

2016/10

# Droit de grève en péril ? Que nous révèle le cas de la SNCB ?

par TERESA BEVIVINO

*Analyses &  
Études*  
Questions sociales



*Nos analyses et études, publiées dans le cadre de l'Education permanente, sont rédigées à partir de recherches menées par le Comité de rédaction de SIREAS.. Les questions traitées sont choisies en fonction des thèmes qui intéressent notre public et développées avec professionnalisme tout en ayant le souci de rendre les textes accessibles à l'ensemble de notre public.*

Ces publications s'articulent autour de cinq thèmes

QUESTIONS SOCIALES  
DROITS DE L'HOMME  
MIGRATIONS  
POLITIQUE INTERNATIONALE  
Économie

*Toutes nos publications peuvent être consultées et téléchargées sur nos sites [www.lesitinerrances.com](http://www.lesitinerrances.com), elles sont aussi disponibles en version papier sur simple demande à [educationpermanente@sireas.be](mailto:educationpermanente@sireas.be)*



**Service International de Recherche,  
d'Éducation et d'Action Sociale asbl**  
Secteur Éducation Permanente  
Rue du Champ de Mars, 5 – 1050 Bruxelles  
Tél. : 02/274 15 50 – Fax : 02/274 15 58  
[educationpermanente@sireas.be](mailto:educationpermanente@sireas.be)  
[www.lesitinerrances.com](http://www.lesitinerrances.com)

Avec le soutien  
de la Fédération  
Wallonie-Bruxelles



**P**rise d’otage, grève sauvage, actions irresponsables... Quid du droit de grève ? Est-il contraire au droit de travail ? Quel est le discours véhiculé par les médias ? Grève sauvage ? Grève politique ?

L’analyse qui suit s’interroge sur le rôle de la concertation syndicale et la légitimité de la grève. Que nous révèle la grève sur les enjeux de la démocratie ?

Une rapide mise en contexte du dialogue social au sein de la SNCB sera nécessaire afin de pouvoir prendre conscience des enjeux sous-jacents. En décortiquant le débat médiatique, l’analyse se penchera sur le droit de grève et ses atteintes ainsi que sur la portée de l’action syndicale et le rôle des syndicats aujourd’hui.

## **POLITIQUE D’AUSTÉRITÉ : INÉVITABLE ET NÉCESSAIRE ?**

Face à la crise financière et économique de 2008, la Belgique, comme beaucoup d’autres pays de l’Union Européenne, entreprend une nouvelle vague de politiques d’austérité. Avec l’accord du gouvernement en décembre 2011, l’application des mesures rencontre une forte opposition au sein des syndicats et des mouvements sociaux. Ces mesures prévoient une réduction importante des dépenses dans les services publics ainsi qu’une régression des droits salariaux et s’attaque frontalement à la sécurité sociale (chômage, pensions, etc.). Malgré leur impopularité, elles sont présentées par le gouvernement comme inévitables et nécessaires.

En décembre 2011, la mobilisation syndicale est à l’ordre du jour, notamment contre la réforme des pensions. La presse laisse véhiculer un

message d'inéluctabilité des réformes et d'inopportunité de la grève : « *Une grève pour rien* » (DH), *Les grèves, compréhensibles, ne changeront rien à la réalité et à la cruauté de cette crise* » (Béatrice Delvaux, éditorialiste en chef du Soir) (1). Contre la fatalité de ces mesures, les actions syndicales se succèdent avec une intensité grandissante et face au nouveau gouvernement, depuis 2014, le conflit ne cesse d'augmenter. On n'avait plus vu depuis les années 80, depuis le gouvernement de la première vague néo-libérale Martens-Gol, un plan d'actions syndicales si combatif, avec l'organisation d'une grève générale et de trois grèves régionales tournantes. En l'absence d'une véritable concertation sociale, les actions syndicales sont l'exutoire d'une politique unilatérale.

Un discours qui invoque un droit de travail menacé par une grève inopportune, prend forme et vise notamment celles des cheminots: une grève qui « *prends en otage* » les usagers, qui « *coûte 1 million d'euros par jour à la SNCB* ». La polémique se focalise sur les actions et les grèves dites « sauvages » (sans préavis). En octobre 2015, deux événements malheureux seront imputés aux blocages des autoroutes par les grévistes: un homme, bloqué dans les embouteillages, meurt d'un infarctus. Peu après, près de Liège, un chirurgien arrive en retard à l'hôpital et sa patiente meurt suite à l'opération. Ces blocages sont aussi critiqués par le syndicat déjà pointé du doigt. Ainsi, la FGTB prend ses distances et avoue la difficulté de « calmer » ses affiliés : « *Le blocage de l'autoroute résulte d'une action improvisée par des travailleurs dont la colère était « incontrôlable»* » (2).

L'offensive contre le droit de grève s'exprime également dans les projets de loi déposés par le MR, suivi par la NVA et l'OPEN VLD, qui contestent les actions non autorisées et les « effets collatéraux des grèves ». Faut-il limiter la grève? Avant de poser la question sur la légitimité des actions syndicales et des possibles « débordements », une courte analyse de l'impact de ces politiques sur les transports ferroviaires et de la marge de main d'œuvre laissée à la concertation sociale s'avère nécessaire.

## LE CAS DE LA SNCB

Le secteur des transports n'est pas épargné : les coupes budgétaires et le plan de restructuration de la SNCB sont à l'agenda depuis des années. La lourde dette cumulée par la SNCB se monte à trois milliards d'euros et le désinvestissement de l'État dans les chemins de fer ne fait qu'alimenter les arguments en faveur de la privatisation, comme unique solution pour un service de meilleure qualité. Comme Noam Chomsky le souligne : « *C'est la méthode classique pour privatiser : définancez, faites en sorte que cela*

*ne fonctionne plus, ainsi les gens seront en colère et alors vous le laissez au capital privé. » (3)*

Au niveau européen, le processus de libéralisation du transport par rails est à l'agenda depuis des décennies. Il a été introduit par les directives européennes de 1991, et renforcé par l'introduction de « paquets ferroviaires » à partir de 2001. Alors que d'autres pays ont déjà adopté une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs comme le Royaume-Uni. Les plans de dérégulation et de privatisation ne tardent pas à être adoptés dans d'autres pays comme en France par exemple, qui prévoit de privatiser ses chemins de fer en 2020.

« Lancé en janvier 2014, le quatrième 'paquet ferroviaire' vise à faire céder les pays en 'retard' dans la course à la dérégulation... » (4). La Belgique résistera-elle à cette influence ?

Au niveau national, avec la mise en place des mesures d'austérité, les investissements relatifs au maintien de capacité du réseau se sont effondrés en 2010-2012. Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025, pour le groupe SNCB, définissait initialement l'investissement en infrastructures de 42,8 milliards, puis il a été revu à la baisse, pour une enveloppe de 26 milliards d'euros. En outre, les nouvelles coupes budgétaires introduites par le gouvernement actuel, ont encore baissé la dotation des chemins de fer. Avec la suspension du PPI 2013-2025, la Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, a prôné un nouveau plan 2015-2019 qui prévoit trois milliards d'économies.

Largement inférieure aux nécessités de fonctionnement, cette diminution affecte de manière importante la maintenance et engendre une dégradation rapide et un vieillissement généralisé du réseau. Tout cela a bien entendu des répercussions négatives sur la ponctualité et la sécurité du transport. « Cette insuffisance entraîne un besoin de «rattrapage» conséquent dans les années à venir » (5). Toutefois « le plan Galant » veut mettre fin « aux gaspillages » et prévoit la suppression de 7000 emplois et la diminution du nombre de trains avec la fermeture de gares et de lignes, qui devront être remplacées par des bus De Lijn et TEC, déjà affaiblis eux-mêmes par les coupes budgétaires. Le plan envisage également une augmentation des tarifs, jusqu'à 50 %, et le désinvestissement dans certains projets, comme celui du RER, au profit de tronçons plus rentables (6).

Alors que «depuis 1997, nous assistons à une augmentation quasi ininterrompue du nombre de voyageurs transportés » avec un accroissement

de 60 %, « ces navetteurs sont transportés quasi par le même nombre de trains en 2015 qu'à la fin des années 1990 » (7). La qualité du service et la ponctualité sont en baisse. Un service performant est de plus en plus compromis pour les 845.000 voyageurs quotidiens.

Ces gains de productivité se répercutent non seulement sur les droits des travailleurs mais aussi sur le service offert aux usagers.

## LA CONCERTATION DANS UNE IMPASSE ?

En connaissant les économies imposées par le « plan Galant », on peut imaginer la difficulté des négociations au sein de la Commission Paritaire Nationale de la SNCB. D'autant plus que, l'ancien CEO de la SNCB (2013-2016), Jo Cornu, défenseur de la restructuration de la SNCB<sup>1</sup>, se déclarait prêt à faire « *ce que le gouvernement demande* ». Cependant, si la SNCB n'oppose aucune objection à l'agenda politique, une résistance majeure se soulève au sein des organes paritaires.

Comme exemple, on peut citer les dynamiques du dialogue social en rapport avec les mesures visant la hausse de productivité des travailleurs (travailler plus, à parité de salaire)<sup>2</sup>. La politique unilatérale se manifeste par la non considération des alternatives et des avis des syndicats. La Direction persiste à présenter « *des textes pratiquement identiques* » au sein de la Commission Paritaire Nationale. Puis, lorsque les négociations stagnent, la Direction fait passer les mesures de manière expéditive par un vote à la majorité simple. Mis à l'écart, les syndicats doivent recourir aux grèves pour se faire entendre. Fin décembre 2015 et fin mai 2016, les mouvements de grève sont une réaction au vote des mesures limitant les jours de crédit. L'explosion de la colère des travailleurs se manifeste par des actes de sabotage et des piquets de grève. Ils parviennent, par la suite, à empêcher leur application. Tandis que le gouvernement condamne fortement ces actions, elles ont permis de remettre la négociation sur la table, qui aboutit enfin à un accord en juin dernier. « *Sans la mobilisation*

1 En 2005, la création du Groupe SNCB comprend deux filiales : la SNCB, qui a pour objet de transporter les personnes et les marchandises, et [Infrabel](#), le gestionnaire de l'infrastructure. La loi de 2013 prévoit une autre restructuration : la SNCB holding fait une fusion avec sa filiale SNCB qui disparaît et change de nom en prenant sa dénomination SNCB. En parallèle, Infrabel conserve sa qualité de gestionnaire du réseau mais il y aura aussi la création d'une troisième entreprise HR Rail, qui sera l'employeur unique des deux entreprises.

2 Les mesures remettent en question la semaine de 36h, avec une limitation des jours de crédit et de jours de récupération. En effet les jours de crédit compenserait la différence de salaire, puisque la prestation des cheminots s'élève à 40h par semaine alors que le salaire est adapté sur 36h.

*sur le terrain, nous n'aurions pas obtenu quoi que ce soit.* » (Mme Lerouge CSC-Transcom) (8). Cet accord difficilement obtenu, n'est pas considéré comme une victoire, puisqu'il prévoit la suppression de deux jours fériés extralégaux et une diminution des jours de crédit. Il a néanmoins obtenu la suppression de mesures telles que les 12h de prestation consécutives dans les cabines de signalisation ou les 10h de prestation pour les roulants et le personnel des ateliers. Il reporte également à 2019 la négociation d'autres mesures d'augmentation de la productivité des travailleurs (avec un objectif d'augmentation de 4% pendant 5 ans, soit 20% au total).

Cet exemple permet d'illustrer le mépris du gouvernement pour la négociation collective des syndicats. On a pu observer le bras de fer qui s'engageait entre syndicats et gouvernement lors des grèves et le double discours du gouvernement sur la négociation. Si d'un côté, en rejetant tout amendement, il rappelle l'inéluçabilité de ses réformes, de l'autre côté, il accuse les syndicats d'être les responsables de l'échec de la négociation et d'abuser du droit de grève. Nous sommes alors en droit de nous interroger sur la conception de la concertation de ce gouvernement. Le gouvernement attend en effet des syndicats un « accompagnement » dans l'application de ces réformes plutôt qu'un dialogue social.

Avec un discours médiatique véhiculant une image méprisante et négative des grévistes, la légitimité de l'action syndicale a été remise en question tant sur le plan idéologique que sur le plan juridique. Les syndicats perdent en crédibilité et sont accusés de ne plus savoir « contrôler » leurs bases.

## LE DISCOURS ANTI GRÈVE

*« Inadmissible cette grève de la SNCB. Nous ne sommes pas dans une grève nationale, mais dans une grève politique, puisqu'une fois de plus, seuls les syndicats francophones débrayent.... Quand comprendront-ils qu'ils polluent l'image de la Wallonie et qu'il y a d'autres moyens d'expression que de prendre entreprises, travailleurs et étudiants en otage ? »* (Jean-Luc Crucke, MR) (9).

Ce discours, entendu à plusieurs reprises dans la bouche de différents politiques et largement relayé par la presse est inadmissible. Toute grève est éminemment politique. La connotation politique est intrinsèque aux mouvements syndicaux et relève des enjeux de la démocratie. Une grève est un acte politique, puisque il s'agit de peser sur des décisions qui impliquent la collectivité. S'étonner du caractère « politique » des grèves à la SNCB revient à nier que les luttes sociales ont conduit à l'amélioration des conditions de vie, des conditions de travail, etc. *« Ne voit-on pas qu'en l'absence de mobilisations sociales, l'État cesse de prendre en compte certains*

*intérêts? »*(10). Le fonctionnement de la démocratie ne se limite pas aux élections. Il s'appuie sur un système de contrepoids institutionnalisés via les organes paritaires. Il est aberrant d'opposer les mouvements de grève au fonctionnement démocratique.

Historiquement, en Belgique, la composante politique accompagne la grève générale: *« elle témoigne d'une volonté profonde de défendre une cause, qu'il s'agisse de lutter contre les effets d'une crise économique (comme en 1886 ou en 1932), de revendiquer de nouveaux acquis (comme en 1936), ou de défendre des revendications politiques, en particulier l'obtention du suffrage universel (comme en 1893, en 1902 et en 1913). La grève générale de 1950 mobilise la population contre la personne du Roi Léopold III à la suite de son attitude lors de la Deuxième Guerre mondiale. Celle de 1960-1961 a touché tout le pays et tous les secteurs, qu'il s'agisse des services publics, de l'industrie, des employés, ou d'autres encore, contre le vote d'une loi d'austérité, la Loi unique, qui restreint très fort les droits économiques et sociaux de la classe ouvrière et alourdit fortement la pression fiscale. »* (11).

*(...) « Cette accusation de politisation n'est qu'une tentative de disqualifier le mouvement en se dispensant de répondre à ses arguments. Cela revient, précisément, à tenter de faire l'impasse sur les questions politiques pour privilégier une lecture des crises actuelles en termes de gestion pragmatique. »* (10).

Un autre argument souvent entendu quand on parle de grève est son usage disproportionné qui causerait plus de dommages que de bénéfices. Ce dernier ne tient pas la route. En effet, on enregistre une diminution importante du nombre de grèves depuis le début des années 1980 : *« entre les années 1970 et 1990, le nombre de jours de grèves a été à peu près divisé par 10. »*. Malgré une hausse en 2011-2012 et le pic conjoncturel en 2014, *« on est encore très loin de l'intensité des conflits rencontrés dans les années 1950 et 1970. »* (12). Au niveau européen, les grèves en Belgique ne sont pas plus fréquentes que dans d'autres pays, au contraire : alors que la Belgique *« présente un taux de syndicalisation bien au-dessus de la moyenne européenne, elle connaît un nombre de jours de grèves par travailleur plus faible que cette même moyenne. »* (13).

Par ailleurs, le calcul du coût/bénéfice d'une grève s'avère compliqué, à cause des différents facteurs qui doivent être pris en compte pour évaluer les coûts d'une grève. En outre, ses bénéfices ne peuvent pas se limiter au gain dérisoire issu de la négociation.

En ce qui concerne les coûts, il faut rappeler que la cessation du travail est le seul moyen de pression qu'ont les travailleurs pour se faire entendre. Par rapport aux bénéfices, on peut noter que la grève est un facteur du progrès



social en rappelant « *qu'au cours des années soixante et septante, la part des salaires a augmenté dans le PIB alors qu'à partir des années 1980, cette même part a baissé, signe d'une diminution relative des salaires par rapport aux revenus du capital* ». (12)

Les accusations plus agressives visent notamment les actions syndicales autres que la cessation du travail : piquets de grève, blocages routiers, sabotages... Historiquement, les travailleurs ont trouvé d'autres moyens pour exprimer leurs revendications afin d'acquérir de la visibilité et d'augmenter leurs chances d'améliorer leur situation. Si d'un côté, la combativité des travailleurs est un indice de la frustration et du refus des conditions de travail, de l'autre, elle est aussi un signe d'un manque de résolution des conflits dans les instances de concertation.

Est-ce que les syndicats sont dépassés par leurs bases ? Il est utile de rappeler que ce sont les travailleurs qui ont d'abord acquis des droits salariaux par des actions et des grèves alors jugées illégales. Les syndicats ont ensuite pris forme afin d'organiser les travailleurs et les représenter : « *Les syndicats ne sont pas une organisation révolutionnaire, mais ont au contraire pour rôle d'encadrer, organiser et réguler les revendications des travailleurs* » (...) « *il ne faut pas oublier que les syndicats sont utiles au patronat. Ensemble ils sont partenaires dans de nombreuses instances visant à fixer les salaires et le droit du travail* » (13).

## LA GRÈVE : ENTRE LÉGITIMITÉ ET LÉGALITÉ

La grève est considérée comme un moyen pour faire entendre les positions des travailleurs dans la négociation. C'est un droit. Susceptible d'être limité par un cadre juridique plus restreint, ce moyen est critiqué de plus en plus, particulièrement dans le cas de la grève des services publics, où les usagers sont souvent perçus comme « victimes » de ces actions syndicales.

« *Ce qui se pratiquait dans les années 80 et 90 n'est plus accepté aujourd'hui. L'exercice du droit de grève doit être adapté aux circonstances d'aujourd'hui. Les gens ont de plus en plus de réticences avec la grève. En cas de grève, ils veulent exercer leur droit au travail, mais cette possibilité ne leur est pas toujours laissée* » (14).

Depuis l'automne 2015, le Ministre de l'Emploi, Kris Peeters, invite les partenaires sociaux à actualiser le « *Gentlemen's agreement* », signé en 2002. Bien que cet accord encadre le droit de grève, en pratique il n'a pas de réelle efficacité. En effet, il engage les organisations patronales à ne plus solliciter d'interdictions judiciaires contre les actions syndicales et les syndicats à ne plus organiser d'actions spontanées.

Les pressions des organisations patronales qui visent à limiter le droit de grève seront ultérieurement renforcées par les textes de lois formulés par le MR, l'Open VLD et la NVA. Ces propositions préconisent l'assurance d'un service minimum garanti à la SNCB, dans les prisons et chez Belgocontrol (responsable du trafic aérien) et visent à favoriser une augmentation des recours en justice contre les piquets de grève et les blocages. La NVA propose également que les syndicats se dotent d'une personnalité juridique : ceux-ci pourraient ainsi être convoqués en justice, ce qui offrirait la possibilité de créer une jurisprudence anti syndicale. Bien que plus nuancés, le Cdh, le CD&V, le PS et la SPA s'attaquent également au droit de grève.

Dans le «*Groupe des 10* – groupe reprenant les organisations syndicales et patronales chargées de la négociation – la position des syndicats est fragilisée par la pression du gouvernement qui veut à tout prix arriver à un accord. En l'absence d'un consensus, il est en effet prêt à trancher lui-même.

L'argument phare pour justifier un service minimum garanti dans les services publics et les sanctions des actions syndicales qui entravent l'accès au travail (blocages, piquets de grève...) est bien entendu la liberté des usagers de se rendre au travail.

Cette considération nous interpelle : si la cessation du travail par les salariés a pour but de contraindre l'employeur à satisfaire leurs revendications; assurer le fonctionnement de l'entreprise reviendrait à minimiser le poids de cette action dans la négociation. Dès lors, comment les employés pourraient-ils faire pression sur leurs employeurs et revendiquer leurs droits ?

En ce qui concerne les transports en commun, comme dans le cas de la SNCB, l'obligation d'un service minimum, sous prétexte d'épargner aux usagers les conséquences des grèves, est en contradiction avec le droit de l'individu de faire grève, un droit qui ne peut être limité qu'à titre exceptionnel (par exemple l'exception dans les services «vitaux» comme les centrales électriques et les hôpitaux). De plus, le service minimum sur le réseau ferroviaire ne soulagerait guère les voyageurs et comporterait des problèmes de sécurité avec des trains saturés, etc. « *Il apparaît donc d'autant plus clairement que cette mesure ne vise pas à aider les navetteurs mais plutôt à rendre plus difficile l'utilisation du droit de grève par les travailleurs* » (15).

Le discours qui réprime les actions de grèves s'appuie également sur les obstacles qu'elles engendrent au « droit de travailler ». Indépendamment du fait qu'on ne mentionne nulle part le droit à l'emploi (qui par contre est défendu par le droit de grève), le droit de travailler, n'est reconnu par aucun traité international ni par la législation belge. Il renvoie plutôt à une liberté de se rendre au travail, une liberté qu'on veut privilégier par rapport à un droit fondamental. Cette restriction rappelle l'article 310 du Code pénal,

abrogé en 1921, qui interdisait aux associations de travailleurs « de se tenir dans les parages des usines et porter atteinte à la liberté du travail ». Cette proposition ne constituerait-elle dès lors pas un retour en arrière ?

Cependant, en Belgique, le droit de grève ne jouit pas d'une mesure législative explicite : c'est justement en 1921, grâce à l'abolition des lois interdisant le droit d'association et punissant les grévistes (par la prison, une amende ou la rupture du contrat) que le droit de grève est reconnu. Les réglementations internationales complèteront par la suite le cadre juridique de ce droit (la Charte sociale européenne en 1961, la Convention sur la liberté syndicale au sein de l'Organisation internationale du travail, OIT en 1948, le Pacte international relatif aux droits économiques sociaux et culturels, 1966). Le droit de grève a finalement été consolidé juridiquement par l'arrêt de la Cour de cassation du 21 décembre 1981, qui affirme que:» *toutes sortes de grèves sont légales, quel que soit leurs but et quelle que soit la façon dont elles naissent (spontanées ou annoncées). En 1997, la Cour de cassation qualifiera le piquet de grève de composante du droit de grève*» (16).

Pourtant, les atteintes à ce droit durement gagné, ne sont pas récentes. En effet depuis les années 80, la FEB (Fédération des entreprises belges) s'oppose aux piquets de grève et aux blocages des entreprises par le recours aux tribunaux, parfois de manière préventive. Cette pratique, qui devrait être utilisée comme une mesure d'exception à appliquer en cas d'extrême urgence, a souvent eu du succès puisqu'elle se réalisait sur base d'une requête unilatérale (où seule la version du requérant, dans ce cas l'employeur, était entendue). En contradiction avec le principe du procès équitable, cette pratique a été condamnée par le Comité européen des droits sociaux et puis ensuite par la Cour de cassation en 2014. Toutefois ce recours est encore utilisé par les Directions d'entreprises comme moyen d'intimidation et pour « contourner les procédures d'arbitrage en matière de conflits sociaux qui réunissent les représentants des employeurs et des travailleurs. » (13) À titre d'exemple, on peut citer l'astreinte de 1700 euros infligée à un gréviste de la CGSP, sanctionné pour un piquet de grève le 6 Janvier 2016 : « *Ça va faire peur à tout le monde. 1.700 euros, c'est quasi un mois de salaire. Mais je ne me laisserai pas intimider. Cette condamnation, qui vise à criminaliser les mouvements sociaux, a suscité un grand élan de solidarité et me conforte dans mes combats.* » (17). Certes, les syndicats peuvent contester les interdictions judiciaires, toutefois les procédures sont longues alors que l'astreinte a comme effet immédiat d'intimider les grévistes ainsi que de diviser et d'affaiblir le mouvement syndical. Comme autre exemple de l'offensive contre la grève, nous pouvons également citer les grèves qui ont eu lieu entre le 25 et le 30 mai, reconnues comme grèves « sauvages » puisque elles n'ont pas respecté le préavis de huit jours. Dans ce cas, les grévistes seront

alors considérés comme absents pour raison non justifiée, ils seront ainsi sanctionnés de 12,5 euros la journée avec un sévère avertissement.

L'interdiction des piquets de grèves et le privilège du droit de travailler au détriment du droit de grève représentent un retour au XIX<sup>e</sup> siècle et un recul des droits sociaux et syndicaux acquis par les luttes historiques.

## THERE IS NO ALTERNATIVE ?

Les coupes budgétaires accompagnées par le démantèlement des droits sociaux ne représentent pas un phénomène récent. Le gouvernement de Margaret Thatcher voulait déjà limiter les grèves (revendications restreintes et interdiction de la grève de solidarité) et encourager l'intervention des tribunaux. À l'époque, elle parlait également de la « politisation » de la grève, et souhaitait l'engagement de l'armée contre « l'ennemi intérieur » (les grévistes).

Ainsi, il semblerait que le slogan de Margaret Thatcher « *There is no alternative* » soit de nouveau en vogue. Sous la houlette de l'Europe, les mesures d'austérité représentent la seule et unique option au sein de l'agenda politique pour tous les pays de l'Union Européenne. Les mesures drastiques et catégoriques sont pourtant en contradiction avec l'idée de concertation et de négociation. Le dialogue social est incité par le gouvernement comme moyen privilégié pour appliquer ces réformes, mais dans la réalité, la négociation est réduite à un rôle de faire-valoir tandis que la réforme sera mise en place de toute manière.

Dans ce contexte, quel rôle peuvent encore jouer les syndicats aujourd'hui ? Les syndicats doivent relever le défi de plus en plus difficile de défendre les services publics et la sécurité sociale, quitte à élargir la mobilisation des travailleurs intérimaires, précaires, sans papiers, mais aussi des chômeurs et des étudiants. Les exemples des grèves au sein de la SNCB sont le signe de la résistance d'une organisation syndicale encore présente, qui malgré les menaces de sanctions, d'intervention par l'État et malgré la pression à la privatisation par l'Europe, proposent une autre voix face au modèle néolibéral.

Même si, en effet, dans les services publics, les perturbations des usagers constituent l'instrument des grévistes, c'est aux syndicats d'explicitier les raisons du mouvement et de mettre l'accent sur le fait qu'ils défendent un intérêt commun. Par ailleurs, moins polluant que la voiture, les chemins de fer devraient être largement utilisés par toutes les couches de la population et

donc être performants, économiques et sécurisés. Ce qui ne semble pas être le cas aujourd'hui. Naomi Klein, journaliste et militante altermondialiste, écrivait d'ailleurs à ce sujet « *les cheminots en grève sont les activistes du climat du XXI<sup>e</sup> siècle* » (18). Le défi consiste aujourd'hui en la construction d'un mouvement qui unit usagers, grévistes et associations, exigeant une autre politique de transport, et plus largement une politique qui défend les droits des citoyens.

Bien que la flexibilité et la précarisation de l'emploi aient affaibli le pouvoir de négociation des travailleurs, les syndicats restent l'interlocuteur par excellence des travailleurs auprès des instances gouvernantes. Ils devront être capables de répondre aux prochaines offensives qui viseront l'augmentation et la flexibilité du temps de travail : notamment la loi sur le travail de Kris Peeters<sup>3</sup> qui souhaite une entrée en vigueur d'ici la fin de l'année. La réforme de la dérégularisation du code du travail, du même style que celle appliquée dans des autres pays européens comme en France (Lois El-Khomri) ou en Italie (Jobs Act), constitue une nouvelle atteinte aux droits salariaux acquis. Le défi des syndicats consiste donc à défendre par tous les moyens les droits sociaux durement attaqués, avec des convictions politiques et une stratégie de lutte à long terme. Si le syndicalisme belge s'appuie sur une culture de la concertation, les grèves générales, comme celles de 60-61, ont enrichi l'expérience des mobilisations de masse.

Nous sommes donc en droit de nous demander si la grève est encore un moyen de lutte aujourd'hui. Pour aider le lecteur à se forger une opinion, nous clôturerons en citant Rydberg qui considère que la grève, parce qu'elle est liée à la condition du salariat, a « *une fonction émancipatrice, à savoir la possibilité, pour les travailleurs, d'être autre chose qu'une marchandise* ». « *Elle est rupture, elle déchire une vision de l'économie pour montrer une autre* ». Le même auteur se réfère à l'historien Jan Myrdal qui synthétise : « *dans les grèves, les travailleurs mettent à l'épreuve leur force et font l'apprentissage de leur puissance réelle, la propriété n'est qu'une apparence et le vrai pouvoir réside dans le peuple* »(19).

---

3 Elle prévoit l'annualisation du temps de travail avec des plafonds de 9 à 11 heures de travail par jour, soit 45-50 heures par semaine, ainsi que la libéralisation des règles des heures supplémentaires de nuit et de fin semaine, négociée désormais au niveau individuel.

## BIBLIOGRAPHIE

(1) ACRIMED, Observatoire des médias, « Grève en Belgique : Haro sur les grévistes et les syndicats » (en ligne), c 2012 (consulté le 16/06/2016). Disponible sur : <http://www.acrimed.org/Greve-en-Belgique-Haro-sur-les-grevistes-et-les-syndicats>

(2) RTL info, « Grève FGTB à Liège: un automobiliste bloqué sur l'autoroute E25 meurt d'un infarctus » (en ligne), c 2015, (consulté le 17/06/2016). Disponible sur : <http://www.rtl.be/info/regions/liege/greve-fgtb-a-liege-un-automobiliste-bloque-sur-l-autoroute-e25-meurt-d-un-infarctus-764762.aspx>

(3) Solidaire, « SNCB | La stratégie de la privatisation » (en ligne), c 2015 (consulté le 14/06/2016). Disponible sur : <http://solidaire.org/articles/sncb-la-strategie-de-la-privatisation>

(4) Le Monde Diplomatique « Trente-six compagnies pour une ligne de chemin de fer », par Juilan Michi et Valérie Soland, Juin 2016, pp 6-7.

(5) Fédération Inter-Environnement Wallonie, « SNCB : 'En raison des conditions hivernales... ' » (en ligne), c 2013 (consulté le 16/06/2016). Disponible sur : <http://www.iewonline.be/spip.php?article5372>

(6) Le Soir+, Carte Blanche, « Pour une autre politique des chemins de fer en Belgique » (en ligne), c 2016 (consulté le 14/06/16). Disponible sur : <http://plus.lesoir.be/19969/article/26-01-04/pour-une-autre-politique-des-chemins-de-fer-en-belgique>

(7) La revue nouvelle, « SNCB: halte à a croissance? » (en ligne), c 2016 (consulté le 16/06/2016). Disponible sur: <http://www.revenouvelle.be/SNCB-halte-a-la-croissance#nb3-7>

(8) RTBF, « Accord à la SNCB: des jours fériés en moins, une analyse concernant la productivité » (en ligne), c 2016 (consulté le 22/06/2016). Disponible sur: [http://www.rtf.be/info/belgique/detail\\_greve-a-la-sncb-syndicats-et-direction-se-reunissent-ce-matin?id=9327650](http://www.rtf.be/info/belgique/detail_greve-a-la-sncb-syndicats-et-direction-se-reunissent-ce-matin?id=9327650)

(9) NordEclair, « Jean-Luc Crucke (MR) furieux: «Cette grève de la SNCB est inadmissible» » (en ligne), c 2016 (consulté le 22/06/2016). Disponible sur: <http://www.nordeclair.be/1581650/article/2016-05-26/jean-luc-crucke-mr-furieux-cette-greve-de-la-sncb-est-inadmissible>

(10) La revue nouvelle, « Une grève politique? Bien évidemment! (en ligne), c 2014 (consulté le 23/06/2016). Disponible sur: <http://www.revenouvelle.be/Une-greve-politique-Bien-evidemment>

(11) IHOES, « La grève, moyen de lutte d’hier. Et d’aujourd’hui ? » Par Micheline Zanatta, Analyse de l’IHOES, n°123, (En ligne), c 2014 (consulté le 24/06/2016). Disponible sur: [http://anet.ua.ac.be/desktop/ehc/static/ebooks/EHC\\_781613\\_121-135.pdf](http://anet.ua.ac.be/desktop/ehc/static/ebooks/EHC_781613_121-135.pdf)

(12) Observatoire belge des inégalités: « ‘Trop de grèves tue la grève’? Une analyse de la fréquence des grèves sur les temps longs » Par Gilles Van Hamme, (en ligne), c 2016 (consulté le 23/06/2016). Disponible sur : <http://inegalites.be/Trop-de-greves-tue-la-greve-Une>

(13) Observatoire belge des inégalités: « Les attaques contre l’action syndicale » (partie 2) « Des arguments biaisés et une remise en cause vecteurs d’inégalités sociales », par [Mathieu Strale](#) (en ligne), c 2016 (consulté le 23/06/2016). Disponible sur : <http://inegalites.be/Les-attaques-contre-l-action-168>

(14) RTBF: « Le vice-Premier Kris Peeters (CD&V) veut «moderniser» le droit de grève » (en ligne), c 2015 (consulté le 23/06/2016). Disponible sur : [http://www.rtb.be/info/belgique/detail\\_le-vice-premier-kris-peeters-cd-v-veut-moderniser-le-droit-de-greve?id=9118671](http://www.rtb.be/info/belgique/detail_le-vice-premier-kris-peeters-cd-v-veut-moderniser-le-droit-de-greve?id=9118671)

(15) LaLibre: «Le service minimum: un voie dangereuse»,» (en ligne), c 2014 (consulté le 23/06/2016). Disponible sur : <http://www.lalibre.be/debats/opinions/le-service-minimum-une-voie-dangereuse-54049b5535708a6d4d52df90>

(16) INEM: « Le gouvernement et le patronat belge contre le droit de grève », par Jan Buelens, c 2015 (consulté le 24/06/2016). Disponible sur : <http://www.marx.be/fr/content/le-gouvernement-et-le-patronat-belges-contre-le-droit-de-gr%C3%A8ve>

(17) SudInfo: «Je ne suis pas un criminel !» clame Jordan Croeisaerdt qui a reçu une astreinte de 1700 euros pour avoir participé à la grève du 6 janvier dernier» , c 2016 (consulté le 24/06/2016). Disponible sur : <http://www.sudinfo.be/1472293/article/2016-01-21/je-ne-suis-pas-un-criminel-clame-jordan-croeisaerdt-qui-a-recu-une-astreinte-de>

(18) Le Vif: «Les cheminots sont souvent traités de profiteurs. À tort» , Carte Blanche, c 2016, (consulté le 24/06/2016). Disponible sur: <http://www.levif.be/actualite/belgique/les-cheminots-sont-souvent-traites-de-profiteurs-a-tort/article-opinion-447339.html>

(19) Gresea: «La grève, le pain et les roses» par Eric Rydberg, c 2014 (consulté le 24/06/2016). Disponible sur: <http://www.gresea.be/spip.php?article1243>

