

## LE DROIT DE GRÈVE EN ALLEMAGNE ET LA LUTTE CONTRE LA PRIVATISATION DES CHEMINS DE FERS

La presse bourgeoise ne cesse de multiplier les références à « l'exemple » allemand en matière de service minimum. C'est une réalité : le droit de grève en Allemagne est particulièrement restreint [cf encadré]. Le nombre de jours de grèves est particulièrement réduit par rapport à la France, l'Espagne ou l'Italie<sup>1</sup>.

C'est en prenant en compte ce dispositif législatif particulièrement contraignant et la politique menée par l'appareil syndical, celle du SPD (le Parti social

démocrate allemand) qu'il faut analyser les grèves menées ces derniers temps par les cheminots allemands.

---

1 Entre 1996 et 2005, l'Institut Hans Böckler recense 2,4 jours de grève par an pour 1.000 salariés, contre 145 en Espagne, 87 en Italie, 71 en France et 24 au Royaume-Uni. Il a néanmoins atteint 12 jours en 2006, le chiffre le plus élevé depuis 1993.

### LA PRIVATISATION DE LA DEUTSCHE BAHN : UN ENJEU MAJEUR POUR L'IMPÉRIALISME ALLEMAND.

Depuis plusieurs années, les différents gouvernements ont développé des « réformes » préparant la privatisation de la DB (« *Deutsche Bahn* »), la SNCF allemande. Pour l'impérialisme allemand, la privatisation des chemins de fers est, plus que pour tout autre gouvernement européen, un enjeu stratégique : avec sa position centrale en Europe, la DB peut devenir, à l'échelle continentale, un pivot dans le secteur des transports de marchandises et dans la logistique en complémentarité avec la Poste allemande qui joue déjà un rôle majeur en Europe.

La privatisation est indispensable, à l'échelle européenne, afin de permettre à la DB de s'étendre dans les pays voisins en rachetant les chemins de fer des pays étrangers. En 1994, le gouvernement Kohl met en place la réforme des chemins de fer (la « *Bahnreform* ») : au moment où elle fusionne avec son équivalent est-allemand, la Reichsbahn, la DB subit une transformation de son statut, en passant d'un établissement public à un statut de société anonyme détenue à 100% par l'Etat, et elle est éclatée en une multitude de filiales spécialisées. Les employés de la Reichsbahn, ainsi que les nouveaux embauchés ne disposeront plus du statut de fonctionnaire, qui est ainsi voué à disparaître dans l'entreprise : à la manière de France Telecom, seuls les anciens salariés de l'Ouest continueront à en bénéficier.

Le processus est aujourd'hui bien en marche : la filiale fret de la DB, rebaptisée Railion, a déjà racheté les filiales fret des chemins de fer du Danemark et de

Hollande ; elle s'apprête à acquérir le principal opérateur britannique, EWS, et a des visées en Suisse, en Espagne, en Slovénie. Elle est déjà plus importante que ses deux plus gros concurrents en Europe réunis (les filiales fret de la SNCF et des chemins de fer polonais). La DB a déjà des participations dans des dizaines de filiales hors d'Allemagne.

Pourtant, la privatisation de la DB a dû longtemps être différée en raison de sa faible rentabilité, de l'importance des capitaux nécessaires à la remise en état du réseau d'Allemagne de l'Est et à la construction de lignes à grande vitesse. Mais après une décennie de suppressions massives de postes (de 376.000 postes en 1994, on passe à 228.000 en 2004) et d'investissements publics massifs (194 milliards d'euros durant la même période selon le Bundestag), la DB devient plus présentable aux appétits du capital financier. La privatisation est remise à l'ordre du jour : en novembre 2006<sup>5</sup>, le Bundestag charge le gouvernement d'engager la privatisation d'ici mars 2007. C'est un ministre du SPD, Wolfgang Tiefensee, délégué aux transports, qui est chargé de faire aboutir ce dossier.

---

<sup>5</sup> En 2005, le Parti social démocrate allemand (SPD) a constitué une « grande alliance » avec la CDU/CSU (partis de la bourgeoisie) au Parlement et au gouvernement dirigé par Merkel (CDU). Voir le numéro spécial de CPS sur l'Allemagne (n°102-103 de juin 2005).

### TRANSNET, LE SYNDICAT DE LA DGB, ADAPTE SES STRUCTURES AUX BESOINS DE LA BOURGEOISIE.

Jusqu'à une période récente, le principal syndicat des employés de la DB, TRANSNET (membre de la principale confédération syndicale, la DGB) soutenait la privatisation et en avait activement participé ses préparatifs. Sur son site Internet, le syndicat se positionne ainsi de façon très claire :

« Les défis posés à TRANSNET se modifient et vont continuer à se modifier. Avec l'augmentation de la concurrence en Allemagne, avec la percée des cloisonnements nationaux au sein de l'Europe et avec la poursuite de la globalisation dans le monde entier, les conditions de travail changent – pour chaque individu, mais aussi pour notre syndicat. L'europanisation dans la concurrence et la globalisation sur le marché du rail augmente. Il ne sera pas possible de stopper cette

*tendance. Cette évolution doit être structurée, doit être cogérée. C'est le seul moyen de donner aux travailleuses et aux travailleurs dans notre domaine d'organisation la chance de voir défendre et imposer leurs intérêts. »*

Ainsi, refusant de combattre contre la privatisation, (car « *Il ne sera pas possible de stopper cette tendance* »), la direction syndicale décide donc de « cogérer » la marche à la privatisation. Renonçant à assurer la défense inconditionnelle du statut des cheminots, qui aurait impliqué le combat contre la *Bahnreform*, l'appareil syndical décide de modifier ses statuts. Le syndicat pourra organiser les travailleurs de toute entreprise ayant un rapport avec le rail et non plus des seuls employés de la DB (roulants ou sédentaires). En 2000, quelques années après la « *Bahnreform* », l'ancien syndicat, le

GDed (Syndicat des travailleurs des cheminots) se rebaptise TRANSNET : il s'agit d'adapter les structures du syndicat au futur éclatement de la DB dans le cadre de la privatisation.

Désormais, Transnet se définit ainsi :

*« TRANSNET organise aujourd'hui plus de 280 000 membres. Au total quelque 100 professions et profils professionnels se retrouvent dans notre syndicat. En font partie le conducteur de locomotive tout comme le capitaine sur la mer Baltique au service de Scandlines. En font partie l'employé du service de triage tout comme celui du service de déparasitage chez le fournisseur de télécommunication Arcor. En font partie également le conducteur de Ratrac sur la Zugspitze tout comme le conseiller de voyage au centre de voyage. Y figurent des employés de la Deutsche Bahn AG tout comme des collaborateurs de plus de 280 autres entreprises de transport ferroviaires. »*

### SEPTEMBRE-OCTOBRE 2006 : LES CHEMINOTS CHERCHENT LE COMBAT CONTRE LA PRIVATISATION.

C'est à l'automne 2006 que se sont produites les premières grèves en lien avec la mise en route du processus de privatisation par le Bundestag. Un an auparavant, en 2005, un accord de préservation de l'emploi (BeSiTV), avait été conclu : tous les appareils syndicaux acceptaient des « concessions » (salaires, le temps de travail) permettant de réduire le « coût du travail de 5% », contre la garanties d'emploi aux salariés de la DB jusqu'en 2010.

Ce type d'accord s'est multiplié dans la dernière décennie en Allemagne. Adelheid Hege, de l'IREs (Institut de Recherches Économiques et Sociales), explique ainsi que « le chômage massif a facilité une spirale de concessions au nom de la préservation de l'emploi dans les entreprises comme au niveau des branches, en même temps que l'appel à l'assouplissement des conventions de branche, réputées rigides et décalées, s'est fait plus vif. Dans les conventions collectives, les clauses d'ouverture se sont multipliées, qui permettent aux directions d'entreprises de différer et/ou de réviser à la baisse les augmentations salariales et de demander aux salariés de travailler plus longtemps pour un salaire inchangé. ». Le résultat a été particulièrement concluant pour la bourgeoisie allemande, les coûts du travail n'ayant progressé que de 9,8% depuis 2000 (...), soit la valeur la plus faible dans les pays de l'UE qui affichent une progression moyenne du coût de travail de 22,3% ».

Aussi, lorsqu'en novembre 2006, le Bundestag charge le gouvernement de mener à bien la privatisation de la DB, c'est la colère chez les cheminots dans la mesure où les modalités de privatisation de la DB (séparation ou non du réseau) aurait pour effet de remettre en cause

Pour TRANSNET, il s'est agi de faire preuve de responsabilité en accompagnant ce projet stratégique pour l'impérialisme allemand, notamment en acceptant l'éclatement des statuts, la rigueur salariale et les 150.000 suppressions de postes en dix ans, plutôt que de le combattre.

Les deux autres syndicats de cheminots, GDBa et GDL, numériquement moins importants, ne sont pas sur une ligne fondamentalement différente : aucun ne remet en cause les grands principes de la « Bahnreform » et de la marche vers la privatisation.

En revanche, pour les travailleurs, il devient de plus en plus évident que la privatisation ne peut que contribuer à dégrader les salaires et les conditions de travail. C'est dans cette situation particulière – où se conjuguent les contraintes légales et la politique de l'appareil - que les travailleurs allemands, au cours des mois qui suivent, ont cherché à lutter contre la privatisation.

l'application des garanties d'emploi. L'ensemble des syndicats (TRANSNET, GDBa et GDL) est contraint de combattre pour préserver ces garanties d'emploi issues du BeSiTV, (les salariés ont déjà connu une dégradation sensible de leurs conditions de travail).

Le 13 septembre, faute de garanties de la DB sur la validité du BeSiTV, les syndicats doivent rompre les négociations et organiser des grèves d'avertissement 15 jours plus tard. Entre le 28 septembre et le 6 octobre, plusieurs milliers de cheminots participent à des grèves d'avertissement qui, comme le prévoit la loi, ne durent que deux heures et sont géographiquement éclatées (le 29 septembre en Rhénanie/Westphalie, le 4 octobre à Berlin, le 6 octobre en Bavière). Devant ces succès (quelques milliers de grévistes au total), le 10 octobre, la DB doit mettre sur la table une nouvelle offre qui garantit l'emploi « indépendamment du modèle de privatisation ».

Encore une fois, les appareils syndicaux TRANSNET, GDBa et GDL se situent dans le cadre de la « cogestion », de la marche à la privatisation au lieu de la combattre. Mais pour les cheminots, la lutte pour la préservation de l'accord en 2006 est d'abord perçue comme un biais pour contourner l'interdiction de la grève contre la privatisation considérée comme politique, et à ce titre illégale. Une partie de la bourgeoisie ne s'y trompe pas. Ainsi le chef du groupe parlementaire des Verts au Bundestag, Fritz Kuhn, menace le 16 septembre, dans le Tagesspiegel, les syndicats cheminots : « La grève serait un scandale, parce que la DB et les syndicats essaieraient par ce moyen d'influencer le Parlement ». Ce qui, pour la bourgeoisie allemande, est totalement inacceptable.

### L'ENJEU DU RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION TARIFAIRE.

Le processus de privatisation reste dans l'agenda du gouvernement alors que la DB affiche, début 2007, un bénéfice record de 1,5 milliards d'euros pour l'année précédente. C'est sous la pression des cheminots que les syndicats doivent négocier avec la direction la

convention tarifaire et plus particulièrement les augmentations de salaires pour l'année à venir. Pour la direction de l'entreprise comme pour les bureaucrates syndicaux, l'enjeu est crucial. Il s'agit d'empêcher les cheminots de se saisir de cette bataille pour combattre la

privatisation. Dans le même temps, l'entreprise est contrainte de ne pas céder des augmentations trop élevées de crainte d'être moins attractive pour les futurs investisseurs privés.

Le cycle de négociations est prévu durant trois mois, du 30 mars au 30 juin 2007. Les syndicats TRANSNET et GDBa réclament une augmentation de 7% des salaires et une prime de 150 euros. Mais la surprise vient du syndicat GDL, un syndicat de type catégoriel, qui n'organise que les «roulants» (mais néanmoins la majorité d'entre eux). Il réclame en effet d'une part une augmentation de 30% des salaires, comprenant l'intégration de certaines primes, ainsi que la mise en

place d'une convention propre aux conducteurs, séparée des autres personnels de la DB.

Aussi ambitieuse soit la revendication d'augmentation du salaire (+30%), celle-ci n'est pas jugée illégitime par les autres salariés allemands. La question des salaires est, comme on l'a vu précédemment, devenue centrale tant la réduction du pouvoir d'achat a été massive pour bon nombre de salariés. Et les cheminots allemands, qui traditionnellement n'avaient pas de droit de grève, sont en effet nettement moins payés que leurs homologues européens (la grille démarrant à moins de 1.500 euros net).

### UNE CONVENTION SÉPARÉE : POUR QUEL RÉSULTAT ?

En revanche, il faut s'arrêter attentivement sur la seconde revendication. D'après le syndicat GDL, une convention séparée permettrait de mieux défendre l'intérêt spécifique des conducteurs, en particulier du point de vue des conditions de travail (horaires décalés et découchés à l'extérieur). En fait, l'éclatement de la convention pourrait effectivement favoriser à court terme les conducteurs. Ceux-ci ne sont pas substituables du fait de leur technicité qui demande un investissement lourd de l'entreprise (formation d'un an aux frais de l'entreprise).

Mais en Allemagne, l'essentiel des acquis est concentré dans les conventions collectives de branche (et non par la loi). À ce titre, le patronat allemand n'a cessé d'attaquer la «rigidité» des conventions collectives. Ainsi, lors des élections fédérales de 2005, le programme de Merkel et de la CDU prévoyait explicitement de réduire le poids des conventions de branche au profit de «pactes d'entreprises», dans lesquels chaque entreprise pourrait négocier individuellement des conditions de travail et de salaires sous les normes des conventions collectives...

Beaucoup d'entreprises sortent des conventions et le nombre de salariés couverts par des conventions collectives est en baisse constante<sup>6</sup>. De plus, les écarts de salaires se sont très fortement accrues : en 2006, les augmentations salariales excèdent 3 % dans la métallurgie, la sidérurgie et la chimie (secteurs d'exportation), mais restent bien en dessous de l'inflation dans le commerce (0,9%), le bâtiment (0,7%), et la fonction publique (0,5 %).

L'éclatement de la convention de la DB défendue par GDL ne pourrait ainsi que participer de ce processus de fragilisation des conventions et d'augmentation de la concurrence entre les différentes couches de salariés. D'autres professions ont récemment obtenu une convention spécifique plus favorable que la convention de branche : les pilotes de ligne (au sein du regroupement Cockpit) et les médecins universitaires (Marburger Bund). Mais au final, et comme la bourgeoisie le réclame, cela conduit à la diminution globalement la valeur de la force de travail.

<sup>6</sup> Selon l'IRES, ils ne sont plus que 57% à l'Ouest et 41% à l'Est en 2006, contre respectivement 68% et 56% en 1996.

### 6 AOÛT : LES CONDUCTEURS VOTENT À 95% EN FAVEUR DE LA GRÈVE.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2007, en l'absence d'accord, les directions syndicales sont contraintes, par la détermination des cheminots, d'organiser de nouvelles grèves d'avertissements. Entre le 2 et le 4 juillet, elles sont particulièrement bien suivies, et plusieurs milliers de travailleurs cessent le travail dans certaines villes, à tour de rôle, pendant quelques heures, au maximum de ce qu'impose le droit allemand. Mais dès le 5 juillet, TRANSNET et GDBa reprennent les négociations et stoppent les grèves d'avertissement prévues. Le 9, ils arrivent à un accord : 4,5% d'augmentation (sur les 7% demandés), une prime exceptionnelle de 600 euros et aucune augmentation du temps de travail. Pour les directions syndicales, cet accord est tout simplement «parfait», avec «une solide valeur ajoutée» pour les 134.000 salariés dépendant de la convention. C'est un soulagement pour les directions, car la convention sera valable jusqu'au 31 janvier 2009, interdisant toute possibilité de grève «légale» jusque là, et donc

prévenant tout surgissement des salariés jusqu'à cette date (la privatisation étant prévue pour 2008). Le gouvernement ne perd pas de temps : dès le 24 juillet, la loi de privatisation partielle (49%) de la DB commence à être discutée au Bundestag.

Cependant, le syndicat GDL ne s'arrête pas là. Conformément au droit allemand, il organise le 6 août un référendum parmi ses membres, lequel se solde par un vote quasi-unanime en faveur de la grève (95,8%). Il faut préciser la situation inédite à la DB. En effet, les conducteurs bénéficiaient avant 1994 du statut de fonctionnaire et ne pouvaient pas faire grève. Désormais, depuis la «*Bahnreform*» et l'intégration des conducteurs de l'Est, les conducteurs au statut de salariés sont de plus en plus nombreux et, désormais majoritaires (60%). Ils sont en mesure de provoquer des grèves massives. Tous, bureaucrates syndicaux et direction, ont peur de ne pas pouvoir contrôler un tel mouvement, s'il s'enclenche.

## LE DROIT DE GRÈVE EN ALLEMAGNE : UN DROIT PARTICULIÈREMENT RESTREINT

C'est à partir de 1947 que les grands principes de la cogestion (la « *Mitbestimmung* ») ont été mis en place afin de contenir la combativité du prolétariat allemand. Alors que l'Allemagne est sous occupation<sup>1</sup>, durant l'hiver 1946-1947 éclate une vague de grèves (les « grèves de la faim ») : dans de nombreuses villes sont avancés les mots d'ordre, de contrôle ouvrier, d'ouverture des comptes.

Les impérialismes avec l'aide de la social-démocratie reconstituée et des appareils syndicaux mettent en place la cogestion dans l'entreprise. Le Conseil de surveillance composé de représentants élus par les salariés et de représentants du capital a pour but de contribuer à la "sauvegarde de la paix dans l'établissement". Le système garantit aux syndicats un strapontin dans les conseils (consultatifs) d'entreprise, ainsi qu'une place centrale dans la négociation des conditions de travail. Et dans ce dispositif, le droit de grève est totalement encadré :

- Il est interdit aux fonctionnaires (« *Beamter* ») en toutes circonstances.
- Il ne peut porter que sur les conditions de travail définies dans les conventions d'entreprise ou de branches. Toute grève « *politique* » contre des lois votées au Parlement, toute grève de « *solidarité* » sont illégales et rigoureusement prohibées, susceptibles de faire l'objet de licenciement.
- Il ne peut avoir lieu qu'à l'expiration de ces conventions, dans le cadre de leur renégociation entre les organisations syndicales et patronales (dans laquelle le gouvernement et le Parlement n'interviennent généralement pas, au nom de « l'autonomie tarifaire »). Le reste du temps, pendant la durée de la convention, les travailleurs et leurs organisations syndicales sont tenues au « devoir de paix » (« *Friedenspflicht* »).

Même dans ce cadre, la loi et les jurisprudences successives ont imposé des procédures draconiennes qui sont généralement transcrites dans les statuts des syndicats :

- Négociations : Un premier cycle de négociations, souvent de trois mois, doit se dérouler jusqu'à son échéance dans le cadre des renouvellements des conventions.
- Grèves d'avertissement : Ce n'est qu'après ce délai, et en application du principe du dernier recours (« *ultima-ratio Prinzip* »), après constatation du désaccord, que les syndicats peuvent lancer des grèves d'avertissements (« *Warnstreiks* »). Celles-ci ne peuvent être cependant que partielles : seul une minorité de salariés de l'entreprise ou de la branche peut faire grève, et pour une durée très limitée (quelques heures seulement au mieux).
- Référendum : Passé ce cap, les organisations syndicales doivent ensuite organiser un référendum de leurs membres et obtenir 75% de voix favorables pour qu'une grève puisse être lancée. A l'inverse, il faut préciser que les accords négociés sont acceptés dès 25% de voix favorables...
- Conciliation : Si cela ne suffisait pas, une procédure de conciliation avec des « *médiateurs* » extérieurs aux organisations syndicales et patronales peuvent être en outre désignés en cas de blocage. Cette procédure n'est pas obligatoire mais est fréquemment utilisée. Il s'agit ni plus ni moins d'empêcher les travailleurs de formuler leurs propres revendications.
- Paiement des jours de grève : Les statuts des syndicats prévoient généralement que ceux-ci s'engagent à rémunérer leurs syndiqués grévistes sur les fonds de leurs caisses de grève (« *Streikgeld* »). Cela correspond à une part très substantielle du salaire (et peut dissuader les dirigeants syndicaux d'appeler à la grève).

Dans ces conditions, on comprend que le recours à la grève soit assez limité en Allemagne. Il faut rappeler que de 1947 à la chute du mur, toutes les relations sociales de la RFA sont enfermées dans ce cadre de la cogestion.

Mais le prolétariat allemand réunifié a manifesté à plusieurs reprises sa volonté de faire exploser ce carcan : ainsi, par exemple, les 1700 salariés d'VEB à Nuremberg, ont-ils, en janvier 2006, décrété brutalement la grève contre le fermeture du site sans tenir compte des procédures habituelles ; en 2004, à Bochum, dans la Ruhr, la grève spontanée des 9 600 métallos de l'usine Opel paralysait l'usine, l'occupant durant huit jours. Des grèves spontanées avaient aussi eu lieu dans les usines Mercedes de Daimler, dans la région de Stuttgart, durant l'été 2004.

<sup>1</sup> En 1945, lors des conférences de Yalta et de Postdam, les impérialismes anglais, américain et la bureaucratie du Kremlin décident la dislocation de l'État allemand, le découpage de son territoire en trois zones d'occupation (de Gaulle obtiendra de Churchill une quatrième zone occupée par la France)

## LA DIRECTION DE LA DEUTSCHE BAHN FAIT APPEL AUX TRIBUNAUX.

Si GDL, comme tout syndicat, n'a pas le droit d'appeler ouvertement à une grève « politique » contre la privatisation - elle serait illégale - son dirigeant, Manfred Schell, qui fut brièvement député de la CDU en 1993/1994 refuse d'adopter une position de principe contre toute privatisation. Il cherche à se servir du rôle stratégique que jouent les conducteurs de train pour arriver à un accord meilleur que celui de Transnet (et aussi pour préserver la place de l'appareil syndical dans la perspective de l'entreprise privatisée).

En même temps, les revendications visant à une augmentation des salaires sont néanmoins en relation directe avec la privatisation : nombreux, cheminots ou commentateurs, pensent que toute augmentation de salaires est autant de « profitabilité » en moins pour de futurs investisseurs, alors que la rentabilité traditionnelle des chemins de fer est déjà considérée comme très faible.

Et l'aspiration au combat des cheminots s'est exprimée dans le résultat du vote. Ce résultat est d'autant plus important que la direction de la DB, en collaboration avec l'appareil de Transnet et de la DGBa ont multiplié les pressions et les menaces pour tenter d'interdire le vote et l'appel à la grève. Au de là des revendications des cheminots, il exprime la volonté des travailleurs de passer outre le cadre du « partenariat social ».

Cela éclaire la décision de la DB de faire appel à la justice en choisissant les tribunaux réputés les plus favorables aux intérêts des employeurs (et l'appui que lui ont apporté la direction de Transnet et de la DBa exprime leur volonté de voir imposé le respect du cadre de la « cogestion »).

Ainsi, le 8 août, alors qu'une première grève est planifiée la semaine suivante, le tribunal du travail de Nuremberg, ainsi que celui de Chemnitz, interdisent à GDL toute grève dans les trains à longue distance, dans le fret et dans certains trains régionaux avant le mois d'octobre ! Les arguments sont éminemment politiques. En effet, il résulterait de la grève « *des préjudices considérables pour l'économie* », la « *parité des moyens de lutte entre patronat et syndicat*<sup>7</sup> » serait remise en cause; la grève serait en pleines vacances scolaires ; et la volonté d'imposer par ce moyen une convention spéciale pour les conducteurs de trains serait « *illégal et disproportionnée* »!

Le tollé est général dans les confédérations syndicales, car il s'agit ni plus ni moins d'une remise en cause radicale du droit de grève : toute grève génère par nature des « *préjudices* » économiques !

<sup>7</sup> Le patronat peut en effet procéder à la fermeture temporaire de l'entreprise pour faire pression lors des négociations, symétriquement aux grèves des salariés.

## « LE RAIL À LA BOURSE – LES CONDUCTEURS AU BUREAU D'AIDE SOCIALE ».

Le lendemain, le 9 août, défiant ce jugement, les conducteurs font grève quelques heures dans les S-Bahn (RER) de Hambourg et Berlin. À Hambourg, pas plus d'un train sur dix ne circule. Et leurs revendications prennent un tour ouvertement politique contre la privatisation. Sur leur banderole, on peut y lire : « *Le rail à la Bourse – Les conducteurs au bureau d'aide sociale* » (« *Die Bahn an die Börse - Die Lokführer zum Sozialamt* »).

Pour la direction de GDL comme pour celle de la DB, il y a urgence à désamorcer la contestation politique qui s'engage. Le 9 août, devant le tribunal de Nuremberg, GDL accepte la médiation de deux membres de la CDU pour poursuivre la négociation avec la direction, et reporter toute grève durant toute la période de conciliation, jusqu'à fin août ! Et la reprise des négociations par GDL est aussi un soulagement pour la bourgeoisie dans la mesure où de nombreux juristes

jugeaient la décision du 8 août inappropriée et extrêmement fragile en appel.

Cette médiation va remplir son rôle : empêcher les travailleurs et leurs organisations à formuler leurs propres revendications, à se battre pour les faire aboutir. Ainsi le 27 août, les médiateurs concluent à la nécessaire reprise des négociations entre la direction de la DB et GDL. Ce nouveau cycle de négociations impose un nouveau report de toute grève jusqu'au 30 septembre, soit encore un mois plus tard ! Fin septembre, aucun accord n'est trouvé, la direction de la DB refuse le principe d'une convention séparée : elle propose une forte augmentation des salaires (+10%) mais assortie d'une augmentation du temps de travail de 2 heures par semaine... Et malgré tous les efforts de la direction de GDL d'aboutir à une solution négociée, les conducteurs souhaitent repartir au plus tôt en grève.

## OCTOBRE 2007 : LA PLUS GRANDE GRÈVE DES CHEMINS DE FER D'APRÈS GUERRE.

Le « *devoir de paix* » sans cesse repoussé prend fin le 30 septembre. La direction de la DB parie sur l'épuisement de GDL et le soutien apportés par les autres syndicats, TRANSNET et GDBa.

Le 5 octobre, le tribunal de Chemnitz, saisi par la direction de la DB, autorise les conducteurs à faire grève dans les trains régionaux et dans les RER (S-Bahn), mais

l'interdit encore dans les longues distances et dans le fret. À nouveau, il fait référence aux « *dommages économiques* » et à la « *proportionnalité* » entre les dégâts occasionnés par la grève et les revendications de la GDL.

Une première grève de 3 heures a lieu le 5 octobre au matin, puis à nouveau le 12 et le 18 octobre. A chaque

fois, environ la moitié des 20.000 trains (régionaux et urbains) sont annulés dans toute l'Allemagne, ce qui témoigne d'une combativité massive des cheminots (sachant que bon nombre de conducteurs, au statut de fonctionnaire, ne peuvent pas faire grève). Enfin, le 25 et 26 octobre, durant 30 heures se déroule la plus grande grève dans les chemins de fer d'après-guerre, malgré les protestations de la direction de la DB comme celle des dirigeants de TRANSNET totalement unis dans la dénonciation de cette « irresponsabilité ». La DB menace d'ailleurs de faire appel à des cheminots suisses, tchèques ou autrichiens.

Et, le 2 novembre, en appel, le tribunal du travail de Chemnitz revient sur sa décision initiale et autorise la grève y compris dans le fret. Dans la bourgeoisie, c'est la consternation. Pour la direction de la DB, c'est selon la presse, « une défaite en rase campagne ». Et les attendus de la décision du tribunal sont tout autant

politiques: « *L'illégalité des moyens utilisés lors de conflits sociaux n'est évalué [...] par des cours spécialisées que lorsque ces moyens sont ouvertement inadaptés et disproportionnés. Ce qui n'est pas le cas ici.* »

Que s'est-il passé entre ces deux décisions ? S'agit-il simplement d'arbitrages contradictoires rendus par des juges d'avis divergents, ou bien ceux-ci ne font-ils qu'interpréter la situation du moment, d'autant plus facilement que leurs décisions se basent peu sur les textes de loi et largement sur une jurisprudence beaucoup plus équivoque ?

Depuis la décision initiale du tribunal de Nuremberg début août, la situation a nettement évolué. En premier lieu, les grèves du mois d'octobre constituent un succès politique indiscutable. Et le processus de privatisation rencontre de plus en plus de difficultés, en particulier au sein du SPD.

### LE COMBAT CONTRE LA PRIVATISATION SE REPERCUTE DANS LE SPD.

Le combat contre la privatisation, qu'il s'agisse de la grève des conducteurs ou des initiatives de collectifs de cheminots en bute à leur direction syndicale se répercute de plus en plus ouvertement dans le SPD. L'aile « gauche » du SPD (laquelle est en fait dirigée par la « commission syndicale ») ainsi que plusieurs sections régionales s'étaient déjà prononcées contre la privatisation. En septembre, au Bundestag, un plus grand nombre de députés refusent le projet de « privatisation partielle » de la DB. Des députés du SPD se prononcent « pour un non clair au projet, sans « si », ni « mais », sans amendements ». L'aile gauche du SPD<sup>8</sup> développe une contre-proposition qui se veut un modèle alternatif à la privatisation partielle de la DB: le « Volksaktienmodell » [cf encadré].

Au sein de la bourgeoisie, des dirigeants des Länder, issus majoritairement de la CDU/CSU, s'opposent

également au projet dans sa forme actuelle : les experts bourgeois qu'ils ont mandaté indiquent sans ambiguïté que les Länder devront compenser avec leur caisse, à coût de milliards d'euros, le maintien de leurs dessertes régionales non rentables en cas de privatisation. Le 12 octobre, le Bundesrat, qui représente l'intérêt des Länder au Parlement, repousse à une large majorité la loi de privatisation. En fait, les grèves des conducteurs et leur répercussion dans le SPD ont ravivées les contradictions au sein de la bourgeoisie. Celle-ci s'était longtemps divisée sur deux modèles de privatisation, un choix dont les implications sont importantes [cf encadré], avant que le gouvernement ne tranche en faveur du maintien de l'entreprise intégrée.

<sup>8</sup> En particulier Andrea Ypsilanti, la candidate tête de liste aux élections régionales de 2008 en Hesse (Francfort)

### UNE CONTRE-PROPOSITION QUI REPORTE LES ÉCHEANCES – POUR COMBIEN DE TEMPS ?

C'est à ce moment qu'intervient le congrès du SPD, à Hambourg, entre le 24 et le 26 octobre. Au plus bas des sondages, le SPD est particulièrement affaibli par la politique qu'il mène au compte de Merkel et de la bourgeoisie au sein de la grande coalition : les trois élections régionales prévues début 2008 s'annoncent dans les pires conditions.

La question de la privatisation de la DB et du « modèle alternatif » divisait les différents courants du parti. Mais les grèves des conducteurs en octobre ont changé la donne. Kurt Beck, le dirigeant du SPD fait finalement le choix de soutenir ce « modèle alternatif », contre l'avis du gouvernement de grande coalition, et le congrès adopte officiellement cette mesure le 28 octobre. S'agit-il d'une réponse à l'aspiration au combat contre toute privatisation. Cette « contre-proposition » ne remet nullement en cause le principe de l'ouverture du capital. Il ne s'agit, pour la direction du SPD, que de reporter les

échéances, dans une situation de combat de classe, pour le compte de la bourgeoisie.

Ainsi, le 29 octobre à Berlin, le quotidien patronal *Handelsblatt* indique : « *la privatisation est morte pour cette législature* », c'est-à-dire jusqu'en 2009. Le 9 et 10 novembre, une nouvelle grève massive des conducteurs de GDL paralyse des centaines de trains de fret. Mais, s'appuyant sur la contre-proposition de l'aile gauche du SPD (adoptée par le congrès), Wolfgang Tiefensee, le ministre (SPD) des transports annonce qu'il présentera le 12 novembre un nouveau modèle de privatisation. C'est cette fois la partition de l'entreprise, avec le maintien public de l'infrastructure et la privatisation de toutes les activités transports, qui est envisagé.

Rien n'indique pour l'heure que cela lui permettra d'aboutir (TRANSNET a déjà menacé de rejoindre GDL dans la grève si un tel modèle était retenu), mais le gouvernement peut néanmoins continuer à avancer.

## QUELLE PERSPECTIVE POLITIQUE POUR LES CHEMINOTS ET LE PROLÉTARIAT ALLEMAND ?

La grève des cheminots exprime la volonté du prolétariat allemand de renouer avec les puissants combats liés à son histoire. Mais la défense des cheminots, de la population laborieuse ne peut être assurée que par la revendication :

- **Aucune privatisation ! Maintien de la DB 100% publique !**

Dans le cadre de la « cogestion », l'expression et le combat pour cette revendication sont tout simplement interdits. Mais le mouvement des conducteurs, qui s'est engagé malgré l'arsenal législatif anti-grève de la bourgeoisie, et la politique des appareils syndicaux se situe dans la continuité des grandes grèves de ces dernières années. Lors de la paralysie de l'usine Opel de Bochum ou de l'usine AEG à Nuremberg, lors des grèves massives dans les services publics en 2006 et à Deutsche Telekom en juin 2007, les travailleurs du prolétariat unifié d'Allemagne ont cherché à surmonter le carcan de la cogestion, en combattant, ouvertement, la politique du patronat et du gouvernement.

Ces combats se heurtent à la politique de l'appareil syndical, à celle du SPD attachés à la défense des

intérêts de la bourgeoisie (ou d'une fraction de la bourgeoisie nationale). Ouvrir une issue politique aux aspirations des cheminots et du prolétariat allemand,

- **C'est exiger des directions syndicales, Transnet, GDBa, GDL, et aussi de la DGB qu'elles se prononcent contre tout plan de privatisation, pour le maintien de la DB 100% publique ;**
- **C'est exiger du SPD qu'il fasse sienne cette revendication ;**
- **C'est combattre pour que se réalise l'unité des syndicats (en premier lieu de la DGB, de Verdi) contre le gouvernement de « grande coalition » : qu'ils exigent du SPD qu'il rompe avec la CDU/CSU, avec la grande coalition et défende les véritables revendications des travailleurs;**
- **C'est combattre pour que se réalise le Front unique pour chasser le gouvernement Merkel, imposer un gouvernement du seul SPD appuyé sur la mobilisation des masses, sur la DGB**

\* \* \*

Alors que les mobilisations du prolétariat allemand cherchent à mettre fin au système de cogestion qui entrave son expression et ses combats politiques, les appareils syndicaux et en premier lieu la DGB mobilisent toutes leurs forces en défense de la loi de « cogestion ». Attachés à la défense des intérêts de la bourgeoisie, ils protègent le gouvernement bourgeois de « grande coalition » de Merkel contre lequel les travailleurs allemands cherchent à combattre. En Allemagne, dans la mesure où le droit de grève est largement encadré par la jurisprudence plutôt que par la loi, le patronat se saisit des tribunaux du travail pour interdire les grèves ; refusant de se prononcer contre toute privatisation, les appareils de Transnet et GDBa se sont ouvertement situés aux côtés de la direction de la DB contre les cheminots.

En France, confrontée aux combats de la classe ouvrière et de la jeunesse contre les « réformes » mettant en cause les acquis, le gouvernement cherche à limiter le droit de grève et à associer beaucoup plus étroitement les organisations syndicales à la prise en charge de sa politique anti-ouvrière : c'est le rôle des multiples instances de « concertation », de « dialogue social ». Pour contraindre les syndicats à « cogérer » la mise en place des « contre-réformes », le Medef, le gouvernement œuvrent à ce qu'ils nomment la « modernisation du dialogue social » : Sarkozy s'est appuyé sur les « accords d'alarme sociale » (accords antigève) et la « dialogue social » pour aller plus loin : faire voter, le 2 août 2007, une loi restreignant le droit de grève.

En France, comme en Allemagne (quoi que de façon différente sur la forme), la défense des acquis de la classe ouvrière implique de mener le combat pour que se réalise le Front unique contre le gouvernement, pour imposer la rupture de la « concertation », de la « cogestion ».

10 novembre 2007

### Les syndicats de cheminots en Allemagne

**TRANSNET** : 250.000 membres, issus de toutes les catégories de travailleurs de la DB. C'est le principal syndicat cheminot, largement majoritaire dans la plupart des métiers à l'exception des roulants. Il est affilié à la DGB.

**GDBa** : 65.000 membres. Il s'agit à l'origine d'un syndicat « catégoriel » des personnels fonctionnaires de la DB, affilié à la DBB. Il regroupe majoritairement des sédentaires ainsi que les contrôleurs.

**GDL** : 40.000 membres. GDL était initialement un syndicat « catégoriel », qui ne regroupait que les conducteurs. Il demeure largement majoritaire chez les conducteurs (70 à 80%). Depuis 2002, il s'est ouvert aux autres roulants (contrôleurs), s'est séparé de l'union tarifaire avec Transnet et GDBa, et réclame depuis lors une convention spécifique pour les conducteurs. Il est également affilié à la DBB.

### Les confédérations syndicales allemandes

**DGB** : 6.500.000 membres. La principale confédération syndicale allemande, historiquement lié au SPD. Elle est présente dans toutes les branches des travailleurs. En font partie notamment Ver.Di (services), IG-Metall (industrie), IG-Chemie (chimie), IG Bau (construction), GEW (enseignement), et Transnet.

**DBB** : 1.250.000 membres. Il s'agit de la confédération des syndicats « catégoriels » de fonctionnaires. Elle est essentiellement présente dans le secteur public.

\* \* \*

### DES PLANS DIVERS DE PRIVATISATION.

#### 1. Le maintien d'une entreprise intégrée (infrastructure et transporteur sont privatisés)

Ce premier modèle est la privatisation de la DB dans son périmètre actuel : propriétaire et gestionnaire d'infrastructure (le réseau ferroviaire, les gares...), et activité de transporteur (traction des trains). Une telle solution permet à la DB de consolider son actuelle situation de quasi-monopole, car en contrôlant l'infrastructure, elle maîtrise beaucoup mieux l'arrivée de nouveaux concurrents. Elle pourra ainsi plus facilement conserver ses parts de marché, élever ses tarifs et ainsi répondre à l'objectif que lui a assigné le gouvernement : devenir l'acteur majeur dans le transport et la logistique en Europe. La direction de la DB et le gouvernement soutienne ce modèle : c'est celui qui était prévu dans la loi de privatisation. Ce plan est aussi défendu par TRANSNET, dans la mesure où le maintien d'une entreprise intégrée minimiserait (à court terme) les « restructurations » pour les salariés

#### 2. La partition de l'entreprise (l'infrastructure reste publique, le transporteur est privatisé)

Le premier modèle inquiète une partie du patronat, client du rail, qui craint de payer cette rente de situation au prix de hausses de tarif astronomiques, comme il en a déjà connu dans le marché libéralisé de l'électricité (en Allemagne, les prix ont augmenté de 50% depuis 1998). La fédération patronale BDI, qui proteste ouvertement contre les prix de l'électricité, défend le maintien du réseau public : cela faciliterait l'arrivée de nouveaux opérateurs attaquant la position dominante de la DB, « seule solution pour avoir une réelle pression à la baisse sur les prix ». Cela signifierait l'éclatement de l'entreprise. Le syndicat GDL est favorable à ce modèle (le syndicat n'organisant que des « roulants », donc aucun métier lié à l'infrastructure).

#### 3. Le Volksaktienmodell (actionnariat populaire)

Indépendamment de ces deux premiers modèles, l'aile gauche du SPD a proposé que 25,1% du capital soit cédé sous la forme d'actions sans droit de vote, mais avec un rendement garanti (un peu comme des obligations). Les objectifs affichés sont de développer soi-disant une forme « d'actionnariat populaire », et d'empêcher la prise de contrôle par des fonds étrangers (préoccupation très développée en Allemagne). Cette « contre-proposition » a été presque unanimement repoussée par la direction de la DB comme par les ministres CDU... et les ministres SPD.