

## Grèves d'hier et d'aujourd'hui

Ces derniers temps, on a assisté à toutes sortes de grèves, celle des camionneurs, celle des chauffeurs de bus, celles des fonctionnaires régionaux et communaux, etc. Les grèves des camionneurs et des chauffeurs de bus sont de nature différente, mais elles ont en commun plusieurs éléments dérangeants. Quand on parle de grève à des gens soucieux du bien-être de la population, on pense immédiatement aux grandes grèves du mouvement ouvrier, qui ont contribué fortement à l'instauration du suffrage universel, à la réduction du temps de travail, aux congés payés, etc. Par contre, peut-on oublier que des grèves, principalement à partir des années 60, ont permis l'instauration d'une paix sociale laissant les coudées franches aux multinationales pour qu'elles accroissent leur puissance aux dépens des populations (surtout celles du Tiers Monde) et aux dépens de la nature (destructions, pollutions).

Les grèves d'avant hier (années 30-50) ne sont pas les grèves d'hier (années 60-70) et encore moins celles d'aujourd'hui !

La grève des camionneurs était une grève de grands et petits patrons, appuyés par leurs employés, pour défendre la profession. Or, si les camions ont l'avantage d'accélérer la vitesse de transport des marchandises, ils portent en eux toutes sortes d'inconvénients majeurs quand ils servent l'objectif du "transport le plus rapide à tout prix": accidents graves (tués, blessés), pollutions, coût énorme en infrastructure, conditions de travail épouvantables de nombreux chauffeurs. Faut-il aider cette profession sans imposer des conditions visant à réduire les nuisances ? Cette grève n'était-elle pas corporatiste ?

Les chauffeurs de bus sont poussés par d'autres raisons: ils revendiquent une hausse de salaire et se plaignent de leurs conditions de travail. Ils s'en prennent à leur direction qui fait office de patronat. Si ces aspirations paraissent légitimes face aux bénéfices des dirigeants des grandes sociétés<sup>1</sup>, on ne peut pas oublier qu'il s'agit d'un service public et non d'une entreprise sidérurgique: d'une part, les conséquences concernent d'abord des personnes défavorisées ne disposant pas de voiture, d'autre part, les transports en commun, en régression depuis des années, risquent d'en pâtir encore plus. En ce sens, cette grève présente également un aspect corporatiste, moins prononcé il est vrai.

Pourquoi ne pas imaginer d'autres moyens d'action qui uniraient les chauffeurs à la clientèle ? Organiser des journées de transport gratuit, prévoir un service minimum pour permettre les déplacements indispensables. Il y a peu, les cheminots ont organisé une journée d'action "transport gratuit". Mais les syndicats ont tiré la conclusion que c'était difficile à mettre en place. Qu'aurait-on pensé si les premiers syndicalistes menacés de fusillade ou d'emprisonnement avaient opté pour des actions à la japonaise, s'ils avaient mis un bandeau noir à leur bras plutôt que de faire grève et de manifester ? C'était autrement dangereux et difficile de faire grève auparavant! Présenter les transports en commun et les chauffeurs de bus sous un jour plus favorable, s'occuper même temporairement de la gestion me semble plus utile qu'une grève dans un secteur en déficit et subsidié, et dont les conséquences nuisent plus au public qu'à la direction.

M. N.  
Octobre 2000

---

<sup>1</sup> De manière générale, les revendications salariales ont une portée limitée, puisqu'elles ne contiennent aucun projet de réforme fondamentale. Au début du mouvement ouvrier, elles avaient un caractère plus progressiste, parce qu'elles s'intégraient dans un vaste combat pour la dignité ouvrière.