

NOUS, LES PRIVILÉGIÉS, AVONS DROIT DE RÉPONSE

Sur « Matin Première » (RTBF), le Ministre Crucke est revenu sur l'avenir des cheminots avec sa vision néolibérale. Pour lui, notre entreprise ferroviaire est la dernière des Mohicans en matière de recrutement de cheminots statutaires. De plus, lors de cette interview, il a affirmé que le statut faisait souffrir notre entreprise et n'apportait pas de plus-value aux travailleurs. Les cheminots seraient des « privilégiés ».



Le Ministre est obnubilé par la libéralisation progressive du transport ferroviaire national de voyageurs. Il met en avant une modernisation qu'il dit indispensable, où la productivité et la flexibilité seraient les éléments moteurs de cette réforme.

Quelques éléments de réponse syndicale

Pour rappel, Monsieur le Ministre, « les privilèges des cheminots sont des compensations aux désavantages du métier ». De nombreux cheminots ont été choqués par vos propos, et à juste titre. Ils sont confrontés à des conditions de travail exigeantes et ne considèrent pas leur statut comme un privilège, mais bien comme une compensation légitime. Quelques exemples non exhaustifs : le personnel des trains travaille jusqu'à 50 heures par semaine, avec des prestations qui débutent en pleine nuit ou se terminent très tard, selon des horaires constamment fluctuants. Les agents en gare ou en cabine de signalisation travaillent en équipes continues, parfois sept nuits d'affilée, y compris à Noël et au Nouvel An. Les agents de la voie interviennent souvent la nuit et le week-end pour entretenir les infrastructures ferroviaires. Etc. De quelle flexibilité parle le ministre ?

Le statut



Le ministre affirme que le statut n'apporte aucune plus-value pour les cheminots. Pourtant, le passage d'un emploi statutaire à un CDI (voire un CDD) constitue une précarisation de l'emploi : un contractuel est plus facilement licencié et, dans la majorité des cas, moins bien rémunéré.

Affirmer que le statut « fait souffrir l'entreprise ferroviaire » est faux. Le maintien du statut n'est pas une affaire de nostalgie, mais bien une condition pour l'avenir et la sécurité ferroviaire. Un service public ferroviaire fort a besoin de personnel compétent, bénéficiant de conditions de travail stables, et non d'une flexibilité imposée. La qualité du service ferroviaire en dépend. Les métiers du rail nécessitent des formations longues et une expérience approfondie. Le statut permet de fidéliser les travailleurs. Le taux de départs volontaires des contractuels est trois fois plus élevé que celui des statutaires. La protection contre un licenciement arbitraire qu'offre le statut est cruciale pour garantir que les agents puissent prendre, en toute indépendance, les décisions qui s'imposent pour la sécurité ferroviaire, sans crainte de représailles. Le statut est aussi un levier d'attractivité pour recruter de nouveaux cheminots.

Ce qui fait réellement souffrir l'entreprise

Ce ne sont pas les travailleurs statutaires, mais bien le manque d'unité de commandement dans le rail, pourtant essentiel à l'efficacité du service. L'insuffisante coopération entre les directions des différentes entités. Le sous-investissement dans l'infrastructure, qui limite la capacité du réseau, parfois saturé. Le recours à des consultants, à l'origine de restructurations déconnectées du terrain. Etc, etc... On aurait aimé entendre le ministre parler de ces problèmes.

Sur le projet de protocole d'accord

Le mot est clair : il s'agissait d'un projet de protocole d'accord, et non d'un accord. Dans sa déclaration, le ministre balaie le refus clair et démocratique exprimé par les cheminots. Notre base s'est exprimée : le Comité national du 9 octobre 2025 l'a rejeté à 79 %.

Pourquoi ?



Certes, certains points du projet de protocole d'accord ont été appréciés : le maintien de HR Rail comme employeur juridique et centre du dialogue social, et la limitation du transfert des compétences vers la SNCB et Infrabel.

Mais, sous couvert de « modernisation », le projet introduit une refonte profonde de la politique du personnel : à partir du 1er janvier 2028, le recrutement contractuel deviendrait la norme, reléguant le statut à une exception. Pourtant, l'accord gouvernemental ne prévoit pas la suppression du statut, mais une modernisation dans le respect des droits existants.

Plus grave encore, le projet introduit le principe de « force économique majeure » dans le cadre de la libéralisation. En cas de perte de parts de marché ou de difficultés financières, l'entreprise pourrait licencier du personnel statutaire et contractuel.

Autre élément inacceptable : en cas de désaccord d'une organisation syndicale reconnue sur ces principes, le recrutement contractuel s'appliquerait automatiquement. Le dialogue social est ainsi réduit à devoir choisir entre la peste et le choléra. D'ailleurs, et ceci reflète peut-être la vision du dialogue social du ministre et des CEO, le préaccord prévoit que des conventions collectives pour les contractuels pourraient être imposées par la direction sans l'accord des syndicats. Ce serait pire que dans le privé et une première en Belgique !

Pour terminer, un mot sur la libéralisation

Rappelons que celle-ci n'est pas une fatalité, contrairement à ce que laisse entendre le ministre. La déclaration gouvernementale laisse la porte ouverte à deux scénarios en 2032 : lancer un appel d'offres ou attribuer directement le service à la SNCB. Le projet de protocole d'accord le mentionne explicitement : « Les parties soutiennent que toutes les initiatives soient prises afin de maintenir les missions de service public dans le chef de la SNCB. » Une attribution directe reste donc parfaitement possible, même avec les règles européennes actuelles.

Et maintenant ?

Au dossier des pensions s'ajoute désormais le dossier « Crucke».



Pour toutes ces raisons, l'ensemble des organisations syndicales se réuniront le 29 octobre 2025 afin de lancer un plan d'action commun et de répondre à cette casse sociale sans précédent.

