

Béatrice Delvaux Editorialiste en chef

L'unif au secours des cheminots

Ouh là là, pas contente du tout la Flandre, très agacée même face à la grève des chemins de fer, ces mercredi et jeudi. On ne parle pas ici des politiques ou de l'ex-patron de la SNCB, Marc Descheemacker, autrefois VLD et aujourd'hui N-VA qui porte aujourd'hui toute sa rage sur son ancienne entreprise, en particulier ses syndicats, et se fait l'avocat d'une régionalisation qu'il a autrefois trouvée stupide.

Le zéro pointé attribué aux syndicats grévistes est général chez les éditorialistes des journaux qu'ils soient de droite, du centre ou de gauche.

Le premier à tirer est Bart Eeckhout dans *De Morgen*, un journal traditionnellement dur envers le gouvernement Michel. « Cette opération de RP – relations publiques – est un gigantesque échec », écrit le journaliste, qui souligne qu'en donnant une image communautaire divisée, les syndicats facilitent le travail d'un gouvernement « qui en soi n'aime pas les syndicats » mais peut ici facilement faire valoir que des « gréviculteurs paresseux ont pour seul objectif la défense de leurs propres intérêts. Wat een flop, zeg ! »

Le journaliste espère que les syndicats saisiront cet instant pour retrouver du bon sens, car dit-il, ils ont un bon dossier à faire valoir : « Ce n'est pas leur faute s'il est plus facile en Belgique de réduire une capitale au silence durant deux jours que de faire arriver les trains à l'heure : si quand les trains tombent en panne en rase campagne, le personnel technique d'Infrabel ne peut aider personne, on prétexte que c'est le travail de leurs collègues de la SNCB ; si les dirigeants issus de nominations politiques à répétition

épargnent sur tout sauf sur les émoluments plantureux associés à leurs rémunérations ; ou si on investit des milliards dans des gares pharaoniques comme Mons. »

« La plus grosse gaffe stratégique »

Isabel Albers, rédactrice en chef du *Ti-Jd*, n'a pas cette compréhension ou en tout cas pas cette vue d'hélicoptère, englobant les responsabilités managériales. Si comme son collègue, elle juge que « cette grève est un scandale », elle dénonce un mouvement qui veut lutter contre une modification de statut d'un personnel qui bénéficie, selon elle, « d'un régime de travail favorable, de beaucoup de vacances, de compensations royales », et proteste « parce qu'on veut faire passer le nombre de jours de travail de 160 à 170 jours et 36 heures/semaine ». Inacceptable le plan Cornu ? « Alors qu'il maintient la pension des cheminots à 55 ans, contre 67 bientôt pour le reste de la société ». Suite aux divisions communautaires d'instances censées par essence être en charge de la solidarité et du collectif, la rédactrice en chef est assassine : « Si les syndicats voulaient donner raison à De Wever sur l'idée que les réformes ne peuvent plus être qu'être communautaires, c'est réussi ! »

« La plus importante grève depuis des années est aussi la plus grosse gaffe stratégique jamais réalisée par les organisations syndicales », écrit de son côté Bart Startewagen dans *De Standard*. Pour lui, les syndicats ont tué leur front commun mais tout en en consolidant un autre très fortement : le gouvernement et la direction des chemins de fer, autre-

fois frères ennemis, sont aujourd'hui à la vie à la mort.

« Les activistes du climat »...

« Les cheminots en grève sont les activistes du climat du XXI^e siècle » : cette phrase de Naomi Klein ouvre un texte-pétition d'un collectif de 15 académiques flamands, d'Anvers, Gand et de la VUB, parfois membres de « Hart Boven

Hard » (le « Tout autre chose » du Nord), qui prennent, eux, la défense des hommes du rail et de leur mouvement. Ils dénoncent tout d'abord le gouvernement Michel qui donne la priorité au « roi auto », en menaçant les chemins de fer belges d'une baisse de 20 % de leurs subventions publiques et cela, ajoutent-ils, alors que tous les pays se sont engagés au sommet du climat à Paris à ré-

duire systématiquement leurs émissions de CO₂. Les professeurs d'université pointent aussi la baisse de qualité du service ferroviaire ; manque de places et de liaisons ferroviaires pendant les heures de pointe, défaillances des locomotives, etc. Fermer les guichets et les gares, réduire le personnel, augmenter les tarifs : « Une telle politique est fondamentalement antichimiste et a pour but de préparer une privatisation (...) C'est un scénario catastrophe qui met la sécurité en péril et incitera des milliers de navetteurs à se rabattre sur leur voiture. »

Pour ces académiques, par ailleurs, « les cheminots sont souvent traités de profiteurs. A tort ». Ils dénoncent une campagne de diffamation contre eux dans les médias. « Au lieu de considérer la semaine de 36 heures comme la norme pour les prestations de travail, les cheminots sont traités de profiteurs. C'est particulièrement scandaleux, et certainement quand on sait que les cadres supérieurs d'Infrabel et de la SNCB touchent à peu près 300.000 euros par an ! Et apparemment les innombrables consultants très bien payés ne sont pas capables non plus de remplir les trains. »

Les universitaires concluent : « Nous écrivons cette lettre parce que nos chemins de fer nous tiennent à cœur. (...) En tant que citoyens et usagers, nous pensons que des chemins de fer de qualité constituent un élément essentiel d'une société vivable, juste et démocratique. Aussi attendons-nous du gouvernement – quelle que soit sa couleur politique – qu'il s'occupe des chemins de fer. » ■

► P.18 NOTRE DOSSIER