

En défense du rail public, cheminots-usagers, même combat !

**L'heure est grave pour les chemins de fer publics : la politique d'austérité du gouvernement fédéral nous mène toujours plus loin dans sa privatisation !
Et tous les travailleurs, qu'ils soient cheminots ou usagers de la SNCB, en pâtiront...**

La ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, a présenté sa « vision stratégique pour le rail » en juillet, et les managers des sociétés du rail (SNCB, Infrabel et HR-Rail) doivent le traduire en plan concret pour fin octobre... Dans sa « vision » pour une soi-disant « modernisation », on épingle ici **une coupe budgétaire drastique de plus de 3 milliards € en 5 ans** (2015-2019), qui s'ajoute à celle déjà imposée par le gouvernement Di Rupo. Cela représente une réduction d'environ 20 % de la dotation de l'Etat par an : une véritable liquidation ! Et avec moins de moyens, le nerf de la guerre..., les cheminots devraient encore faire plus : elle impose pour cette même période une **augmentation de la productivité de 20 %** ! Essentiellement par la destruction d'emplois avec le non remplacement de 7 000 départs à la pension (sur les 33 000 cheminots actuels).

Elle prévoit aussi la **suppression de HR-Rail**, l'employeur unique de tous les cheminots, qu'ils travaillent

pour la SNCB ou Infrabel. Quid du reclassement des 900 statutaires de HR-Rail ? Quid de l'unicité du statut pour tous les cheminots ? Elle n'en a évidemment que faire, puisque son but final est la **libéralisation du transport voyageurs national** (qu'elle prévoit pour 2019-2021), c'est-à-dire l'ouverture complète du « marché ferroviaire » aux compagnies privées, comme dans l'aviation : imaginez alors des trains Virgin et autres « low cost »...

Dans le secteur de transport de marchandise, libéralisé depuis plusieurs années, les cheminots en font la mauvaise expérience aujourd'hui. Après avoir envoyé son activité de transport de marchandise dans une filiale (B-Logistics), la SNCB l'a vendue à un fond de pension suisse pour une bouchée de pain, et aujourd'hui, l'avenir des agents statutaires y est bien compromis...

Conclusoin :

**La privatisation conduit à plus d'incertitudes
et à une dégradation des conditions de travail !**

Bien que Mme Galant affirme agir dans l'intérêt des voyageurs, c'est pur mensonge. Avec un tel démantèlement des conditions de travail, **le service aux voyageurs ne peut que se dégrader également**. Et c'est au portefeuille que ça fera le plus mal. Elle prévoit une dérégulation tarifaire, avec un projet d'augmenter le prix des billets pendant les heures de pointe, de laisser les compagnies privées imposer leur prix, et ce serait une illusion que de penser qu'ils les baisseront... Sachez qu'un billet de train en Grande-Bretagne, précurseur dans la libéralisation, coûte en moyenne 3 fois plus cher que chez nous.

Bref, ce ne sont ici que les mesures principales, mais il est clair que l'objectif central de la ministre, et des gouvernements successifs depuis 25 ans, est de démanteler les dernières pièces de notre chemin de fer public et de **privatiser** celles qu'ils peuvent rentabiliser. Aussi, ils laisseraient les trains peu fréquentés à la charge de la SNCB, qui serait de plus en plus dans le rouge, avec

une dette de plus en plus lourde... avec sans doute le même destin que la Sabena. Ce n'est pas un manque de moyens financiers qui nous impose les privatisations, mais une **volonté politique délibérée** pour détourner plus de profit vers le système capitaliste en crise.

Pour gagner l'opinion publique à leur sinistre cause, ils n'hésitent pas prétendre « soutenir les usagers » avec leur prétexte du « service minimum » le jour de grève. Soyons clair : le « service minimum » n'est pas nécessaire pour des raisons de sécurité publique. A part pour satisfaire les patrons pour que leurs employés arrivent au travail, il s'agit bel et bien d'une attaque en règle contre le droit de grève, une attaque contre tous les travailleurs.

D'autre part, on se soucie bien peu des besoins des utilisateurs, la qualité du service étant de toute façon déjà minimale tous les jours, à cause des insuffisances en personnel et des coupes budgétaires.

Leur stratégie est de sous-financer et de faire périr progressivement le service et l'image de la SNCB, pour que tous arrivent à la fausse conclusion que « le service public est inefficace, il faut privatiser... »

Pourtant, les services publics bien financés permettent un accès à des besoins de base de notre vie quoti-

dienne pour tous, et en particulier aux plus précarisés : c'est un acquis important de notre bien-être social.

Alors, que faire ?

Le gouvernement Michel-De Wever n'a aucune intention de négocier le fond de sa politique d'austérité, Galant veut imposer coûte que coûte la privatisation de la SNCB; **à nous d'y résister avec un rapport de force interprofessionnel assez puissant pour les faire plier !** Avec leur capacité à bloquer une bonne partie du pays, les cheminots peuvent en être un levier important. C'est donc une très bonne nouvelle que la CGSP-

ACOD Cheminots ait lancé un plan d'action de grèves régionales tournantes en octobre ; une seule incompréhension est sa non-participation au mouvement général le 7 octobre... Nous regrettons également la position de la CSC-Transcom qui ne se joint pas aux actions de la CGSP-ACOD, et qui couvre de fait les plans de la ministre. Il s'agira néanmoins de chercher une solidarité à la base avec les camarades de la CSC lors des grèves !

Nous ne pourrions pas gagner le combat du rail sans gagner la bataille de l'opinion publique.

**Les voyageurs ne sont pas « pris en otage par les grévistes »,
comme les médias aiment le répéter.**

**Les cheminots et les usagers sont pris en otage par le gouvernement
qui veut détruire notre service public !**

Mobilisons-nous et exigeons aux syndicats une campagne d'information claire et correcte dans ce sens et l'organisation d'actions de solidarité usagers-cheminots pour unir nos forces. Pourquoi ne pas organiser par exemple un grand débat public, ouvert à tous et médiatisé, sur l'avenir de nos chemins de fer, dans un hall de gare ?

Dans ce combat, il est possible que la ministre mette quelques cacahuètes sur la table de négociation, mais méfions-nous de ses belles promesses. Exigeons toute la lumière sur les négociations avec la ministre. C'est

un droit légitime pour les grévistes et autres camarades qui s'investissent aux piquets. C'est aussi à eux de décider démocratiquement, dans des assemblées, si les propositions de la ministre sont acceptables, et de décider de la suite à donner au mouvement.

Les cheminots français et allemands ont mené de grandes luttes récemment avec certaines victoires. Cherchons le chemin de l'unité avec eux. Engageons-nous contre le diktat du capital et de nos gouvernements à son service. Ensemble, les travailleurs européens peuvent les faire reculer.

Déclarez-vous en grève !

Tous les cheminots sont couverts par le préavis de la CGSP-ACOD.

(Seuls les affiliés de ces derniers percevront une indemnité.)

Usagers-cheminots, venez renforcer les piquets !

Le rail n'est pas à vendre !

Tous ensemble contre la politique d'austérité du gouvernement !

**Pour une société de chemin de fer unique, 100 % publique, gérée
démocratiquement par des comités d'usagers et de cheminots !**



Ligue Communiste des Travailleurs

Section belge de la Ligue Internationale des Travailleurs - Quatrième Internationale (LIT-QI)

www.lct-cwb.be - lct.cwb@gmail.com - www.facebook.com/LigueCommunisteDesTravailleurs

Ne jetez pas ce tract sur la voie publique, passez-le plutôt à un camarade. - Ed. resp. : J. Talpe, rue de l'Elan, 73 - 1170 Bxl

Ter verdediging van het openbaar spoor: Spoorwegarbeiders-gebruikers, dezelfde strijd!

Het wordt ernstig voor het openbaar spoor: het bezuinigingsbeleid van de federale overheid duwt ons dieper in de privatisering! En alle werkers, zij het spoorwegarbeiders of gebruikers van de NMBS, zullen eronder lijden.

De minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, presenteerde haar “strategische visie voor het spoor” in juli, en de managers van de spoorwegmaatschappijen (NMBS, Infrabel en HR-Rail) moeten die omzetten in concrete plannen tegen eind oktober. In haar “visie” voor een zogenaamde “modernisering” komen **drastische bezuinigingen aan het licht van meer dan 3 miljard euro in 5 jaar** (2015-2019), bij te tellen op die van de regering Di Rupo. Dit betekent een vermindering van ongeveer 20 % van de jaarlijkse staatstoewijzing: een echte liquidatie! En met minder middelen, de kern van de zaak, moeten de spoorwegarbeiders er nog een schep bij doen: voor dezelfde periode eist ze een **productiviteitstoename van 20 %!** Vooral door de vernietiging van banen met het niet vervangen van de 7000 werkers die op pensioen gaan (van de ongeveer 33 000 nu in dienst).

Ze voorziet ook de **afschaffing van HR-Rail**, de enige die spoorwegpersoneel tewerk stelt, voor Infrabel

of voor de NMBS. Hoe zit het met de reclassering van de 900 statutaire werkers van HR-Rail? Hoe zit het met het unieke statuut voor alle spoorwegarbeiders? Het kan haar uiteraard niet schelen, want het uiteindelijke doel is de **liberalisering van het nationale personenvervoer** (voorzien voor 2019-2021), dat wil zeggen, de volledige openstelling van de “rail markt” voor privé-bedrijven, zoals in de luchtvaart: reizen we straks met “low cost” Virgin treinen?

In de sinds meerdere jaren geliberaliseerde sector van het goederenvervoer hebben de spoorwegarbeiders nu al de slechte ervaring. Nadat de NMBS haar activiteit van goederentransport heeft overgeheveld naar een dochteronderneming (B-Logistics), heeft ze die voor een appel en een ei verkocht aan een Zwitsers pensioenfonds. En vandaag staat de toekomst van het statutaire personeel op de helling.

Per slot van rekening:

Privatisering leidt tot meer onzekerheid en een verslechtering van de arbeidsvoorwaarden!

Mevrouw Galant beweert te handelen in het belang van de reizigers: pure leugen. Met een dergelijke ontmanteling van de arbeidsomstandigheden kan **het personenvervoer alleen maar meteen verslechteren**. En we zullen het vooral voelen in de portemonnee. Ze voorziet een tarievenderegulering, met een project om de ticketprijzen te verhogen tijdens de piekuren en de particuliere bedrijven toe te laten hun prijzen op te leggen – prijzen die zeker niet zullen dalen. Wist u dat een treinkaartje in Groot-Brittannië, een pionier in de liberalisering, gemiddeld drie keer duurder kost dan bij ons?

Kortom, dit zijn de belangrijkste maatregelen, maar het is duidelijk dat het er voor de minister, en voor de opeenvolgende regeringen sinds 25 jaar, essentieel om gaat de laatste stukken van ons openbaar spoor te ontmantelen en al wat geld kan opbrengen **te privatiseren**. Ze zullen de weinig gebruikte treinen wel overlaten aan de NMBS, die steeds verder in het rood zal gaan,

met een steeds zwaardere schuldenberg, en uiteindelijk een toekomst zoals die van de Sabena. De privatisering wordt niet opgelegd door een gebrek aan financiële middelen, maar door **een bewust beleid** om meer winst over te hevelen naar het kapitalistische systeem in crisis.

Om de publieke opinie te winnen voor hun sinistere zaak, aarzelen ze niet om “het belang van de gebruiker” voor te wenden met hun eis van “minimale dienstverlening” bij staking. Laten we duidelijk zijn: de “minimale dienstverlening” is niet nodig is voor de openbare veiligheid. Ze doen de bazen plezier wanneer hun werkers kunnen komen werken, en het is vooral een aanval tegen het stakingsrecht, een aanval tegen alle werkers.

Aan de andere kant zijn ze wel weinig bezorgd om de behoeften van de gebruiker, want de kwaliteit van de dienstverlening is in elk geval dagelijks al minimaal, als gevolg van personeelstekort en bezuinigingen.

Hun strategie stuurt aan op een onderfinanciering en een geleidelijke afbraak van de dienstverlening en het imago van de NMBS, zodat iedereen tot de verkeerde conclusie komt dat “de openbare dienst inefficiënt is en moet worden geprivatiseerd...”

Maar goed gefinancierde openbare diensten maken de toegang mogelijk tot de basisbehoeften van ons dagelijks leven voor iedereen, en vooral de minder be-

goeden: het is een belangrijke verworvenheid van onze sociale welvaart.

Dus, wat te doen?

De regering Michel-De Wever heeft helemaal niet de bedoeling te onderhandelen over de essentie van haar beleid van soberheid. Galant wil kost wat kost de privatisering van de NMBS opleggen; **aan ons om ons ertegen te verzetten met een voldoende sterke inter-professionele krachtenverhouding om ze te stoppen!** Met hun vermogen om een groot deel van het land plat te leggen kunnen de spoorwegaarbeiders daarbij een belangrijke hefboom zijn. Het is dus heel goed

nieuws dat die van de CGSP-ACOD een actieplan hebben opgezet van roterende regionale stakingen in oktober; het is alleen jammer dat ze niet deelnemen aan de algemene beweging van 7 oktober. Wij betreuren ook de positie van CSC-Transcom, die niet aansluit bij de acties van CGSP-ACOD, en zo in feite de plannen van de minister laat doorgaan. Dat neemt echter niet weg dat we tijdens de stakingen de solidariteit aan de basis zoeken met de kameraden van de CSC!

We kunnen de strijd van het spoor niet winnen zonder de strijd van de openbare opinie te winnen. De reizigers zijn niet “gegijzeld door de stakers,” zoals de media het graag herhalen. De spoorwegaarbeiders en de gebruikers worden gegijzeld door de regering die onze openbare dienst wil vernietigen!

Laat ons mobiliseren, laat ons van de vakbonden eisen een duidelijke en correcte informatiecampagne op te zetten in die zin, en solidariteitsacties van spoorwegaarbeiders en gebruikers te organiseren om onze krachten te bundelen. Waarom niet een groot publiek debat over de toekomst van onze spoorwegen organiseren in de hall van een treinstation, open voor iedereen en met de media erbij?

In deze strijd is het mogelijk dat de minister wat kruimels op de tafel van de onderhandelingen voorschotelt, maar laat ons op onze hoede zijn voor mooie beloften. We moeten duidelijkheid eisen inzake de onderhande-

lingen met de minister. Het is een legitiem recht voor de stakers en andere kameraden die zich inzetten in de stakerspiketten. Het is ook aan hen om democratisch in vergaderingen te beslissen of de voorstellen van de minister aanvaardbaar zijn, en om te beslissen hoe de beweging verder te zetten.

De Franse en Duitse spoorwegaarbeiders hebben onlangs een grote strijd gevoerd met een aantal overwinningen. Laat ons de weg van de eenheid met hen zoeken. Laat ons ons inzetten tegen het dictaat van het kapitaal en van onze regeringen in zijn dienst. Samen kunnen de Europese werkers hen doen wijken.

Verklaar je in staking!

Alle spoorwegaarbeiders worden gedekt door de aanzegging van CGSP-ACOD.
(Alleen de leden ervan krijgen een vergoeding.)

Gebruikers en spoorwegaarbeiders, kom de piketten versterken!

Het spoor is niet te koop!

Allen samen tegen het bezuinigingsbeleid van de regering!

Voor een unieke spoorwegmaatschappij, 100 % publiek, democratisch beheerd door comités van gebruikers en spoorwegaarbeiders!



Communistische Werkersbond

Belgische afdeling van de Internationale Werkersbond - 4e Internationale (IWB-4e Int)

www.lct-cwb.be - lct.cwb@gmail.com - www.facebook.com/LigueCommunisteDesTravailleurs

Werp dit niet op de openbare weg, geef het liever door aan een kameraad. Ver.Uitg.: J. Talpe, Elandstr. 73 - 1170 Brussel