

« Service minimum », le cheval de Troie contre le droit de grève. Martin Willems – Secrétaire adjoint du Setca BHV - Industrie

La récente grève des bagagistes de l'aéroport de Zaventem - en août 2008 - a relancé les appels pour un « service minimum » limitant le droit de grève. Vu l'importance des conséquences de conflits du travail dans certains secteurs d'activités, pourrait-on imaginer restreindre le droit de grève¹ en rendant les travailleurs responsables du maintien en toutes circonstances d'un niveau de service minimal ?



Il est un peu indécent d'imaginer que les déplacements en avion puissent un jour être considérés comme des services de base prioritaires.

L'idée peut être attrayante du point de vue des usagers que nous sommes tous² : quelle que soit la pertinence d'un conflit, en effet, il n'est jamais agréable d'en subir les conséquences ! Mais le concept de « service minimum » est pervers, très difficile à préciser et impraticable à moins – et peut-être est-ce le but de certains de ses partisans – de réduire à néant la force de persuasion de toute grève³.

Quels seraient les services essentiels à garantir à la population ?

Une conception classique de service minimum est d'assurer aux usagers les services les plus indispensables,

les plus urgents. Il consiste à faire passer avant le droit de grève des droits encore plus fondamentaux, comme « le droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne »⁴. Ainsi, on comprend aisément la notion de service minimum dans le domaine des soins de santé ou de la protection civile, voire de la fourniture de l'eau et de l'électricité.

Mais à une époque où les bureaux de poste, les écoles, les épiceries et les boulangeries de village disparaissent les uns après les autres au nom de la rentabilité, condamnant les citoyens les moins mobiles à la marginalisation, il est un peu indécent d'imaginer que les déplacements (touristiques) en avion puissent un jour être considérés comme des services de base prioritaires dont il faudrait assurer la continuité, avant le respect d'autres libertés bien plus fondamentales au demeurant.

D'autant plus qu'avec l'organisation de l'économie en flux tendus, par contrats de sous-traitance en cascade, toutes les activités sont interdépendantes. Pour assurer, de bout en bout, qu'un passager puisse prendre son avion, il faudrait interdire à dix ou vingt entreprises toute interruption de service... depuis les fournisseurs d'accès internet et les intermédiaires de paiement (pour commander et payer le billet), les différents sous-traitants de la compagnie aérienne, ceux de l'aéroport, les contrôleurs aériens, les transports vers l'aéroport et les parkings, etc. L'exemple des bagagistes est éclairant à plus d'un titre, puisque les voyageurs ne sont justement pas les clients directs des entreprises en conflit⁵.

On peut aussi envisager un service minimum comme une prestation « réduite », au lieu d'être stoppée net. Mais qu'est-ce que cela donnerait pour un bagagiste ? Ne transporter que les bagages de « business class » ? Ne charger que les avions des compagnies « traditionnelles », n'organisant que des vols réguliers ? Prendre un bagage sur deux ? On voit mal ce qui pourrait justifier de telles distinctions, et le chaos serait peut-être plus grand encore !

Une conception classique de service minimum est d'assurer aux usagers les services les plus indispensables.

Qui serait responsable dès lors du maintien du « service minimum » ?

Dans une économie largement privatisée et libéralisée, certaines compagnies aériennes se réservent le droit de supprimer un vol si elles estiment le taux d'occupation des sièges insuffisant pour garantir une bonne rentabilité. En outre, n'importe quelle entreprise peut faire faillite ou être liquidée par ses actionnaires du jour au lendemain, tandis que les intermédiaires pétroliers peuvent se permettre de bloquer certains stocks pour faire monter les prix du marché. Pourquoi ce « laissez-faire » généralisé qui fait souvent peu de cas des consommateurs ne serait-il inadmissible que lorsque des travailleurs défendent leurs droits et leur qualité de vie ?

...

Ensuite, il ne faut pas renverser les rôles. La responsabilité d'offrir un bien ou un service est celle d'abord de l'entreprise, non celle de ses employés (même s'ils ont souvent à cœur de le faire). C'est l'argument utilisé pour justifier que l'employé n'a qu'un « salaire » et ne prend pas les décisions, tandis que les investisseurs assument les risques et gagnent les profits permis par des prestations. C'est donc aux directions (et leurs représentants) de s'arranger pour que tout tourne rond, y compris le climat social, la motivation et la formation des travailleurs.

L'objectif d'une entreprise privée est de maximiser le rendement financier du capital investi, et aucunement de servir la population.

A nouveau, l'exemple des bagagistes à l'aéroport de Zaventem est intéressant, puisque dans une telle situation de sous-effectif chronique, un blocage aurait tout aussi bien pu survenir à cause d'un accident.

La tentative, par un groupe de voyageurs, de déposer plainte directement contre des travailleurs grévistes (et non l'entreprise qui les emploie) illustre la confusion, et combien elle est entretenue !

Opposer clients et travailleurs, c'est imaginer que les revendications des travailleurs iraient par définition à l'encontre de l'intérêt des clients, et que les directions d'entreprises, elles, seraient les arbitres du bien public.

Etonnant retournement de situation, alors qu'on nous rappelle pourtant assez souvent que l'objectif d'une entreprise privée est de maximiser le rendement financier du capital investi, et aucunement de servir la population. Aucun travailleur ne fait la grève à la légère. Lorsque cela arrive, les revendications sont souvent aussi un « signal d'alarme sociétal ».

Il faut comprendre pourquoi les syndicats refusent cette notion de « service minimum » (hors services d'urgence et de survie). Parce qu'on le veuille ou non, une grève est un bras de fer. Lorsque les arguments « humanistes et moraux » n'ont pas suffi - de tels arguments font plus souvent sourire que réagir -, lorsque l'argument du respect de la loi et l'intervention des services d'inspection n'ont rien donné non plus (le droit du travail semble souvent considéré comme subalterne, les infractions comme anodines), il n'y a plus que les arguments économiques.

Le seul objectif des entreprises privées étant de faire du profit, le but de la grève est de se placer sur ce terrain et de faire comprendre aux bénéficiaires qu'ils ont un intérêt économique à résoudre rapidement le conflit. Toute restriction qui aurait pour conséquence de limiter les effets économiques négatifs de l'action de grève ne ferait qu'affaiblir l'action et...risquer de prolonger le conflit entamé.

Si une obligation de « service minimum » faite aux travailleurs permet à l'employeur de remplir grosso modo ses obligations en ne payant qu'une partie du personnel

seulement, cela renforce sa position et affaiblit celle des travailleurs. Sous des dehors positifs, la notion de « service minimum » telle qu'elle est véhiculée est le meilleur moyen de saper les effets de la grève et donc d'enlever aux travailleurs leur moyen de pression ultime, légitime et non violent. Car il ne s'agit pas non plus de « faire mal » à l'entreprise par tous les moyens. Il s'agit pour les travailleurs de faire obstruction sans heurts au fonctionnement de leur entreprise, de s'abstenir de participer à une exploitation trop crue. Comme un sitting devant un convoi de déchets nucléaires ou un refus d'utiliser des ballons cousus par des travailleurs enfants.

Avant que la grève soit juridiquement reconnue, les travailleurs étaient tentés de recourir à des actions plus efficaces peut-être, mais délictueuses : émeutes, actes de sabotage et de vandalisme, chantage, violences. La légalisation de la grève a eu pour résultat de la pacifier et de la réguler. Rendre la grève inopérante par un mécanisme de service minimum serait aussi rouvrir la voie à des formes d'opposition erratiques et dangereuses.

¹ Un droit pourtant fondamental, reconnu explicitement tant par les tribunaux belges - tout particulièrement depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 21 décembre 1981 -, que les États membres du Conseil de l'Europe dont la Charte sociale a été ratifiée par la Belgique via l'adoption de la loi du 11 juillet 1990.

Notons que l'article 6 de cette Charte reconnaît explicitement ce droit, comme suit : «*En vue d'assurer l'exercice effectif du droit de convention collective, les parties contractantes s'engagent : 1. à favoriser la consultation paritaire entre travailleurs et employeurs ; ...et 4. le droit des travailleurs et des employeurs à des actions collectives en cas de conflits d'intérêt, y compris le droit de grève, sous réserve des obligations qui pourraient résulter des conventions collectives en vigueur* » .

-
- ² Comme il en a été question dans le cas du dossier des bus du TEC, et partant, de la position adoptée en la matière par le MR, mais aussi le Ministre wallon des Transports André Antoine (CdH). Pour rappel, faisant suite à plusieurs arrêts de travail successifs au cours des quelques dernières années au sein des TEC wallons, en 2005, le MR avait introduit une proposition de décret visant à assurer un service minimum des bus du TEC. Une proposition qui a été rejetée in fine en Commission parlementaire à l'échelon fédéral. Mais c'est sans compter sur les nombreuses interventions – par voie de presse – du Ministre Antoine en charge du dossier, et qui s'est montré également favorable à l'instauration d'un tel dispositif.
- ³ La grève peut être définie comme le refus exprimé collectivement - et de manière concertée -, d'un groupe de salariés d'exécuter leur travail dans le but d'enrayer le fonctionnement normal d'une ou plusieurs entreprises (ou unités techniques d'exploitation) pour faire pression soit sur un employeur (ou un collectif d'employeurs), soit sur des tiers.
- ⁴ Tel que précisé à l'Article 3 de la Déclaration universelle des droits de l'homme (1948).
- ⁵ A savoir *Aviapartner* et *Flightcare*, les deux grandes entreprises de gestion des bagages actives sur le site de Brussels Airport-Zaventem, dont les travailleurs (bagagistes) ont arrêté le travail afin de réclamer de meilleures conditions de travail.