles, sont aussi en rapport étroit avec celles des autres échevins. C'est stimulant pour moi et c'est bon pour les résultats que vous êtes en droit d'espérer.

Ensuite j'ai choisi, en confiance, de m'appuyer sur le savoir-faire et la compétence d'un personnel expérimenté -tout en imprimant les lignes de force qui me tiennent à cœur- et de privilégier la disponibilité nécessaire à l'écoute de vos souhaits. La concertation est pour moi un plus.

Enfin, écologiste convaincu, je suis décidé d'inscrire mon mandat dans la recherche des équilibres nécessaires à la gestion durable de notre commune. C'est fondamental pour moi et indispensable pour le bien de tous, présent et à venir.



Rue des Chapeliers, 11 5140 Tongrinne
luc.bauwin@ecolosombreffe.be 0475/44.01.66

L'eau de saule, hormone de bouturage naturelle

Pour faire des boutures, beaucoup de jardiniers utilisent de l'hormone de bouturage de synthèse afin de favoriser l'émission et la croissance des racines. Mais, il existe une méthode naturelle alternative et tout aussi efficace :

Une décoction faite à partir des rameaux de saule ! Grâce à l'acide acétylsalicylique qu'on trouve naturellement dans l'écorce et qui empêche l'assèchement de la plante et lui permet de guérir en produisant de nouvelles racines, on peut faciliter le bouturage des végétaux et favoriser la rhizogenèse.

Il faut simplement récolter quelques petites branches de saule, peu importe la variété, en écrasant quelques rameaux de saule qu'on laisse tremper pendant 24 heures dans de l'eau. On récupère cette eau et comme à votre habitude pour faire vos boutures, trempez et plantez !



Mais la meilleure recette consiste à plonger quelques grosses boutures de saule dans une bassine d'eau pendant 2 à 3 semaines. On obtient ainsi plein de boutures de saule prêtes à être replantées et surtout un liquide restant dans la bassine ressemblant à une sorte de gel laissant des résidus glissants sur les doigts. Les parties du saule qui étaient sous l'eau semblent également être enduits d'un gel transparent. Eh bien, c'est ce liquide un peu visqueux qui permet de faciliter le bouturage ou encore le marcottage des plantes. Il suffit

d'appliquer ce liquide à la base de vos boutures. Par ailleurs, c'est cette technique qui était utilisée avant la commercialisation de l'hormone de bouturage de synthèse.

Potage de mauves

(du vert, du bleu et du rouge dans votre assiette)

Pour 4 personnes :

Eau, 200 à 300 gr de feuilles de mauve, 150 gr d'oignon,

2 cuillères à soupe de graisse de canard ou d'oie,

2 pommes de terre farineuses,

Tranches de pain doré (aillées si vous le souhaitez).

Lavez les feuilles de mauve, ôtez les pétioles si vous préférez ne pas mixer le potage.

Faite fondre la graisse, ajoutez l'oignon finement émincé et laissez cuire quelques minutes. Ajoutez les feuilles de mauve puis les pommes de terre en rondelle et laissez cuire à petit feu une vingtaine de minutes. Salez, poivrez ; servez avec les tranches de pain dorées. Astuce : ce potage n'a pas besoin d'être lié, la mauve mucilagineuse apportant suffisamment de douceur. Vous pouvez cependant l'épaissir légèrement avec un peu de maïzena. Décorez le potage de fleurs.



Ecolo c'est aussi,

Gouvernement wallon :

Tec : Philippe Henry négocie pour maintenir l'offre des bus en milieu rural.

Logements : Jean-Marc Nollet dégage des subsides pour les rénovations énergétiques, refinance les logements publics et rebooste des emplois locaux.

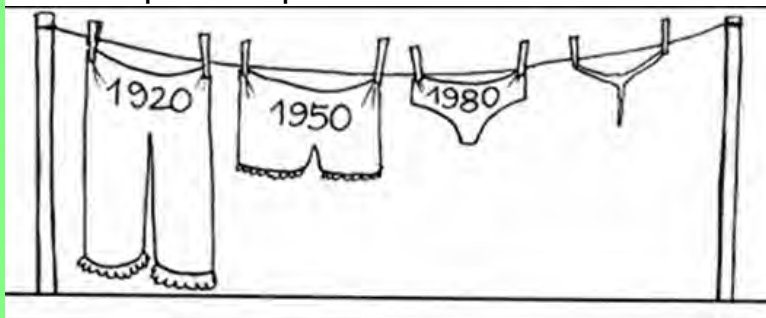
Au parlement wallon : le président, Patrick Dupriez poursuit l'assainissement des règlements (décumul, cadrage des notes de frais des parlementaires).

Au parlement fédéral : Georges Gilkinet, namurois, travaille activement et efficacement contre la fraude fiscale et pour le financement de pensions convenables à l'ensemble des citoyens et agit pour la transition écologique de notre économie.

<http://www.georgesgilkinet.be>

A l'Europe : Philippe Lamberts met sur la table des propositions de loi pour cadrer la finance mondiale. Suivez son travail sur son site : <http://www.philippelamberts.eu/>
Pour comprendre le fonctionnement des banques et comparer leur toxicité, consultez <http://pechesbancaires.eu/peches.html>

Voici la preuve que la Terre se réchauffe....



....les écolos auraient-ils raison ?

Nous rejoindre ?

Ecolo à Sombreffe, ce sont des citoyens qui ont décidé de faire du développement durable et de l'écologie un combat dans la vie de tous les jours. Nous nous réunissons environ tous les mois. Envie d'en savoir plus ou d'assister à une de nos réunions ? Contactez Bénédicte Lowagie au 0497/54.11.96, Serge Caelewaert au 071/87.89.87 ou adressez un email à info@ecolosombreffe.be

N'hésitez pas à consulter notre site internet : www.sombreffe.ecolo.be vous trouverez :

Des comptes-rendus des conseils communaux et commentaires sur la vie politique <http://www.sombreffe.ecolo.be/?-Conseil-Communal,12->

Des actualités diverses : [http://www.sombreffe.ecolo.be/?-Actualites-politiques-Des -](http://www.sombreffe.ecolo.be/?-Actualites-politiques-Des-)

Des infos, trucs et astuces mobilité tel que le covoiturage : <http://www.sombreffe.ecolo.be/?-Covoiturage->