

Les services publics à l'arrêt.

Retour sur les grèves à la SNCB dans les années 1980 et 1990

Renée Dresse (Historienne, CARHOP asbl)

Mots clés : SNCB, syndicats, grève

« Grève au finish à la SNCB : les navetteurs en colère ! » Ce titre d'un article édité sur le site de *La Libre Belgique* dans la soirée du 25 mai 2016 reflète le climat provoqué par l'annonce du débrayage des cheminots. Les réseaux sociaux, les associations de navetteurs et d'étudiants, alors en session d'examens, dénoncent cette grève. Les pouvoirs publics, la SNCB, s'inquiètent de l'impact de ce mouvement sur les usagers et sur l'économie du pays. Du côté du Mouvement réformateur (MR), certains en profitent pour rappeler la nécessité de réformer le droit de grève et d'imposer un service minimum dans les services publics¹. Cette grève a pour origine la décision de la société en charge de la gestion du personnel, HR Rail, d'enlever deux jours de crédit ou de congé compensatoire sur les treize effectivement accordés jusqu'alors. En 1996, suite à la demande de la SNCB d'augmenter la productivité, un accord est conclu avec les syndicats : en contrepartie d'un temps de travail de 40 heures de travail par semaine (aujourd'hui 38 heures/semaine) payé sur base de 36 heures par semaine, les travailleurs reçoivent treize jours de crédit (ou de congés à titre compensatoire) pour combler le manque salarial. Il s'agit d'un forfait de jours de repos, attribués d'office à tous les travailleurs en début d'année, sans condition particulière. La perte de ces deux jours décidée unilatéralement est un coup de semonce pour les cheminots qui, au-delà de cette décision, y voient un déni de la concertation sociale dans l'entreprise.

Pourtant, il n'y a rien de neuf dans les relations entre la SNCB et les syndicats de cheminots. Depuis la fin des années 1970, les relations sociales au sein de cette entreprise publique, devenue entreprise publique autonome en 1991, ne cessent de se détériorer. Dans les années 1980 et 1990, les mouvements de grève se sont multipliés touchant parfois l'ensemble des services publics, parfois uniquement la SNCB. Ils sont le reflet d'un malaise profond qui a ses racines dans les décisions politiques prises sur les plans fédéral et européen et dans la volonté de la SNCB de réduire son déficit budgétaire tout en répondant aux exigences du contrat de gestion qui le lie à l'État.

Cette analyse veut replacer les relations sociales à la SNCB dans le contexte général des diverses mesures prises depuis le milieu des années 1970, pour revoir le fonctionnement de la SNCB, les enjeux qui animent la vision patronale et le combat syndical. Cet article se termine sur les années 1990, avec comme point central, les grèves de 1995 consécutives à l'adoption, par le gouvernement, d'un plan de restructuration.

La concertation sociale au sein de la SNCB

En juillet 1926, la SNCB est officiellement constituée. Elle a pour fonction d'exploiter, et ce pour 75 ans, le réseau ferroviaire belge qui reste la propriété de l'État.

La gestion de l'entreprise est confiée à un conseil d'administration de 21 membres dont trois sont nommés par le personnel, en l'occurrence les syndicats socialiste et chrétien. L'État reste une voix majoritaire au sein de cette structure mais la SNCB est, selon Guy Vanthemsche, gérée comme « une entreprise privée, essentiellement par des spécialistes du monde des affaires », car trois des quatre membres du Comité permanent (ou comité de direction) sont « intimement liés aux grands groupes financiers » de l'époque.

Cependant, la loi créant la SNCB établit, au sein de la société, des lieux de concertation. Une commission paritaire nationale est mise en place, son but étant de définir le statut du personnel, d'étudier toutes les questions s'y rapportant et de gérer les œuvres sociales destinées au personnel.

VANTHEMSCHÉ, G., « L'Entre-deux-guerres, période charnière de l'histoire des chemins de fer belges », dans VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBREUGT, G. (dir.), *Le temps du train. 175 ans de chemins de fer en Belgique, 75^e anniversaire de la SNCB*, Louvain, Presses universitaires, 2001, p. 164.

1. Pour plus d'informations sur le service minimum, voir « SNCB, prisons et Belgocontrol : le débat sur le « service minimum », dans GRACOS, I., « Grèves et conflictualité sociale en 2014 », *Courrier hebdomadaire*, CRISP, n° 2246-2247, p. 89-95.

Les années 1970 : crise dans les chemins de fer ?

Durant les années 1960, les *Golden Sixties*, la situation à la SNCB est favorable pour les syndicats. Malgré des pertes d'emplois occasionnées par une rationalisation en cours depuis les années 1950 – la société compte 56 785 travailleurs en 1970 contre 81 086 en 1953 et 69 185 en 1960 –, les cheminots ont obtenu des améliorations salariales et une place privilégiée au sein des services publics. La concertation sociale semble donc sur une bonne voie même si les syndicats critiquent une politique de l'emploi visant une réduction des effectifs et l'octroi de certaines tâches au secteur privé.



Participation des syndicats des services publics à la manifestation nationale, Bruxelles, février 1997 (collection Transcom, Bruxelles).

Les années 1970 modifient peu à peu les données. Le choc pétrolier de 1973 et la crise économique qui s'ensuit ont des conséquences dévastatrices sur le plan social : les fermetures et restructurations des entreprises se succèdent et le chômage ne cesse d'augmenter. Les services publics n'échappent pas aux effets de la crise. Pour les syndicats des cheminots, l'emploi est une priorité : la société manque de personnel au point que beaucoup de cheminots ne peuvent prendre leurs congés. La solution est l'engagement de nouveaux effectifs, d'autant plus indispensables que des plans d'investissement prévoient la réalisation de travaux de modernisation. Cette revendication est rencontrée par la société qui lance une politique de recrutement à partir de 1975. En 1980, le gouvernement décide de l'arrêt du recrutement dans les services publics, y compris à la SNCB, sans en référer à la commission paritaire nationale. Les syndicats contestent mais la société s'exécute. La SNCB compte en 1981 67 533 travailleurs.

De 1973 à 1981, les mouvements sociaux se multiplient dans le pays. Le personnel des services publics et donc de la SNCB y participe activement. Sur seize actions concernant les cheminots, trois actions sont des revendications interprofessionnelles non spécifiques à la SNCB. Quatre ont trait au problème plus général de l'emploi : entre 1973 et 1980, la Belgique passe de 92 173 chômeurs complets indemnisés à 399 055². Quatre autres sont

2. Évolution et mise en perspective du chômage complet indemnisé depuis 1954, ONEM – Direction Statistique-Budget-Études, Bruxelles, 2016, p. 2. Site web : http://www.onem.be/sites/default/files/assets/publications/Etudes/2016/20160118_Etude_FR.pdf.

organisées par un groupement de travailleurs, indépendant des syndicats chrétien et socialiste, Loco, qui réunit des conducteurs de train³.

Des mesures drastiques dans les années 1980

Au début des années 1980, la conjoncture économique est au plus bas. De 1981 à 1988, trois coalitions sociale-chrétienne-libérale (Martens V, VI et VII) se succèdent. Ces gouvernements optent pour une politique néolibérale qui donne la priorité à l'assainissement des finances publiques, à la compétitivité des entreprises belges et à la promotion de l'emploi. Pour accélérer les réformes, ils obtiennent à trois reprises les pouvoirs spéciaux, ce qui leur permet de légiférer sans recourir au Parlement. Les mesures d'austérité, comme la modération salariale encadrée par trois sauts d'index, impactent le travail au sein de la société et fragilisent la concertation sociale.

Touchée par la réduction de son financement, la SNCB s'engage dans une restructuration afin de réduire ses coûts de fonctionnement. Parallèlement, en juillet 1982, le recrutement prévu dans certains services publics dont les chemins de fer est supprimé et les départs naturels ne sont pas remplacés. Pour les cheminots, la modération salariale poursuit dans sa lancée avec la non-indexation de certaines primes comme l'allocation de fin d'année ou la réforme des indemnités. Les relations sociales au sein de l'entreprise sont tendues, les syndicats refusant de cautionner ces mesures qui touchent l'emploi et, par extension, ont un effet négatif sur l'offre de services aux usagers (fermetures de petites gares, augmentation des tarifs...).

Entre 1982 et 1986, les conflits se succèdent: dix-huit d'entre eux s'opposent à la politique gouvernementale, deux autres marquent les esprits par leur durée : celle de 1983 lancée par les cheminots et aussitôt suivie par tous les fonctionnaires dure quinze jours et celle de mai-juin 1986, dix-sept jours. C'est l'occasion pour les libéraux de relancer le débat sur la limitation du droit de grève. Et le Syndicat chrétien des communications et



Personnel de la SNCB en grève à Bruxelles à la fin des années 1990 (collection Transcom, Bruxelles).

3. Ce groupement, créé en 1975, disparaît en 1983. Il est remplacé peu après l'Association belge du personnel de traction et transport (ABPTT) qui cesse ses activités en 1992. Depuis 2001, des conducteurs de train se regroupent au sein du SACT (Syndicat autonome des conducteurs de train).

de la culture (SCCC, aujourd'hui CSC Transcom) de rétorquer : « Dès lors, plutôt que de parler de limiter le droit de grève faudrait-il plutôt supprimer les causes qui sont à la base de la grève : absence de concertation, mesures injustes décidées unilatéralement, accumulation des vexations, bref : absence de démocratie véritable. C'était la base du conflit récent qui a opposé les travailleurs des services publics à l'État-patron et qui s'est déclenché spontanément. »⁴

Se faire entendre est essentiel pour les organisations syndicales mais force est de constater que le résultat ne répond pas à l'attente, notamment en termes d'emploi. La SNCB passe de 67 533 travailleurs en 1981 à 46 151 en 1990. Les années 1990 n'augurent rien de favorable car de nouvelles restructurations viennent assombrir les perspectives des cheminots.

Europe et économies : un mauvais ménage ?

Cette nouvelle décennie débute avec la réforme des certaines entreprises publiques. Leur cadre juridique doit dorénavant correspondre aux directives européennes dont la finalité est d'assurer la libéralisation des services publics et l'égalité de concurrence entre ces derniers et les services privés. Le Traité de Rome de 1957 projette l'idée d'une politique européenne du rail lequel est présenté comme le moyen de transport écologique, au contraire des transports aériens et routiers⁵. La directive européenne 91/440 du 29 juillet 1991 fait entrer le réseau ferroviaire dans le Marché unique et entend l'imposer comme modèle de transport. Mais les chemins de fer doivent être compétitifs dans un marché européen concurrentiel tout en préservant leur volet « service public », autrement dit le rôle social qu'ils jouent pour les besoins de la collectivité.

La loi belge du 21 mars 1991 anticipe quelque peu cette directive en faisant des entreprises publiques telles que la SNCB ou encore la Poste des entreprises publiques autonomes (EPA). Elle vise à garantir une plus grande autonomie de ces services à l'égard des pouvoirs politiques. Elle fait la distinction entre leurs missions de service public et leurs autres activités purement économiques et structurées au sein de nouvelles sociétés qui ouvrent leurs portes aux investisseurs privés. Un contrat de gestion détermine les services à remplir par les EPA en tant que prestataires de services collectifs au public et la contrepartie financière de l'État pour l'exercice de ce rôle social. Ces modifications inquiètent les syndicats qui dénoncent les retombées de cette politique de libéralisation sur les cheminots et la SNCB en tant qu'entreprise publique. En 1994, l'agitation sociale touche les chemins de fer belges mais aussi ceux de France, de Grande-Bretagne et des Pays-Bas. Pour les syndicats, les chemins de fer sont avant tout un service public et ils doivent le rester. Si leur personnel doit préserver son statut menacé par l'exigence d'une plus grande flexibilité, il entend œuvrer pour la sécurité des usagers.

L'application de la loi de 1991 intervient dans un contexte difficile pour l'État belge. Ce dernier doit absolument faire des économies. Et les finances de la SNCB sont dans le rouge, aggravées par la politique d'expansion notamment liée à la réalisation du train à grande vitesse (TGV), financée à partir des fonds propres de la société. Élargir l'offre de service à la population n'est pas sans conséquence surtout quand les finances ne suivent pas. Les moyens donnés à la SNCB par le contrat de gestion étant insuffisants, la société doit emprunter ce qui alourdit sa dette. Face au désengagement de l'État et aux défis qui attendent les chemins de fer belges (comme la libéralisation progressive du transport des passagers dès 2020), les syndicats ne peuvent qu'émettre des craintes quant à l'avenir du personnel mais aussi des chemins de fer en tant que service public. Ces inquiétudes se manifestent par des arrêts de travail qui touchent tout ou en partie le personnel cheminot dont les effectifs diminuent : en 1993, ils sont 43 504. Entre 1989 et 1998, 45 mouvements sociaux sont dénombrés dans les chemins de fer : dix-neuf sont le fait du front commun CGSP-SCCC. Dix-huit d'entre elles sont lancées par le SIC, le Syndicat indépendant pour cheminots, composé essentiellement de conducteurs de train.

En mars 1994, l'annonce de la suppression de 10 000 emplois par l'administrateur délégué de la SNCB, Étienne Schouppe, est un nouveau coup dur pour les syndicats qui y voient la volonté de privatiser certaines parties de la SNCB comme les ateliers et l'infrastructure. En juin, une grève de 24 heures organisée en front commun syndical paralyse le rail. La concertation sociale semble au point mort. Quelques mois plus tard au début de 1995, un préavis de grève de trois jours est déposé pour être aussitôt suspendu par l'annonce de la reprise de négociations. En décembre 1995, l'application d'un nouveau plan de restructuration est décidée unilatéralement alors que la concertation est en cours. C'est le début d'un nouveau mouvement social qui se clôture le 31 janvier

4. « La grève et ses leçons », *Le Bon combat*, n° 18, 19 octobre 1983, p. 1.

5. Pour plus d'informations sur les débuts de la politique européenne du rail, voir DEHOUSSE, F., GALER, B., « La politique européenne du rail », *Courrier hebdomadaire*, CRISP, n° 1544, 1996.

1996 par un accord signé par la CGSP Cheminots, rejeté par le SCCC. Il y est question de modération salariale limitée, de réduction du temps de travail sans embauche compensatoire, de limitation du taux d'emploi : les cheminots passeraient de 41 700 en janvier 1996 à 35 000 en 2005. Bref rien qui ne rassure les syndicats.

Vingt ans plus tard, la politique d'austérité de la SNCB est toujours contestée par les organisations syndicales. Les enjeux sont énormes de part et d'autre. La SNCB se doit de poursuivre la libéralisation des chemins de fer voulue par l'Europe, trouver les moyens d'appliquer les choix de l'État fédéral notamment dans le cadre de la réalisation du réseau suburbain (RER) autour de Bruxelles. Les syndicats veulent certes préserver au maximum leurs acquis. Au-delà des émotions véhiculées par les uns et les autres notamment par le biais des médias qui mettent en évidence la colère populaire au détriment des motivations profondes qui secouent le personnel des chemins de fer, d'aucuns oublient les enjeux qui animent les syndicats des cheminots depuis plusieurs décennies, à savoir assurer un service public de qualité, garantir un niveau d'emploi stable non soumis aux contraintes budgétaires imposées par les gouvernements fédéraux successifs et maintenir une concertation sociale qui existe au sein de la société depuis sa création en 1926. Ils dépassent largement le cadre des usagers victimes d'une grève. Pour les syndicats des cheminots, le débat est politique : c'est l'avenir de la SNCB en tant que service public qui est en jeu.

Les syndicats des cheminots en 2016

Aujourd'hui les cheminots syndiqués représentent entre 85 et 90 % des travailleurs de la SNCB (32 000 au début de 2016). Les syndicats, disposent de cinq mandats à la commission paritaire nationale : trois pour la CGSP Cheminots dont le taux d'affiliés tourne autour d'environ 50 % du personnel syndiqué et deux pour la CSC Transcom (environ 35 %). Les 15 % de syndiqués restants, non représentés, se répartissent entre trois syndicats : le SLFP Cheminots (libéral), le SIC (Syndicat indépendant des cheminots) et le SACT (Syndicat autonome des conducteurs de train).



Participation des syndicats des services publics à la manifestation nationale, Bruxelles, février 1997 (collection Transcom, Bruxelles).