

Vendredi 27 mai

Ça suffit ! Balayons l'attaque contre les jours de crédit !

Ceux qui essaient de réduire les protestations à des actions contre la suppression de jours de congés (littéralement entendu à la radio!) n'ont pas d'écho. Qui croit encore leurs mensonges? Aujourd'hui, c'est de l'augmentation du temps de travail dont il est question. Nous voler nos jours de crédit obtenus suite à une réduction du temps de travail est inacceptable. Personne ne veut travailler plus pour le même salaire, et même pour un salaire moindre puisque la réduction du temps de travail s'était effectuée avec perte de salaire. Cette attaque sur le temps de travail doit être stoppée!

La colère est profonde, pas seulement chez les cheminots et pas seulement en raison de l'attaque contre les jours de crédit. Ce n'est que la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Les cheminots ont dû subir plusieurs attaques. Le plan-Galant visait à économiser 2,1 milliards d'euros sur le fonctionnement du chemin de fer et avec les mesures prises par le gouvernement précédent, on atteint les 3 milliards. En dix ans, le nombre de voyageurs a augmenté de 50%, mais près d'un quart du personnel a disparu. Le plan-Galant avait pour but de couper un supplément de 20%, notamment en augmentant la productivité, mais aussi par des mesures prises directement contre les voyageurs. La direction veut par exemple instaurer un principe de tarifs flexibles où les voyageurs payeraient plus à certains moments. La Ministre Galant est partie, mais son plan n'est pas encore complètement balayé.

Anéantissons le plan-Galant. Mais pas pour revenir à la politique de dégradation légèrement plus lente que nous avons connue. Lorsque le PS et le SP.a sont arrivés au gouvernement en 1988, il y avait encore 68.000 cheminots. Quand le PS a disparu du gouvernement 25 ans plus tard, il en restait la moitié environ. C'est la destruction systématique du service, aujourd'hui accélérée, qui provoque la colère.

Chez les agents pénitentiaires, ce sont des années de frustration concernant le manque de personnel qui ont donné naissance à une lutte pour plus de collègues et donc contre la pénurie de moyen ainsi que les promesses creuses de ces dernières années. Nous devons faire pareil dans le rail : le plan-Galant doit partir, le protocole précédent qui assure un effectif de 38.000 doit être respecté. Cela améliorerait immédiatement le service dans l'intérêt du personnel et des passagers. En période de crise climatique, les transports publics sont de la plus haute nécessité.

Sanctions: le gouvernement veut-il des "droits démocratiques minimaux" ?

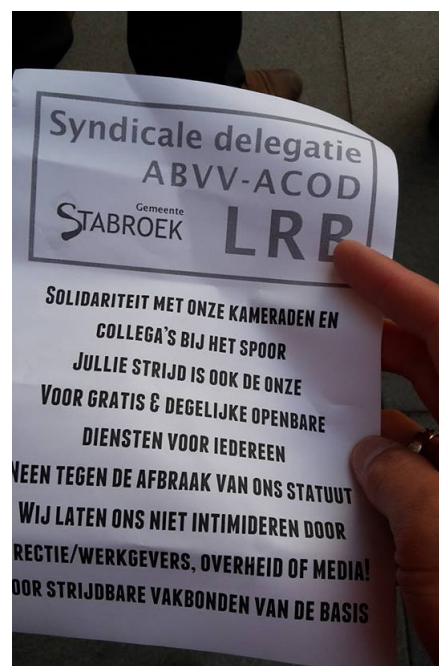
La menace de sanctions et les intimidations contre les grévistes peuvent avoir un effet. Mais le droit de grève est l'un de nos droits démocratiques, les dirigeants syndicaux ont annoncé qu'ils couvrent les grévistes et qu'ils réagiraient contre les sanctions.

Il est à noter que les politiciens qui ont tant parlé de «valeurs démocratiques» après les attentats à Bruxelles se rendent aujourd'hui au parlement pour défendre la restriction du droit démocratique de grève. Ils ne veulent que des droits démocratiques réduits à la portion congrue.

Le droit de grève a été obtenu en en faisant usage tous ensemble, c'est ainsi que nous le préserverons !

Photo :

Motion de solidarité de la délégation syndicale de la commune de Stabroek à Bruxelles.



Tous ensemble pour plus de services publics !

Ne laissons pas les cheminots lutter seuls. En entrant en action le 31 mai avec tous les services publics, nous pouvons commencer à engager une sérieuse épreuve de force avec le gouvernement. Assurons que cette idée se développe aussi le plus largement du côté néerlandophone.

L'unité d'action entre agents pénitentiaires et cheminots, à Namur par exemple (où la prison est située à l'arrière de la gare), est un bon exemple: nous avons les mêmes intérêts, luttons ensemble !

Chaque faiblesse est amplifiée et instrumentalisée contre nous. Les médias jouent sur le communautaire. La colère ne connaît pas de frontière communautaire. En 1936, la grève générale a forcé l'instauration des congés payés. L'un des slogans était alors: «**Votre nom est Wallon ou Flamand, votre nom de famille est Travailleur.**» C'est encore vrai aujourd'hui - nous avons seulement à ajouter Bruxellois comme prénom. La faiblesse qui est instrumentalisée provient du sommet de nos syndicats. Après des années de doutes et durant lesquelles des attaques ont été avalées dans l'espoir d'éviter le pire, certains ne savent tout simplement plus organiser et construire la lutte. Attaquons-nous y, comme les agents pénitentiaires et nos camarades français, en organisant nous-mêmes la lutte avec des réunions du personnel où décider des prochaines actions et des revendications.

Étendre le combat à l'ensemble du secteur public est crucial: le manque de moyen gagne en ampleur à tous les niveaux. Tant le fédéral que les services publics communaux et régionaux gémissent sous les pénuries. Les routes sont dans un triste état avec des tunnels dangereux, il pleut dans les musées, les prisons ressemblent à des témoignages inhumains du 19e siècle, les magistrats veulent plus de collègues, le manque de moyens est criant dans l'enseignement,... partout s'élève la même plainte: il nous faut plus de moyens pour un meilleur service public.

Il est question de la prestation du service, c'est notamment illustré par l'absence de revendication salariale offensive. Cela n'empêche ni le gouvernement ni les médias de parler «d'égoïsme». Que les ministres et leurs amis éditorialistes mettent leur salaire sur la table avant de juger notre charge de travail!

Tous ensemble pour de meilleurs services publics, y compris des transports publics gratuits et de qualité! Saisissons le plan d'action des syndicats - **la manifestation des services publics le 31 mai**, la grève générale du 24 mai, la manifestation du 29 septembre et la grève générale du 7

octobre en front commun - comme étape vers une amélioration des services publics en renversant le gouvernement austéritaire de Charles Michel. Qu'importe le gouvernement qui suivra, il devrait faire avec une classe ouvrière plus consciente d'elle-même.

PAS DE MOYENS ?

Aux dires du gouvernement, les moyens manquent pour les transports en commun. Mais les moyens ne manquent pas pour les milliards d'euros de cadeaux aux grandes entreprises qui volent ensuite vers Panama et d'autres paradis fiscaux. A la SNCB, les moyens ne manquent pas pour payer une direction coûteuse à trois têtes avec de nombreux consultants externes et autres conseillers. Quand des investissements existent, c'est essentiellement pour des projets de prestige qui peuvent ensuite être vendus au privé. Les moyens existent pour allouer des milliards de subventions aux voitures de société - et aux embouteillages. Mais pour une solution à la congestion du trafic - plus de transports publics - il n'y aurait pas de moyens? Ne pas investir dans les transports publics est un choix politique, celui de servir les intérêts des 1% les plus riches.

Soit dit en passant, il est très rentable d'investir dans les transports en commun, non seulement pour l'environnement mais aussi pour l'économie. Après la grève du rail de début janvier, la fédération patronale FEB avait expliqué qu'une grève du rail coûte 40 millions d'euros par jour à l'économie. Le fonctionnement de la SNCB produirait donc plus de 10 milliards d'euros par an pour une dotation annuelle du gouvernement de moins de 3 milliards d'euros. Il y a déjà eu des mesures visant à «stimuler l'économie» moins efficaces... Alors, des transports publics décents, c'est un coût ou un investissement rentable ?

NON À LA PRIVATISATION !

Le gouvernement veut privatiser l'ensemble du rail. Le rail britannique privatisé est dangereux et coûteux. Pour une distance similaire à celle comprise entre Anvers et Bruxelles vous payez un abonnement mensuel en Grande-Bretagne non pas 136, mais 500 euros. Ce que les partisans de la privatisation n'expliquent pas non plus, c'est que les fonds publics octroyés aux entreprises ferroviaires privées en Grande-Bretagne coûtent plus que ce qui était investi dans l'entreprise ferroviaire publique. Une grande majorité des Britanniques souhaite donc la renationalisation des chemins de fer. Ne laissez pas les choses aller jusque là et bloquons la privatisation !