

Le MR dénonce «le train fou des grèves»

Après une nouvelle grève sauvage à la SNCB, les libéraux relancent le débat sur «la continuité du service public».

ZOOM
Christophe De Caebel

Le personnel de gestion du trafic de la SNCB a débrayé, jeudi matin, dans plusieurs gares hainuyères. Cela a entraîné des vives perturbations, essentiellement sur la dorsale wallonne, une bonne partie de la matinée. C'est la septième action de grève depuis le début de l'année, contre neuf sur l'ensemble de 2010, a fait savoir la SNCB Holding.

Cette septième action pourrait s'avérer celle de trop. Elle relance en tout cas le débat sur le service minimum. Il avait été mis sous le boisseau, après l'accord de 2008, à travers lequel les organisations syndicales officielles s'engageaient à ne plus reconnaître les grèves sauvages et donc à ne plus indemniser les grévistes. En échange, l'entreprise posait une série de gestes, dont l'accompagnement psycho-social des agents victimes d'agression.

«Cela a marché, la première année, les actions spontanées ont chuté de 90 %, reconnaît le sénateur François Bellot (MR), ancien président de la commission de l'infrastructure. Mais, ces dernières semaines, les comportements inadmissibles se sont multipliés. Il faut agir.» C'est d'autant plus crucial, estime-t-il, que la concentration des fonctions (en l'occurrence des postes de signali-



© Belga

Les navetteurs sont excédés par l'accumulation des débrayages sauvages à la SNCB.

sation) permet à un nombre toujours plus réduit d'agents de paralyser tout le réseau.

TROIS MILLIARDS PAR AN

Bellot redéposera donc une série de propositions de loi visant à instaurer, non pas un service minimum, mais «la continuité du service public». Ce glissement sémantique signifie qu'il ne faut

pas simplement assurer un service réduit mais s'assurer que «le service pour lequel la collectivité paie trois milliards d'euros par an soit bien rendu au public».

Le MR propose d'inscrire la continuité du service dans le contrat de gestion de chaque entreprise publique (y compris pour la gestion de l'eau, la télédistribution etc). À charge pour celles-ci

d'en négocier en interne les modalités d'exécution.

L'idée est soutenue par les organisations patronales, qui rappellent que les abonnements de train sont pris en charge à au moins 75 % par les entreprises. «Empêcher des navetteurs de circuler librement pour se rendre au travail est inacceptable», renchérit le président du MR, Charles Michel.

Il précise toutefois qu'il ne s'agit pas d'une attaque contre le droit de grève et invite les syndicats à «faire preuve d'imagination en trouvant d'autres moyens d'action qui ne mettent pas en péril le confort des utilisateurs du rail».

À la SNCB, on regarde ce débat d'un œil circonspect. «Ceux qui parlent de service minimum n'étaient pas sur les quais de la

gare de Charleroi ce jeudi matin, explique Louis Maraire, porte-parole de la SNCB-holding. 2000 personnes attendent pour un train de 800 places, qui va faire la police et choisir ceux qui peuvent monter dans le wagon?» Bellot assure toutefois que des systèmes efficaces de garantie de fonctionnement des services publics existent dans de nombreux pays.

ENGRENAGE INFERNAL

N'en déduisez pas que la direction de la SNCB hausse les épaules face à la soudaine prolifération des grèves sauvages. Au contraire, elle trouve ces débrayages «inacceptables». Mais elle est dans une situation très délicate au moment de les sanctionner. Rétroactes.

Mercredi soir, le conseil d'arbitrage (paritaire) de la SNCB a désapprouvé les grèves sauvages de la semaine dernière. Il a rappelé à l'ordre les agents concernés et a précisé que cela se répercuterait sur les traitements et les primes de productivité.

Résultat: une nouvelle grève sauvage ce jeudi matin pour protester contre ces sanctions. En bonne logique, les grévistes du jeudi devraient donc écoper à leur tour des mêmes sanctions. Au risque d'entrer dans un engrenage infernal.

Un comité de pilotage regroupant la direction et les syndicats devrait toutefois s'atteler rapidement au problème de fond de la charge de travail dans les postes de signalisation. Avec l'espoir de parvenir à faire retomber la pression. ■

SNCB et Infrabel: mieux collaborer

► La SNCB et Infrabel ont investi un million d'euros auprès d'un bureau de consultance afin de déterminer comment ils pourraient améliorer la ponctualité des trains. Le rapport contient plus de 100 propositions de mesures et révèle que la collaboration entre la SNCB et Infrabel doit être améliorée, a révélé le président du syndicat ACOD (CGSP), Jos Digneffe.

► Le rapport du bureau Arthur D. Little contient de nombreuses allusions au manque de collaboration entre la SNCB et Infrabel. «Les chiffres de ponctualité sont suffisamment parlants», estime Jos Digneffe. «En 2004, 93,2 % des trains arrivaient à l'heure. Depuis lors, ce taux n'a cessé de baisser. En 2010, nous arrivons à 87 %. Et que s'est-il passé en 2005? La SNCB et Infrabel ont été séparées en deux sociétés distinctes. Cette séparation a causé de nombreux problèmes.»

► «Le coût (de cette étude) est subordonné à l'importance», a réagi le porte-parole de la SNCB, Jochem Goovaerts. «Cette contribution a été très précieuse». Le rapport était utile afin d'avoir une vue d'ensemble, estime aussi le porte-parole d'Infrabel, Frédéric Petit. «Mais nous n'avons pas attendu l'étude. Nous sommes en plein travail, comme par exemple le renouvellement des caténaires dans et autour de Bruxelles.» ■