

Revue de presse 21 mai 2008

Édito

Droit de grève et services publics

Mis en ligne le 21/05/2008

Par Michel Konen (la libre.be)

La grève du rail, du point de vue des cheminots en tout cas, a été un succès : pas un train n'a roulé ! Pour le reste, c'est une tout autre affaire. Certes, ce ne fut pas la pagaille attendue sur les routes. Beaucoup, il est vrai - on parle de 20 pc - avaient préféré prendre un jour de congé plutôt que de moisir dans les embouteillages. Ajoutons-y le télétravail en constante augmentation, le co-voiturage en développement avec la hausse des prix des carburants et voilà pourquoi la congestion n'a pas eu lieu.

Il n'empêche, le coût de cette grève, difficile à chiffrer - certains parlent de 40 millions d'euros - est élevé, trop élevé. Le combat que mènent les organisations syndicales ne vaut pas ce prix-là, d'autant qu'il est payé par les entreprises et les particuliers qui n'ont rien à voir avec ce conflit interne à la SNCB.

Il est donc nécessaire, comme le prévoit l'accord de gouvernement, de se pencher sur la grève dans les services publics. Peu importe qu'on l'appelle service minimum ou "continuité du service public", que l'on fasse appel ou non à des médiateurs, que l'on inscrive cette obligation dans le contrat de gestion ou qu'elle soit le fruit d'une convention collective. Ce qui compte, à l'arrivée, c'est que des dispositions soient prises en concertation avec les organisations syndicales si possible, sinon par la loi.

Les services et entreprises publics ne sont pas des entreprises comme les autres. Comme leur nom l'indique, elles sont au service des citoyens qui, d'ailleurs, les financent. Elles jouissent la plupart du temps d'un statut privilégié qui les met à l'abri de la concurrence et remplissent un rôle jugé stratégique sinon vital pour le pays.

A ce titre, le droit de grève, qui est un des droits fondamentaux de la démocratie, peut être réglementé, nous ne disons pas interdit. C'est d'ailleurs le cas dans nombre de pays en Europe et selon une diversité de formules qui, précisément, permettent à ce droit inaliénable de s'exercer sans mettre en péril les intérêts supérieurs des usagers et des institutions.

Ce débat sera difficile - il ne date pas d'hier - mais nécessaire à l'heure où la mobilité est devenue un facteur essentiel pour l'économie et pour la recherche d'un emploi. Celui-ci ne peut être menacé par des intérêts purement corporatistes. Un débat qui devrait être animé et qui remettra en lumière un des plus vieux clivages politiques : celui qui oppose la gauche à la droite.

Leterme hostile au service minimum

M.Bu. Mis en ligne le 21/05/2008 (la libre.be)



Le Premier ministre plaide pour négocier une "continuité de service", moins radicale. Les libéraux veulent inscrire le service minimum dans le contrat de gestion de la SNCB.

Lors du Conseil des ministres restreint de ce mercredi matin, les cinq partis de la majorité ont décidé d'intégrer un passage de l'accord de gouvernement au Contrat de gestion de la SNCB. "Le gouvernement poursuivra avec les syndicats du personnel de la fonction publique, la concertation au sujet d'un cadre de discussion quant à la continuité du service public. Le Gouvernement souhaite que cette concertation aboutisse avant la fin de l'été".

Le vice-Premier Patrick Dewael (Open VLD) a réclamé "une formulation plus incisive", selon des sources concordantes, et entend voir figurer le principe du service minimum en tant que tel dans le contrat de gestion de la SNCB. Rappel, le Premier ministre Yves Leterme émet, lui, des doutes sur la praticabilité d'un service minimum dans les chemins de fer belge.

Il apparaît qu'Inge Vervotte négocie actuellement, en parallèle du contrat de gestion, un document avec Jannie Haek (administrateur-délégué de la SNCB). Ce document porte sur *"la continuité des services"* en cas de grève à la SNCB. Et cette négociation s'effectue avec l'appui du Premier ministre Yves Leterme.

Selon Vervotte, 14 à 15 000 agents sont nécessaires (soit quelque 65 pc des effectifs de la SNCB) afin d'assurer la sécurité du transport en cas de grève. Le document se concentre sur les "actions de grèves spontanées" et tente de les définir : "qu'est-ce qu'une action de grève spontanée ?", "quelles sont les procédures de conciliation possibles ?", "comment réagir le plus vite possible en cas de grève spontanée ?",

"Avant la fin de l'été"

Pas question pour Yves Leterme de défendre un "service minimum" en tant que tel pour la SNCB, Inge Vervotte l'a martelé pendant ces deux derniers jours : *"C'est impraticable." "Il faut démystifier la notion de service minimum"*, dit-on dans les rangs du CD&V. Et l'accord de gouvernement Leterme Ier est plutôt vague en la matière : *"Le gouvernement poursuivra avec les syndicats du personnel de la fonction publique, la concertation au sujet d'un cadre de discussion quant à la continuité du service public. Le Gouvernement souhaite que cette concertation aboutisse avant la fin de l'été"*, peut-on lire au chapitre 9 de cet accord bouclé à la fin mars. Le CD&V défendra une "continuité du service" pour les chemins de fer mais n'imposera donc pas le "service minimum" en tant que tel.

La voie est royale pour une foire d'empoigne d'envergure au sein de la coalition gouvernementale CD & V/N-VA, Open VLD, MR, PS et CDH. Avec d'un côté, le cartel du Premier ministre Yves Leterme et le Parti socialiste - également hostile au "service minimum" et de l'autre, les libéraux francophones et flamands, la bataille s'annonce féroce. Le MR et l'Open VLD entendent inscrire la notion de "service minimum" dans le contrat de gestion de la SNCB, un contrat qui doit encore être approuvé par le gouvernement et voté au Parlement. Le CDH, enfin, occupe une position médiane: les humanistes plaident pour que de nouvelles procédures de concertation soient inscrites dans le contrat de gestion de la SNCB. Mais un service minimum *stricto sensu* leur apparaît néanmoins *"difficilement réalisable"*

"L'absence de service minimum à la SNCB m'inquiète", a signifié le vice-Premier Didier Reynders (MR) à RTL. Et de pointer un *"clivage au sein du gouvernement"*. Pour le libéral, la notion de service minimum doit être inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB : *"Pourquoi, s'interroge Didier Reynders, aurait-on un service minimum pour le médical et l'audiovisuel mais pas pour la mobilité ? Nous nous sommes engagés à négocier jusqu'à la fin de l'été, ça doit être le cas. Et si nous n'arrivons pas à une solution, la procédure parlementaire suivra son cours"*. MR et Open VLD ont déposé au Parlement une proposition de loi visant à installer le service minimum au Parlement. *"Quand Vervotte raconte que c'est impraticable de mettre en place un service minimum, c'est faux, explique un ministre*

libéral flamand. *Nous allons lui montrer qu'elle a tort, notamment en proposant des trains seulement lors des heures de pointe lors des grèves*".

Le PS, lui, se range aux arguments d'Inge Vervotte. *"Les conditions de sécurité posent de vrais problèmes si on veut imposer un service minimum, relève-t-on au Boulevard de l'Empereur. Comment va-t-on procéder ? On va dire "toi et toi, vous montez dans le train mais pas toi ?" C'est n'importe quoi. Nous pensons qu'il faut travailler, en amont, dans la concertation"*.

Foire d'empoigne, donc.

Plein succès pour la grève

Philippe Lawson

Mis en ligne le 21/05/2008



Les cheminots n'entendent donc pas modifier leur cahier de revendications. Ils veulent la fin des mesures vexatoires et une hausse de salaire de 1 000 € sur deux ans. La SNCB espère un accord le plus vite possible pour éviter les grèves tournantes.

Comme on pouvait s'y attendre, aucun train de la SNCB n'a roulé mardi à cause de la grève générale de 24 heures des cheminots. Le mouvement qui a démarré la veille à 22 h (et s'est terminé hier à la même heure) a été largement suivi par les affiliés des syndicats (CGSP-Cheminots, CSC-Transcom, CGSLB, SIC, SACT). *"On s'attendait à ce que le mouvement soit total, nous préférons une telle action annoncée à l'avance. Notre but maintenant est d'arriver à un accord le plus rapidement possible pour éviter le système d'une grève par province qui sème le chaos dans le trafic ferroviaire"*, nous a confié un porte-parole de l'opérateur SNCB.

A bas les mesures vexatoires

La réunion prévue ce mercredi après-midi avec la direction risque d'être tendue, car fort du succès de leur action, les syndicats campent sur leurs positions. *"La grève a été massivement suivie, mieux que la dernière grève générale d'il y a quatre ans. On ne changera pas un iota de notre cahier revendicatif. Les mesures vexatoires de la direction (fin des jours de congés compensatoires, refus de généraliser le travail à temps partiel pour les prestataires de tâches pénibles ou d'horaires irréguliers, etc.) ont ressoudé la solidarité entre les cheminots, de même que la difficulté pour les ménages de boucler les budgets à cause de la baisse du pouvoir d'achat"*, dit Gérard Gelmini, président de la CGSP-Cheminots. *"La mobilisation sur le terrain confirme que ce que la direction nous propose est insuffisant. Elle doit aussi retirer ses mesures provocantes et venir avec des propositions plus satisfaisantes"*, renchérit Dominique Dalne, secrétaire général de la CSC-Transcom.

13 € nets par mois, trop peu

Les revendications des cheminots étaient largement relayées mardi par la base dans les gares dont certaines étaient le théâtre de piquets de grève. *"Le premier aspect de nos exigences est pécuniaire. Le pouvoir d'achat baisse sans cesse et la SNCB ne nous propose pas grand-chose. Dans le même temps, elle demande davantage de productivité, mais engage moins de personnel"*, peste Philippe B. (39 ans), affilié à la CGSP-Cheminots et sous-chef au "traffic control" (Infrabel) à Bruxelles, mais de piquet devant la gare des Guillemins à Liège.

A ses côtés, Benoît P. (29 ans), opérateur à l'atelier de réparation de Kinkempois (région liégeoise) ne cache pas son indignation. *"La direction nous demande beaucoup de chose, mais dans le même temps ne nous propose que 13 € nets par mois d'augmentation : c'est rien ! Il en faut plus"*, martèle le jeune homme qui affiche déjà huit ans de maison à la SNCB. Arborant fièrement des uniformes aux couleurs de leurs syndicats respectifs, les grévistes exigent davantage. *"La direction se réfugie derrière la pression de la concurrence pour nous demander plus, mais elle ne veut pas en payer le prix : 1 000 € bruts sur deux ans seraient plus acceptables au lieu des 640 € qu'elle propose. Je ne sais pas si la grève va débloquer la situation, mais on verra"*, poursuit Jean-Michel L. (35 ans, SLFP-Cheminots), signaleur chez Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure.

Pour des dirigeants du groupe, l'exigence financière des agents est trop élevée. *"Ce n'est pas tant la hausse du salaire qui est importante. Que la SNCB arrête de nous imposer des conditions de travail insupportables. Elle veut maintenant porter le temps de prestation des accompagnateurs et des conducteurs à 11 heures (10 heures actuellement). Les prestations permanentes à mi-temps qu'elle veut introduire vont dégrader le statut des agents et la qualité du service ne sera pas optimale pour les usagers, car des agents fatigués tomberont plus vite malades"*, conclut Marianne Lerouge (CSC-Transcom) avant d'aller rejoindre ses collègues autour du feu où cuisent les saucisses.

La ligne ferroviaire Namur-Luxembourg sous-utilisée

(RTLinfos) mer 21 mai

L'Association des Clients des Transports Publics (ACTP) a lancé mercredi une grande enquête de mobilité ferroviaire sur la ligne 162 Namur-Luxembourg, la plus récente et la plus longue de Belgique, mais sous-utilisée eu égard au nombre de déplacements effectués en voiture.

Réalisé en collaboration avec la SNCB et avec l'appui des différentes communes concernées, le projet entend faire un état des lieux et proposer des solutions concrètes pour revaloriser le transport ferroviaire dans les provinces namuroise et luxembourgeoise. *"Nous voulons créer un groupe de réflexion, de sensibilisation et de pression ayant pour visée une amélioration de la qualité et de la quantité de l'offre des transports publics en Région wallonne. Ceux-ci constituent une réponse de premier choix aux dégâts provoqués par le développement des transports routiers. Or, on constate qu'ils sont sous-utilisés au profit de la voiture et que le nombre de véhicules ne cesse de croître"*, indique l'ACTP. L'enquête s'adresse aux voyageurs réguliers ou occasionnels, ainsi qu'aux riverains non-usagers de la ligne Namur-Luxembourg. Le questionnaire est disponible dans les différentes gares de la ligne, dans les administrations communales et sur le site internet www.actp.be.

Editeur de cette revue de presse: Blogueur **CGSP Cheminots** – Ce document recueillant les informations telles qu'elles sont publiées sur internet, l'organisation 'CGSP Cheminots' ne peut aucunement être tenue pour responsable de son contenu.