

SNCB et prisons : les grèves sauvages bientôt interdites

SECTEUR PUBLIC La « suédoise » veut un service minimum. Les syndicats grognent

- ▶ La volonté des quatre partenaires d'instaurer la continuité des services publics est « forte ».
- ▶ Les syndicats qualifient la piste de provocatrice.
- ▶ Les négociateurs promettent une concertation. Mais veulent aller vite.

Les négociateurs des quatre partis souhaitant former la coalition suédoise ont évoqué, ce week-end, une série de points relatifs à la Fonction publique, aux entreprises publiques et au survol de Bruxelles (lire ci-contre) et acté une volonté « forte » de mettre en place un service minimum sur le rail et dans les prisons.

Ils ont relevé de nettes convergences pour s'attaquer, par la loi, au phénomène des grèves sauvages. Objectif : un transport ferroviaire plus jamais à l'arrêt et des établissements pénitentiaires surveillés en permanence.

Pas question, affirme-t-on en chœur, de toucher au sacro-saint droit de la grève, reconnu par la Constitution. Mais rien ne s'oppose en revanche à l'interdiction des grèves qui sortent du cadre qui les réglementent, en prévoyant notamment le dépôt d'un préavis légal. C'est le cas des grèves sauvages ou des mouvements pris en violation des protocoles d'accords existants.

« La future coalition lance la chasse aux sorcières aux organisations syndicales »

ISABELLE BERTRAND (CSC)

Le Parlement, sous la précédente législature, a effectué un sérieux travail sur ce thème. Le 2 avril dernier, la commission des Finances du Sénat a adopté via une majorité de rechange (9 pour : MR, VLD, CD&V et N-VA - l'actuelle « suédoise » -, 5 contre : PS, SP-A et Ecologistes) une proposition de loi de François Belot (MR) visant à assurer

la continuité du service public à la SNCB.

Le texte n'a pas franchi le cap de la séance plénière. « *Il proposait d'inscrire dans le contrat de gestion de la SNCB des modalités visant à enrayer et interdire les grèves sauvages*, souligne François Bellot. *Il prévoyait d'indemniser les voyageurs si des grèves sauvages étaient malgré tout déclenchées. Ces remboursements de l'usager victime de ces grèves font jurisprudence dans tous les tribunaux. Il est logique de l'inscrire dans la loi. Enfin, une sanction était prévue pour l'entreprise, priée de rembourser à l'Etat une partie de sa dotation calculée au prorata du nombre de jours de grève sauvage.* »

Certains négociateurs plaident pour que la mesure soit opérationnelle dans les plus brefs délais. Ils évoquent la possibilité d'une loi pour la fin du mois de septembre. Mais deux problèmes restent à résoudre pour assurer ce service minimum. Le premier est d'ordre pratique : quelles lignes seront prioritaires, quels horaires seront favorisés, quels seront les membres du personnel appelés à assurer le service ? Les architectes de la future « suédoise » insistent : ils n'entrent pas dans une démarche brutale et prévoient une concertation avec les organisations syndicales. C'est le second écueil. Les syndicats n'apprécient guère. Et c'est un euphémisme.

Dans une longue interview à *L'Echo*, Anne Demelenne sonne le tocsin : « *Nous allons vivre un*

enfer social », prévient la secrétaire générale de la FGFB. Elle qualifie la piste du service minimum de « *mesure de provocation* ». Dans les centrales syndicales concernées, le ton monte.

Le secrétaire général de la CG-SP-Cheminots, Serge Piteljon, ne comprend pas : « *Nous sortons d'une réforme des chemins de fer, signée par les trois syndicats, y compris libéral, qui mettait en œuvre une série de mesures pour éviter ces grèves sauvages. C'est la transgression d'un deal par les libéraux. Une attaque frontale contre le droit de grève. C'est une provocation supplémentaire à l'égard des cheminots qui ne sont déjà pas heureux du nouveau plan de transport. On tente de les museler, de les empêcher de réagir. L'OIT (Organisation Internationale du Travail) se réunira en novembre sur le thème du droit de grève et du service minimum. La Belgique a signé en 1987 une convention avec l'OIT. On peut s'étonner que le prochain gouvernement envisage une telle mesure en contradiction avec cette convention internationale.* »

Isabelle Bertrand, permanente nationale à la CSC Transcom, parle d'agression à l'égard des services publics : « *Cette mesure est irréalisable. C'est quoi, le service minimum ? Veut-on privilégier les transports de masse ? A quelle cadence ? Un train sur trois, en imposant trois heures d'attente aux usagers ? La suédoise a lancé la chasse aux sorcières aux organisations syndi-*

cales. Il y a une culture du dialogue social dans ce pays qui prévient les conflits sociaux. Manifestement, la future coalition suédoise ne la connaît pas. »

Marianne Lerouge, une autre permanente CSC du secteur, précise que contrairement à ce qu'affirment les négociateurs fédé-

raux, le service minimum n'est pas une réalité en Europe. « Il n'existe ni aux Pays-Bas, ni en Suède, si aux Royaume-Uni, ni en Autriche. Le seul qui soit mis en place dans quelques pays vise le personnel de sécurité dans les secteurs du transport aérien et des soins de santé. Un service mi-

nimum a été mis en place sous Sarkozy à la SNCF. Cet été, ils ont connu dix jours de grève. Et une pagaille monstre. Avec cette mesure, on essaie déjà de museler la riposte des cheminots. » ■

DIRK VANOVERBEKE

Les pensions publiques sur le modèle du privé

La mise en œuvre d'un service minimum n'a pas été l'unique thème de discussions au menu des négociateurs. Ils ont abordé une série d'autres dossiers, dont voici les plus marquants.

Fonctionnaires. Un débat s'est ouvert sur les statuts des statutaires – que certains à la N-VA rêvent de supprimer – et des contractuels. Une réflexion théorique sur le statut et ses règles jugées par certains trop rigides.

L'objectif serait de rapprocher plutôt les règles qui régissent les deux statuts. Outre le statut, la question de la nomination à vie, celle des licenciements et des évaluations des fonctionnaires étaient aussi sur la table. La philosophie, ici, consiste à poursuivre le travail entamé par le secrétaire d'Etat à la Fonction publique sortant, Hendrik Bogaert (CD&V), partisan d'évaluations plus strictes pour les agents et partisan, pour des raisons d'équité et de motivation, de règles de licenciement plus draconiennes. Hendrik Bogaert s'est toujours dit surpris par le nombre insignifiant d'agents licenciés dans la Fonction publique.

Avions. Les deux coformateurs proposent des solutions pour le dossier du survol de Bruxelles. L'information, relayée ce week-end par *L'Echo*, n'est pas démentie par les négociateurs. Le futur gouvernement plaiderait la mise en place d'un moratoire, refusée jusqu'ici par Catherine Fonck, la secrétaire d'Etat (CDH) en charge du dossier. Ce mora-

toire mettrait fin au large virage à gauche qui, depuis le 6 février dernier, perturbe les nuits des milliers de Bruxellois survolés.

Pensions. Les négociateurs ont évoqué, dans une perspective de long terme, la mise en place d'un processus de convergences des montants des pensions des travailleurs du secteur public et du secteur privé. La notion d'une pension publique, assimilée dans le passé à un salaire différé, n'est plus d'actualité, selon les représentants de la « suédoise ».

Qui plancheront aussi, dans les jours à venir, sur le chapitre « pensions », en partant de la note Vandembroucke, réclamant des réformes structurelles pour l'ensemble des travailleurs. La note évoque notamment la mise en place de mesures décourageant les départs anticipés à la retraite.

Entreprises publiques. Les négociateurs libéraux s'interrogent sur le bien-fondé qu'a encore le fait pour l'Etat de rester actionnaire majoritaire dans des entreprises publiques comme bpost ou Belgacom. « Il existe une série de secteurs dans lesquels le privé offre d'excellents services. A terme, l'Etat ne doit plus y être présent », a déclaré Alexander De Croo, l'un des négociateurs de la délégation des libéraux flamands.

Ce lundi, les négociateurs font relâche. Ils se retrouveront mardi pour aborder la question budgétaire sur laquelle un groupe de travail s'est déjà penché. ■

D.V.