Le combat exemplaire des cheminots britanniques

Le 06-10-2016

Télécharger ou imprimer au format PDF

Les grèves de la Southern Railway et de l'Eurostar, début août dernier, ont été menées par le syndicat britannique RMT (Railway, Maritime, Transport Union), syndicat national des salariés des transports de Grande-Bretagne, regroupant 80 000 adhérents, affilié au TUC britannique (Trade Union Congress - 7 millions d'adhérents).

Sous la direction de Bob Crow[1], qui fut son secrétaire général de 2002 jusqu'à sa mort en 2014, le RMT est devenu le porte-drapeau du syndicalisme de lutte de classe en Grande-Bretagne. Il a rompu tout lien avec le Labour Party, combattu contre la guerre en Irak, mené campagne pour la sortie de l'Union Européenne sur des bases de classe et a combattu pour la re-nationalisation du rail et le retour au monopole public du transport en Grande Bretagne.

En 2013, le RMT va marquer une certaine rupture avec la CES (sans se désaffilier de sa branche transport - ETF), adhérer à la Fédération Syndicale Mondiale et intégrer son conseil présidentiel.

Le RMT a animé de nombreuses luttes et grèves durant ces 15 dernières années, dans les différentes compagnies ferroviaires privées, comme dans les plateformes offshores et dans son bastion du métro de Londres.

Sous l'actuelle direction de Sean Hoyle, son président et de Mike Cash, son secrétaire général, le RMT anime une campagne nationale « *keep the guard on the train* » (gardons le contrôleur dans le train). Cette campagne menée contre la volonté des compagnies ferroviaires privées de supprimer l'accompagnement systématique des trains par un agent embarqué est de grande ampleur. Les compagnies, pour réduire les effectifs, mettent en place les opérations de contrôle avant l'embarquement des passagers et confient au conducteur du train la fonction de fermeture des portes.

En France, cette régression appelée « *Equipement Agent Seul* » (EAS) a été imposée depuis une quinzaine d'années en Ile-de-France. La SNCF et les conseils exécutifs régionaux (de droite comme de gauche) veulent l'étendre à tout le pays.

La campagne « *Keep the guard on the train* » du RMT britannique veut unir les cheminots des différentes compagnies, en lutte pour leurs emplois, aux usagers excédés par la dégradation du service des transports ferrés britanniques privatisés depuis plus de 20 ans. La privatisation fut initiée par M. Thatcher, sous prétexte d'une « ouverture à la concurrence », en application de la directive 91/440 de l'Union européenne qui demandait à tous les États membres de séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de l'exploitation des

services de transport. La privatisation fut pratiquement achevée par John Major. Son successeur Tony Blair travailliste (élu en 1997) renia son engagement de garder les chemins de fer dans le secteur public. Bien au contraire, il conserva la nouvelle organisation, achevant même le processus en procédant aux dernières ventes qui restaient à faire.

Le RMT et les grévistes ont fait reculer les directions des compagnies privées en Ecosse et dans le Sud-est de l'Angleterre sur le projet d'EAS. Galvanisé par ces victoires, le RMT a lancé début août l'assaut contre la Southern Railway Company, qui exploite le trafic ferroviaire du sud de l'Angleterre.

La Southern Company, dont un des actionnaires majoritaire est Keolis, filiale privée du « *groupe* » SNCF, est spécialisée dans l'exploitation des anciennes compagnies nationales ferroviaires et ex-régies publiques de transport urbain. Keolis est une des compagnies « *laboratoire de la privatisation* » du groupe SNCF et sans aucun doute l'un des futurs « *concurrents* » ferroviaires des cheminots français, avec Transdev, filiale privée de la Caisse des dépôts et consignations.

L'exemple britannique démontre bien, une nouvelle fois, que la pseudo « *ouverture à la concurrence* » n'est rien d'autre que la casse de nos monopoles et services publics. L'objectif poursuivi par les gouvernements, de droite comme de gauche, est de liquider les conquêtes sociales et populaires, les services publics, pour les remplacer par des entreprises privées. Celles-ci engraissent leurs actionnaires au détriment de la qualité du service et grâce à la détérioration des conditions de travail et aux licenciements.

Après une manifestation, le 15 juin dernier, devant le siège londonien de la Southern Company, le RMT a consulté ses adhérents fin juillet et lancé une grève de 5 jours à compter du 8 août.

Rappelons-nous que l'action syndicale est très difficile en Grande-Bretagne depuis les lois « *anti-grève* » de Thatcher en 1984, dispositif durci par tous ses successeurs, travaillistes compris.

En effet, pour qu'une grève soit considérée comme « *légale* », il faut que le syndicat consulte ses adhérents à bulletin secret et que le OUI l'emporte à plus de 50% des voix. Chaque votant doit être inscrit sur un listing avec son nom, l'intitulé exact de sa profession, son numéro de Sécurité sociale, etc… Une seule erreur dans ce listing et la grève est déclarée illégale, exposant le syndicat à de lourdes amendes, équivalente au montant perdu par la compagnie « *victime* » de la grève.

L'ex-premier ministre, D. Cameron, a aggravé ce dispositif en rendant obligatoire une participation de plus de 50% des adhérents pour que la grève puisse être déclarée légale. Les piquets de grève sont limités à 6 personnes et toute manifestation est très encadrée par les forces de l'ordre. Le vote à la Southern Railway Company fut sans appel : plus de 90% en faveur des 5 jours de grève à compter du 08 août. La grève fut donc un succès, avec près de 40% des circulations supprimées et des piquets de grève dans plusieurs gares de Londres et du sud du pays. Dès le 3ème jour, sous la pression des grévistes et de l'opinion publique, la direction de la compagnie acceptait de reprendre les négociations.

En même temps, le RMT avait appelé les agents britanniques du service commercial de l'Eurostar à la grève, pendant les 2 week-ends de chassé/croisé touristique d'août pour exiger l'application d'un accord (signé par le patronat) permettant de meilleurs roulements de service aux agents.

Face à l'ampleur du mouvement, du rassemblement devant la gare de Londres Saint-Pancras et face aux suppressions de trains, la direction d'Eurostar a dû céder aux revendications des cheminots.

Pour le Pardem, les syndicalistes du transport dans les pays de l'Union Européenne doivent lutter contre l'EAS, conséquence de la privatisation du rail. Les syndicalistes doivent lutter ensemble contre la détérioration de leurs conditions de travail et la casse du statut des cheminots impulsées par l'UE et, donc, pour la sortie de l'Union Européenne.

[1]- C’est lui qui avait déclaré après la mort de l'ancien Premier ministre Margaret Thatcher: « *En ce qui me concerne, elle peut pourrir en enfer*»

- Se connecter ou s'inscrire pour poster un commentaire