

Conflit routier : où en est-on ?

Mardi 3 février se tenait de nouveau une réunion de négociations au ministère du Travail entre les organisations patronales et les syndicats représentatifs des salariéEs du transport et des activités auxiliaires.

La dernière négociation s'était tenue jeudi 29 janvier et fut aussi marqué par l'arrêt provisoire des blocages et actions entrepris depuis lundi 18. Lors de cette dernière réunion, des divergences entre les organisations patronales avaient commencé à apparaître. En effet, certaines représentent les TPE et PME (OTRE, TLF) alors que d'autres représentent les magnats du transport et de l'affrètement (FNTR), et beaucoup de divergences existent entre patrons, les uns sous-traitant les autres (voir article dans l'Anticapitaliste n°274). L'OTRE s'était montrée favorable à la discussion concernant les salaires et le 13e mois, et les syndicats avaient collectivement décidé de centrer les débats sur la question des salaires, ce qui laissait entendre une négociation favorable.

Entre-temps, la CFDT qui faisait cavalier seul jusqu'alors, a décidé de rejoindre l'intersyndicale. Cependant, elle a déjà émis l'hypo-thèse que si les négociations de mardi 3 février tournaient mal, elle partirait en blocage dès dimanche 8 février à 22 h... mais sans en avoir discuté avec les autres centrales. C'est pas ce qu'on peut appeler un bon départ !



Les « avancées » par rapport au lundi 19 janvier

Le 19, le patronat se butait à 2 % pour les premiers coefficients de la grille, une mesure hygiénique visant à les repasser au-dessus du SMIC sous lequel ils étaient maintenus depuis 3 ans, et un écrasement de la grille, avec 1 % seulement pour le coefficient supérieur qui concerne pourtant 150 000 salariéEs.

Mardi 3 février dans l'après-midi, les organisations patronales (OTRE) proposaient 2,2 % pour les plus bas coefs et 1,4 % pour les autres, ainsi qu'une augmentation de 2 % des frais de route. Autant dire rien au regard des revendications communes : 5 % pour tous, salariéEs sédentaires compris (administratif, garage, exploitation) avec un plancher de 10 euros de l'heure et 100 euros net mensuels.

Les autres revendications – telles que la suppression des jours de carence maladie – semblent être remises aux calendes grecques du fait de la focalisation des débats sur les salaires.

Au moment où ces lignes sont écrites, les négociations sont toujours en cours.

Un rapport de forces dur à mettre en place

La crise du mouvement ouvrier n'épargne pas la profession car les actions de l'intersyndicale ont été menées par peu de militants et surtout que par des militants. Toutes les organisations ont fait l'inventaire et le constat que beaucoup de leurs élus n'étaient même pas présents aux premières heures des blocages.

Des appels ont été lancés en cours de semaine mais personne – à part sur de rares endroits comme Clermont-Ferrand (Cournon) ou Libercourt (62) – n'est venu grossir les rangs des bloqueurs. Même la CFDT, pourtant premier syndicat dans le métier, a eu du mal à déployer ses forces sur sa seule journée d'actions de mercredi, ses « troupes » étaient pourtant toutes fraîches.

Cependant, à partir de lundi prochain, si les négociations montrent un piétinement, les blocages pourraient cette fois-ci partir en trombe du fait de l'entrée de la CFDT, mais toujours avec les seuls militants.

On touche du doigt l'étrangeté de l'époque et la nécessité de faire converger l'ensemble des luttes en intersyndicale et en interprofessionnel. Un seul secteur, aussi nuisible puisse-t-il être quand il se met en grève, ne saurait à lui seul remporter ses luttes. C'est un constat fait aussi lors des dernières grèves de cheminotEs. Les attaques du patronat et du gouvernement sont nombreuses et générales, notre parti doit être parmi les fers de lance de la convergence des luttes.

Damien Lanchron