

Les divisions nord-sud couvent au sein des syndicats

Et si le conflit entre syndicats francophones et flamands à la SNCB n'était que la pointe émergée de l'iceberg ? Plusieurs responsables syndicaux expliquent que les tensions entre francophones et Flamands existent à d'autres niveaux syndicaux. « Ces derniers mois, si l'on n'a plus vu d'action de grève générale, c'est dû en partie aux

ailes flamandes, qui n'étaient pas partantes », illustre un responsable.

Du côté du syndicat chrétien, des divergences sont apparues au moment de l'approbation de l'accord interprofessionnel, au début de l'année 2015. Mais elles sont restées cachées, au contraire de ce qui s'est passé à la SNCB. « Ne soyons pas dupes. Des divergences de vue nord-

sud sur le mode d'action, il y en a. Ce n'est pas nouveau. Ce qui se passe ici, c'est qu'elles apparaissent au grand jour », confirme un cadre de la CSC.

Pour beaucoup d'observateurs, toutes ces divisions font le jeu de la N-VA et affaiblissent les syndicats. Le patron des patrons flamands, Paul Kumen, en a d'ailleurs parlé lors de ses vœux lundi

soir. « Les grèves sont déplacées en raison des examens des étudiants ; les syndicats n'osent pas décider ; les syndicats sont divisés. Nous ne sommes pas devant un gouvernement de chamailleries, mais devant un syndicalisme de chamailleries. »

Le front commun en péril

SOCIAL La désunion nord-sud durerait depuis des mois

- Les syndicats flamands ont refusé la grève à la SNCB.
- L'onde de choc a atteint d'autres centrales, dont les leaders craignent une désunion sur d'autres dossiers.
- Patrons et gouvernement y voient la validation de leur politique.

Généralement, les syndicats flamands disent qu'ils font grève mais peinent à mobiliser. Ici, ils disent carrément qu'ils ne le font pas. C'est ça qui change. » Telle est l'interprétation d'un cadre de la FGTB, après la décision des syndicats flamands, tant chrétien que socialiste, de ne pas suivre le mouvement de grève à la SNCB, ces mercredi et jeudi.

Mais derrière cette interprétation humoristique de la situation se cache un vrai souci au sein des organisations syndicales. « Ne soyons pas dupes, dit un cadre de la CSC. Des divergences de vue nord-sud sur le mode d'action, il y en a. Ce n'est pas nouveau. Ce qui se passe ici, c'est qu'elles apparaissent au grand jour. » Plusieurs sources au syndicat chrétien confirment : ces derniers mois, il fut difficile de réunir un front nord-sud au sein du syndicat chrétien. La fracture est notamment apparue, quoique plus discrètement, au moment de l'approbation de l'accord interprofessionnel, au début de l'année 2015. « Et ces derniers mois, si l'on n'a plus vu d'action de grève générale, c'est dû en partie aux ailes flamandes, qui n'étaient pas partantes. »

Cette fracture est aussi perceptible à la FGTB. « Ce n'est pas nouveau qu'il existe des divergences nord-sud sur le mode d'action », dit ce cadre du syndicat socialiste. Mais il tempère : « Il n'y a pas qu'une divergence nord-sud. En Wallonie également, nous avons éprouvé des

difficultés à mobiliser. » Mais il estime que cette affaire tombe au plus mauvais

moment. « Cela va crédibiliser le discours de la N-VA, qui parle de deux démocraties. C'est vrai que, pour le moment, le problème se concentre sur la SNCB, mais il pourrait s'étendre. Et si les syndicats se désunissent, ce n'est bon pour personne, pas même pour l'unité de la Belgique. » Et le danger de scission syndicale ne vient pas seulement du nord, à la FGTB. « Côté wallon, il y a, on le sait, une aile régionaliste, qui est jusqu'ici restée pragmatique, mais cela pourrait évoluer. »

L'expression « tache d'huile » a d'ailleurs été utilisée aussi lundi matin par Marc Goblet, le secrétaire général de la FGTB, qui a critiqué l'attitude flamande au sein des organisations syndicales, y compris la sienne. « Ma crainte, c'est que ça fasse tache d'huile sur le reste. Ceux qui pensent qu'avec ce gouvernement, on peut obtenir des choses sans avoir une pression, je crois qu'ils se trompent. »

Une aubaine pour le gouvernement

Mais les dirigeants des organisations nationales sont manifestement mal à l'aise : on les entend très peu sur le sujet, ou alors de manière évasive.

De leur côté, tant les employeurs que le gouvernement voient dans la division syndicale une validation de leur position. Le discours du patron des patrons flamands, Paul Kumpen, lundi soir, lors des vœux de l'organisation, était sans concession. « Les grèves annoncées à la SNCB deviennent un véritable vaudeville. Les grèves sont déplacées en raison des examens des étudiants ; les syndicats n'osent pas décider ; les syndicats sont divisés. Nous ne sommes pas devant un gouvernement de chamailleries, mais devant un syndicalisme de chamailleries. Et il est inacceptable que des grèves soient utilisées comme une arme politique. »

Les patrons flamands demandent dès lors une révision du droit de grève. « Remodelons ensemble le droit de grève. Faisons usage d'un dialogue social durable, sans passer immédiatement à la grève. »

Et au sein de la suédoise, on estime que les organisations syndicales sont en très fâcheuse posture, qu'elles n'ont pas de stratégie et que les mouvements à venir vont précipiter les réformes dont elles ne veulent pas entendre parler, au premier rang desquelles figure la limitation du droit de grève.

Et c'est dans ce contexte que les syndicats vont, dans quelques semaines, définir leur nouveau plan d'action, qui pourrait comporter des grèves... Décision périlleuse en vue. ■

BERNARD DEMONTY

À LA RADIO

Une interview qui laisse sans voix

Etrange moment de radio, ce lundi matin, sur la Première. En plein conflit social, en pleine divergence nord-sud entre organisations syndicales, Marc Goblet, le secrétaire général de la FGTB est très attendu. Sauf qu'il est pratiquement aphone, ce qui donne une portée toute relative à son propos aussi tranché qu'à l'accoutumée. Il n'en faut évidemment pas plus pour rassasier les réseaux sociaux, les plus méchants faisant le parallèle entre le problème de santé du dirigeant de la FGTB et celui du front commun syndical. D'autres constatant « la grève de la voix du leader syndical » ou « une excellente imitation d'Al Pacino ». A la FGTB, on soupire face à ces réactions, parlant d'une simple extinction de voix qui, il est vrai, a commencé il y a trois semaines.

B.DY

SNCB La grève touchera tout le pays

La grève de 48 heures, du mercredi 6 au jeudi 7 janvier, commencera, en réalité, dès le mardi 5 janvier à 22 h. Il vaut mieux donc ne pas emprunter un train qui démarre au-delà de 21 h. La grève dure officiellement jusqu'au jeudi 7 à 22 h, mais on n'attend pas de reprise effective des services avant le petit matin du vendredi 8. Du moins, si tout se passe bien. Le flou qui entoure la participation à cette grève suscite des interrogations sur la capacité de la SNCB à relancer la circulation normale dès le lendemain. En effet, de nombreux trains traversent les différentes Régions durant leur périple quotidien. Les deux axes principaux du pays en sont l'illustration : Ostende-Eupen d'un côté, Charleroi-Anvers de l'autre. Et plus d'un train sur trois passe par la jonction Nord-Midi qui traverse Bruxelles. Les « tournées » des trains sont élaborées sur ces réalités. Des conducteurs ou des accompagnateurs prennent leur

service dans des trains qui poursuivent ensuite avec d'autres. Il faut donc anticiper la possibilité qu'un conducteur francophone gréviste ne démarre pas, à l'aube, un train qui devait ensuite être conduit par un collègue flamand, et réciproquement. Certains trains fonctionneront donc normalement une partie de la journée et pas l'autre. Pour les utilisateurs, la principale difficulté réside donc dans un double pari ferroviaire : trouver un train qui part vers la bonne destination et un autre qui en revient.

Généralement, les grèves à la SNCB ne durent « que » 24 heures. Les impacts en cascade restent donc gérables. Mais, au bout de 48 heures, la situation risque d'être beaucoup plus compliquée et rendre plus périlleux encore l'exercice de « remise à zéro » du matériel pour la reprise du trafic normal le vendredi. Il n'est pas certain que tout le matériel aura pu rejoindre son point de départ théorique en temps et à

heure. La grève pourrait donc avoir des répercussions et créer des perturbations au-delà de ses limites officielles. Là encore, impossible aux voyageurs de prévoir dans quelle mesure leurs trains seront affectés. La SNCB elle-même conseille « *de ne pas compter sur les trains* » durant les deux jours de grève. ■

ÉRIC RENETTE

FONCTIONNAIRES

SPF : les conseils de Vandeput

Steven Vandeput a envoyé aux top managers des différents SPF ses directives pour limiter au maximum l'impact de la grève sur les services publics. Les solutions du ministre? 1 : favoriser le télétravail. 2 : choisir un mode de transport alternatif. 3: Prendre congé (un jour de vacances annuelles ou un jour de récupération).

DÉLAI DÉPASSÉ

Service minimum : le Groupe SNCB n'a fait aucune proposition

Le cabinet de la ministre fédérale de la Mobilité, Jacqueline Galant, a confirmé n'avoir reçu aucune proposition du Groupe SNCB concernant l'organisation d'un service minimum sur le rail. Le gouvernement avait donné jusqu'au 31 décembre pour que le Groupe SNCB (Infrabel, HR-Rail, SNCB) lui présente conjointement une proposition d'organisation d'un service minimum (devenu « service garanti ») sur le rail en cas de

grève. Sinon, prévoyait l'oukase, c'est le gouvernement lui-même qui « prendrait une initiative législative ».

On sait que les directions du rail ont envisagé différents scénarios : uniquement les heures de pointe, uniquement les grandes lignes IC, une partie des lignes IC et des lignes qui les alimentent, voire de l'offre S (RER)... Avec, à chaque fois, l'évaluation du nombre minimum de personnel à mobiliser, service par service. Les estimations varient de 85 % (certains services d'Infrabel pour gérer le réseau) à 15 % (conducteurs ou accompagnateurs à la SNCB).

Le système s'avère donc très difficile à

prévoir sur une base volontaire, périlleux à organiser, techniquement très fragile et les syndicats, avec qui la situation est déjà assez tendue, ont refusé sans surprise de se prononcer sur le dossier, etc.

Le Groupe SNCB aurait donc estimé qu'il s'agissait d'un dossier trop politique à finaliser.

N'apportant aucune proposition au gouvernement, le Groupe SNCB a donc refilé la responsabilité de la mise au point d'un système au gouvernement. Le cabinet de la ministre Galant confirme qu'il sera examiné « *dans le courant 2016* ».

É. R.