

Opinion : Limiter le droit de grève ne fera pas arriver votre train à l'heure

Jan Buelens et al.

Près de 70 ans. C'est le temps pendant lequel aucun gouvernement de ce pays n'a osé essayer limiter légalement le droit de grève. En s'attaquant aux cheminots, Michel Ier nous fera peut-être manquer cet anniversaire. Nous sommes très inquiets et nous nous demandons : à qui le tour ensuite ?

Le gouvernement veut en effet faire passer cet été au parlement le projet de loi qui doit entraver le droit de grève du personnel de la SNCB et d'Infrabel. Ce texte est présenté comme une version « light » de ce que le gouvernement appelle service minimum. Car il n'est pas question, dit-il, de réquisitionner des travailleurs. Pourtant, à la lecture du texte, il n'apparaît pas si « light ».

Pour commencer, tout agent « essentiel » devrait annoncer quatre jours à l'avance s'il fait grève ou non. S'il ne le fait pas, il est menacé de sanctions disciplinaires. On peut facilement deviner la pression qui sera mise sur chaque travailleur par son responsable : « Toi non plus, tu ne vas quand même pas faire grève ! »

En outre, le texte prévoit que les travailleurs ne peuvent pas « limiter l'utilisation de l'outil et de l'infrastructure ». La phrase est dissimulée au dernier alinéa du projet de loi. Mais c'est une épée de Damoclès. L'interdiction peut s'appliquer à toute forme d'action. Un tel scénario exclut même les actions alternatives telles une grève du paiement. Seules les actions sans véritable impact seront encore autorisées.

Juridiquement contestable

Le gouvernement agite trois grands arguments. Mais non seulement ceux-ci ne tiennent compte que des intérêts du gouvernement et des employeurs, mais ils sont de plus juridiquement très contestables.

C'est ainsi que Michel Ier se réclame du « principe de la continuité du service ». Ce principe existe, mais il n'a aucune priorité sur le droit à l'action collective.

Ensuite, il agite « la libre circulation des personnes ». Bien essayé. Hélas, cela a trait à l'accès au territoire et à son marché du travail. Qu'est-ce que cela a à voir avec le train ?

Enfin, nos excellences parlent d'un « droit au travail et à la mobilité ». Mais est-ce que le gouvernement lui-même garantit ces droits ? Voyez nos trains bondés, ces bus qui n'arrivent jamais, les trams qui roulent à peine à certaines heures, les bouchons des axes routiers, et cetera. Et le droit au travail, alors ? Demandez donc ce qu'ils en pensent aux travailleurs de Ford, d'ING ou d'innombrables petites et moyennes entreprises.

Beaucoup de bruit pour rien. Et surtout, pas un mot du gouvernement sur les principes du droit international qu'il prétend pourtant respecter. Celui-ci n'autorise une limitation significative du droit de grève que s'il y a une menace pour la vie, la santé ou l'intégrité physique de la population. Ce n'est absolument pas le cas ici. En outre, la jurisprudence internationale n'admet que la participation à la grève mène à d'autres sanctions que le non-paiement du salaire.

Malgré toutes les grandes déclarations de Michel et Cie, il y a fort à parier que l'application de cette loi ne sera pas simple. Elle menace aussi de donner lieu à des situations dangereuses tant pour les travailleurs que pour les voyageurs — pensez à des trains surchargés, avec un personnel minimum... C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les associations de voyageurs sont loin d'être enthousiastes. Ça n'empêche pas le gouvernement de dormir. À ses yeux, chaque crise offre une occasion à saisir. Lors de la prochaine grève du rail, il ne manquera pas de politiciens pour s'écrier : « cette loi ne suffit pas ».

Qui garantira par ailleurs que la limitation du droit de grève se limitera aux chemins de fer ? Pourquoi

une obligation d'information individuelle et une interdiction de bloquer des outils de travail et l'infrastructure ne s'appliqueraient-elles qu'aux cheminots ? Il suffit d'un clic de souris pour remplacer la SNCB et INFRABEL par n'importe quelle autre entreprise du secteur public ou du secteur privé.

Non, mieux vaudrait une initiative législative visant à renforcer le dialogue social. Car le droit constitutionnel à l'action collective reste le seul droit qui permet aux travailleurs de s'opposer effectivement à l'employeur et à l'État. Sans action collective, la concertation n'est qu'une coquille vide. Rogner ces droits, c'est rogner la démocratie.

Investir, pas laisser pourrir

Comprenez-nous bien. Que ce soit à cause d'une grève ou pour autre chose, nous pouvons aussi râler si notre train est supprimé ou en retard. Seulement, ce n'est pas le personnel qui est la cause du malaise à la SNCB et à Infrabel. C'est ailleurs que le bât blesse. C'est le gouvernement qui enfonce toujours le même clou : sous-financement, économies et pression constante à la privatisation des transports en commun.

Dans les élections récentes en Angleterre, il s'en est fallu de peu que Corbyn ne l'emporte. Il est arrivé là avec un programme qui comportait entre autres la proposition de renationaliser les chemins de fer britanniques. On peut rêver, même si ça ne risque pas d'arriver : Nos politiciens seraient bien inspirés de suivre l'exemple de Corbyn. Car seule une politique d'investissement dans le transport en commun garantit des trains ponctuels et confortables à un prix raisonnable. Cela ferait l'affaire tant des voyageurs que des travailleurs.