

UNE PRIVATISATION, MÊME PARTIELLE, ÇA SE PRÉPARE... EN INTERNE ET AUPRÈS DE L'OPINION PUBLIQUE MANIPULÉE

La CSC-TRANSCOM a pu prendre connaissance, via la presse, d'une réduction drastique des effectifs à INFRABEL et dans ses filiales, Tuc Rail et Ixilio. Plus de 4000 emplois passeraient ainsi à la trappe d'ici 2020.

Bien que nous n'ayons officiellement pas été informés en tant qu'organisation syndicale, la CSC-TRANSCOM tire la sonnette d'alarme depuis des mois en interne. En effet, nous constatons tous les jours la mise en œuvre d'une politique de détricotage de l'entreprise !

Politique délibérée ou réponse à des impératifs budgétaires ? Peu importe le scénario, il se fait sur le dos du personnel et des missions essentielles du rail en Belgique !

Dans un document présenté aux seuls cadres d'INFRABEL que la CSC-TRANSCOM a pu consulter, il est effectivement prévu de réduire la voilure de 20% au niveau du personnel.

Lorsque nous avons interpellé la direction sur le sujet en octobre, elle a répondu : « *En ce qui concerne les chiffres de l'Executive day, c'est vrai que l'emploi va diminuer, mais ce ne sont encore que des prévisions, nous n'avons pas fixé de chiffres précis* ». Etant donné que ce sont les mêmes chiffres qui se retrouvent aujourd'hui dans les médias, sans avoir informés les premiers concernés- le personnel et leurs représentants - on peut vraiment se demander quelle valeur INFRABEL accorde encore à son personnel et au dialogue social ?



ECONOMIES ? LA CSC-TRANSCOM DEMANDE UN AUDIT AU PARLEMENT DES FILIALES ET DE LA SOUS-TRAITANCE !

Depuis des années, le personnel d'INFRABEL se réduit mais les missions de TUC RAIL, sa filiale privée, augmentent. Et le travail lui, ce n'est pas TUC RAIL qui le réalise mais ce sont des dizaines de chantiers qui sont donnés au privé, par le biais de la sous-traitance.

Du 26 juillet 2012 au 31 décembre 2016, il y a eu 1062 demandes de marchés publics d'INFRABEL. L'appel à la sous-traitance s'est accentué de manière exponentielle, puisque 621 appels d'offres sur les 1062 concernent la seule année 2016 !¹ Soit 6 X plus en moyenne que les autres années !

¹ <https://enot.publicprocurement.be/>

Il y a plusieurs sortes de marchés publics : les accords-cadres pour l'achat de matériel ou le recours à une technicité dont INFRABEL ne dispose pas, au niveau IT notamment.

Ce n'est pas de cela que nous parlons. A côté de ces types de marchés, nous avons retrouvé une série d'appels d'offres pour du travail qui pourrait tout à fait être réalisé par les cheminots d'INFRABEL.

Ils ont l'expertise, ils ont l'expérience et ils sont payés pour. Mais INFRABEL les cantonne à un rôle de surveillant de chantier ! Leur véritable travail, celui pour lequel ils ont été engagés et formés est effectué par des sous-traitants, voire des sous-traitants de sous-traitants qui ne maîtrisent parfois même pas une des deux langues nationales !

Nous avons eu écho d'une société qui avait une seule personne parlant le français et qui devait servir d'interlocuteur à INFRABEL pour 8 chantiers différents ! Et ce pour s'occuper du réseau ferroviaire où la sécurité du personnel et des voyageurs est le maître mot...

Un exemple parmi d'autres de ces marchés : I-I.SE-57/52/4/... Cahier spécial des charges n° 57/52/4/15/024 - Ligne 34 : Liège-Guillemins / Hasselt - Tronçon : Liège-Palais / Herstal (voies électrifiées en 3 kV) - Assainissement de la voie à Liège-Vivegnis. 06/06/2016. Description: Cette entreprise comprend principalement: • la pose et la dépose des signalisations ferroviaires de ralentissement ; • la dépose de la voie ; • le terrassement jusqu'au fond de coffre ; • la mise en place de la sous-couche et du ballast ; etc.



Aux interpellations de la CSC-TRANSCOM, INFRABEL répond que la sous-traitance est réservée aux nouveaux projets mais qu'il arrive que la société y fasse appel pour l'entretien du réseau comme à Anvers par exemple, où « personne ne veut travailler »...

Par ailleurs, INFRABEL se sent « obligée de se tourner vers le privé pour entretenir certaines lignes sous peine de devoir les fermer par manque de personnel ».

Quant aux sous-traitants qui ne parlent ni français, ni néerlandais, cela est « autorisé par l'Europe, dès lors qu'il y a un traducteur ». Et de toute façon, « la responsabilité d'INFRABEL s'arrête au giron d'INFRABEL. S'il y a des soucis avec des entrepreneurs, c'est de leur responsabilité... ».

Nous pourrions entendre ces arguments si nous n'avions pas assisté ces dernières années à une diminution constante du personnel, à des périodes sans recrutement, à la diminution drastique du

recrutement de personnel de maintenance statutaire au détriment de fonctions managériales contractuelles... Et à la mainmise grandissante des entreprises privées sur des matières autrefois dévolues aux Chemins de fer belges.

Les cheminots se demandent, à juste titre, s'ils ne finissent pas par être la vache à lait de certains intérêts privés. La CSC-TRANSCOM a dénoncé des pratiques de surfacturation.

Une société privée a loué une machine à INFRABEL pour assurer un marché public qu'elle avait remporté. INFRABEL lui a loué la machine à 1500 euros. Et la société privée l'a refacturée à INFRABEL pour 4000 euros ! La direction d'INFRABEL a admis que ce cas était réel et qu'elle avait pris les mesures pour y mettre un terme.

Nous avons eu écho de ce fait simplement en discutant avec les agents de terrain. Ce que la CSC-TRANSCOM aimerait savoir, avant de décider de liquider 4000 emplois, c'est combien de fois et pour quels montants ce genre de dérive a existé (ou existe toujours...).

Nous ne sommes pas partisans des économies à tout crin, de manière linéaire comme cela se passe actuellement. Par contre, nous sommes pour une gestion saine des deniers publics. Dans ce cadre, un audit parlementaire de ce genre de pratiques nous semble tout à fait opportun.

ECONOMIES ? LA CSC-TRANSCOM DEMANDE QU'INFRABEL ASSURE AU MOINS SES MISSIONS ESSENTIELLES !

En septembre de cette année, la CSC-TRANSCOM et Navetteurs.be ont dénoncés le fait que, pressé par les économies drastiques du gouvernement, INFRABEL envisageait de désélectrifier certaines lignes. Suite à ces révélations, le ministre Bellot est intervenu auprès d'INFRABEL pour y mettre son veto. Pour le gouvernement, des économies oui, mais elles ne peuvent pas mettre en péril le plan de transport et le développement de la mobilité par rail.

Aujourd'hui, nous retrouvons pourtant dans la presse une argumentation similaire chez INFRABEL : « Le groupe a déjà prévenu qu'en raison des économies imposées par le Fédéral, le renouvellement de certaines infrastructures est reporté au-delà de 2020 en ce qui concerne le maintien de capacité (entretien du réseau etc.). »²

Et pourtant, au niveau du réseau justement, il y a urgence ! Et ce n'est pas nous qui le disons, mais la société !

D'après une présentation réalisée par INFRABEL le 8 mai 2015 auprès des stakeholders³, les défis relatifs à la maintenance du réseau ne manquent pas :

- 1 km de ligne sur 4 est à remplacer ;
- 225.000 traverses sont à remplacer ;
- 1 sous-station de traction sur 5 est à renouveler ;
- 50% des passages à niveau sont à réaménager ;
- 80% des ponts en maçonnerie datent d'avant la 1ère Guerre mondiale.

INFRABEL est-il encore capable, financièrement et en termes de personnel d'assurer au moins le maintien de capacité du réseau ?

² L'Echo, 10/01/17

³ In: PPI 2015-2019 d'Infrabel - Recommandations, par Navetteurs.be, IEW, Test-achats et Treinrambus, page 3.



La CSC-TRANSCOM s'inquiète. Non seulement pour les agents, qui ont besoin de savoir ce que l'avenir leur réserve mais aussi pour la sécurité des voyageurs et du personnel !

ECONOMIES ? LA CSC-TRANSCOM DÉNONCE UNE STRATÉGIE POLITIQUE BIEN RÔDÉE



20% de moyens en moins, 20% de productivité en plus. Mais... il faut faire (beaucoup) mieux qu'hier. Voilà ce que le gouvernement impose aux cheminots et aux entreprises. La demande est légitime, le service ferroviaire n'est pas optimal, c'est le moins que l'on puisse dire, mais ne pas donner les moyens aux entreprises d'atteindre cet objectif, c'est les condamner à l'échec.

Ce n'est pas neuf. Ce gouvernement n'a pas inventé l'eau chaude. Il s'agit tout simplement de répondre à des impératifs budgétaires certes, mais aussi de mettre en place une stratégie bien connue, verbalisée par Noam Chomsky aux Etats-Unis : « C'est la technique standard de la privatisation: désinvestir, veiller à ce que les choses ne fonctionnent pas, les gens se fâchent, et vous remettez l'activité aux capitaux privés ».⁴

Le Syndicat de la Fonction Publique du Québec (SFPQ) a une vision bien établie de ce que doit être et ne pas être un service public. Tout comme dans nos États européens, le gouvernement québécois s'attaque aux services publics avec les mêmes arguments, la même idéologie. En 2005, le SFPQ décide de riposter en créant une « Plate-forme pour une fonction publique forte et démocratique ».

Dans leur analyse, ils démontrent comment on passe lentement d'une vision « démocratique » du service public à une « vision d'affaires », centrée sur les mêmes objectifs qu'une entreprise privée. Par exemple, il ne s'agit plus de :

- Offrir les meilleurs services, mais de « rentabilisation des services », tout comme il faut « rentabiliser » une entreprise.
- Il faut « faire plus avec moins ». Ne plus offrir aux citoyens tous les services auxquels ils ont droit et la mobilité à laquelle ils aspirent mais se concentrer sur « les missions essentielles », se spécialiser, se focaliser sur le core-business.
- Il ne faut pas donner tout le personnel nécessaire à la mise en œuvre d'un service de qualité mais il faut « remplacer 2 agents sur trois ou 1 sur quatre ». Tout comme une entreprise privée ne s'embarrasse pas de personnel si ce n'est pas absolument nécessaire. Etc.

Ce tableau dessiné par le Syndicat de la Fonction publique du Québec, nous a interpellés. Même discours, même arguments, même matraquage qu'en Belgique... les similitudes sont frappantes !

⁴ "That's the standard technique of privatization: defund, make sure things don't work, people get angry, you hand it over to private capital". In: The State-Corporate Complex: A Threat to Freedom and Survival, by Noam Chomsky Text of lecture given at the University of Toronto, April 7, 2011.

On prépare clairement l'opinion publique à une privatisation grandissante. Et cela concerne l'ensemble des cheminots, qu'ils soient à INFRABEL, à la SNCB ou à HR RAIL.

Depuis des mois, le même discours est répété, tantôt par certains politiciens, tantôt par la direction elle-même :

- Inefficacité d'un chemin de fer public : « trains en retard, bondés, sales » et « dette abyssale ».
- On dénonce ensuite : « l'inefficacité en interne », « les procédures sclérosées », « la réglementation d'un autre temps », « les missions non-liées au core-business... »
- On dénigre le personnel : il serait « peu productif », « souvent malade », « trop bien payé en regard du travail fourni », « trop souvent en congé »...

Et puis on présente l'alternative : seule une transformation en profondeur pourra « sauver » l'entreprise et pour cela, il faut au moins lui appliquer les standards du privé.

Dans le langage politique, dites « moderniser », « accompagner le changement », « se transformer »...

Conclusion : si c'est pour faire « comme dans le privé », autant privatiser !



On prépare l'opinion publique mais pas seulement !

Dans les faits, en privant l'entreprise d'une partie significative de ses moyens de fonctionnement, le gouvernement la met dans l'impossibilité d'assurer les missions qu'il a lui-même définies dans sa vision stratégique !

L'ex-ministre de la Mobilité, Mme Galant l'avait dit et répété: elle ne veut pas de la privatisation. « J'appelle à préparer la libéralisation du secteur mais je suis opposée à une privatisation de l'entreprise ». Il faudra rendre la SNCB « performante », a renchérit la ministre MR, évoquant l'ouverture du marché du rail. « Tout le monde doit concourir au même objectif », précise-t-elle. « Si on ne prend pas des mesures pour moderniser la SNCB, on va droit dans le mur et privatiser sera inévitable. Si on ne prend pas des mesures, alors, nous aurons un Sabena bis, et je ne veux pas ça dans mon bilan ».⁵

Personne n'en veut, mais tout le monde en parle... Alors que la solution émane du même pouvoir exécutif : desserrer les cordons de la Bourse, et donner de l'oxygène au rail, ça ira tout de suite mieux !

Donc, pour les cheminots, les navetteurs et les syndicats, le message est clair : soit vous acceptez toutes les mesures du gouvernement et de la direction, soit c'est la faillite et la privatisation... Le mot est lâché. La machine est en marche.

C'est à l'image d'un gouvernement qui prétend organiser la concertation sociale, mais qui privilégie finalement le passage en force pour imposer sa vision...

Après avoir bien démolé ce qui existe, en diminuant d'année en année la dotation allouée aux Chemins de fer belges, la démonstration vous est servie : le privé c'est tellement mieux et tellement

⁵ Jacqueline Galant: « Si on ne modernise pas la SNCB, ce sera une Sabena bis ». In : Le soir online, 1^{er} décembre 2014.

plus efficace... Vous entendrez probablement que si c'est privatisé demain, ce n'est pas une décision politique mais que ce sera entièrement de votre faute ! Vous les cheminots, vous les syndicalistes, vous les citoyens qui n'avez rien compris !

Erreur.

A la CSC-TRANSCOM, nous avons très bien compris au contraire. C'est juste que nous n'en voulons pas. Personne n'a réussi à nous faire la démonstration que privatisation rime avec efficience, meilleures conditions de travail, emplois, diminution des prix... au contraire !

Nous continuerons à le dénoncer. Nous continuerons à plaider, avec les cheminots, avec les voyageurs, avec les citoyens, pour un service ferroviaire de qualité, bien géré, disposant des moyens nécessaires, humains, financiers et techniques pour assurer une réelle mobilité verte dans ce pays.

