

TRANSPORTS URBAINS EN ITALIE : le retour soudain de l'autonomie ouvrière

Trop vite enterrée, l'autonomie ouvrière mord encore...

Le lundi 1^{er} décembre, Milan, capitale industrielle, commerciale et financière de l'Italie, et son agglomération (3,5 millions d'habitants) étaient complètement paralysées. Catastrophe naturelle, écologique (nouveau Seveso), attentats ? Non, simplement la lutte autonome des ouvriers en Italie, et dans ce cas précis, celle de l'ATM (*Azienda dei Trasporti Milanesi*), la compagnie semi-publique qui gère tous les transports (sauf ceux par rail) de l'agglomération.

Depuis ce jour, un spectre hante à nouveau l'Italie : celui du retour sur le devant de la scène sociale et politique de la classe ouvrière qui en luttant pour des augmentations de salaires et sans se soucier du cadre légal, s'affronte à l'Etat et aux syndicats, aux patrons et aux partis de gauche. À trois reprises, les 1^{er} et 15 décembre, lors des journées d'action syndicale et le 20 décembre lors des négociations nationales entre « partenaires sociaux », plusieurs groupes de salariés ont réussi à perturber le train-train du marchandage officiel sur les termes de la vente de la force de travail organisée par les patrons et les syndicats. Ces salariés sont ceux des transports urbains des principales villes d'Italie.

Les accords salariaux des entreprises de transport, qu'elles soient municipales, privées ou mixtes, sont régis par des conventions collectives quadri-annuelles nationales¹ avec compléments d'accord locaux. La nouvelle convention (pour la période 2004-2007) devait être signée avant le 31 décembre 2003. Le droit de grève est limité (depuis la loi 146/90 renforcée par la loi 83/2000) pour garantir un service minimum pendant les pointes du matin (de 5 heures à 8 h 45) et du soir (de 15 heures à 18 heures). La grève officielle ne peut donc commencer qu'à 8 h 45 (alors que la prise du service a lieu à 5 heures, précédée par l'arrivée des conducteurs aux dépôts vers 4 heures du matin), s'arrêter à 15 heures et reprendre à 18 heures.

Les trois organisations syndicales officielles, CGIL-CISL-UIL², ont lancé, tout au long de l'année 2003, pas moins de onze journées de grève légale³ (notamment les 02/04/03, 19/07/03, 13/10/03 de 18 à 22 heures, 24/10/03, et encore le 07/11/03). Jusque-là, rien n'était venu perturber le calendrier syndical. En vue du rapprochement de l'échéance du renouvellement du contrat, ces organisations syndicales proposèrent une nouvelle journée de grève légale dans tout le pays pour le 1^{er} décembre et une autre le 15 décembre. Ce contrat concernait près de 120 000 salariés du secteur des transports (hors chemins de fer), regroupés dans environ 200 entreprises.

Aux votes, les résultats en faveur de la grève furent : ATC de Bologne, 98 %; ANM de Naples, 99 %; à Rome, 94 %; à Venise, 97 %; à Pordenone et Gorizia, 90 %; dans toute la Calabre, près de 95 % et en Sicile, des pointes de 100 % à Messine, Catane et Palerme. Si la tension semblait monter, personne n'avait prévu le coup de tonnerre milanais, y compris les nombreux syndicats dits « de base » ou de « lutte de classe »⁴.

¹ Avec ajustement tous les deux ans pour tenir compte de la différence entre l'inflation programmée (au contrat) et l'inflation réelle. Le non respect par les patrons de cette clause est une des causes des grèves.

² CGIL : *Confederazione Generale Italiana del Lavoro*, proche des staliniens anciens ou nouveaux (PRS et PDS), est numériquement la plus importante avec environ 5 millions d'adhérents (mais dont 55 % sont des retraités) ; CISL : *Confederazione Italiana dei Sindacati Liberi*, proche de la Démocratie chrétienne, avec environ 3,8 millions d'adhérents (mais dont 48 % sont des retraités) ;

UIL : *Unione Italiana del Lavoro*, proche des socialistes et des républicains, avec environ 1,5 million d'adhérents (mais dont 20 % sont des retraités).

Il existe aussi la CISNAL, *Confederazione Italiana dei Sindacati Nazionali del Lavoro*, syndicat fasciste et d'autres comme la CISAL et la CONFESAL, syndicats de droite.

³ Les grèves ont lieu au niveau régional mais celle du 24/10/2003 entrainée dans le cadre national inter-catégoriel et celle du 7/11/2003 était contre la réforme de la sécurité sociale. Avant le 1^{er} décembre, il y a eu 32 heures de grève dans les transports.

⁴ Comme les SLAI-Cobas (*Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale -Comitati di Base*), CUB (*Comitati Unitari di Base*) et autres RDB (*Rappresentanze Sindacali Di Base*).

Quelques données sur l'ATM

La première ATM fut fondée en janvier 1917, la municipalité récupérant l'exploitation des compagnies privées qui s'étaient subitement désengagées des lignes de tramways. L'actuelle ATM a été créée en janvier 1999 lorsqu'elle a changé de statut social pour devenir contractant privilégié et être transformée une société par actions. Elle dépend des municipalités de l'agglomération milanaise.

L'ATM exploite 3 lignes de métro, 16 lignes urbaines de tram et 2 lignes suburbaines, 3 lignes urbaines de trolleybus et 53 lignes urbaines d'autobus et 46 suburbaines.

L'ensemble des lignes développe :

Type de transport	Urbain (km)	Suburbain (km)	Total (km)
Tramways	176,7	24,7	201,4
Trolleybus	40,4	0	40,4
Autobus	432,3	624,5	1 056,8
Métro	69,3		69,3

Il s'agit, au total, d'environ 1 370 km de routes desservant Milan et 85 communes de sa banlieue, soit respectivement 1 305 000 habitants sur 182 km² et 1 543 000 habitants pour 870 km². Le matériel se compose de 495 tramways, 148 trolleybus, 1 572 autobus et 714 voitures de métro. En 2001, l'ATM a transporté 511 047 000 de passagers en zone urbaine et 82 512 000 en zone suburbaine, pour un cumul de 593 559 000 passagers. Les tramways et les autobus comprennent 9 dépôts et trois ateliers de maintenance (Leoncavallo, Molise, etc.).

En 2001, l'ATM employait 8 503 personnes. Le métro comprend trois dépôts et un atelier de maintenance. Beaucoup de travailleurs sont employés avec des statuts précaires. Certains ont travaillé deux ans comme intérimaires puis ont suivi un an de formation pour un travail qu'ils connaissaient déjà tout en étant payés seulement à 85 % de leur salaire précédent. Ce cadre est peu ou prou le même dans les autres villes, la cherté de la vie (comparée à celle de Milan) en moins pour les grandes agglomérations urbaines du sud de la Péninsule. Les autres compagnies de transport pour la banlieue sont les compagnies de chemins de fer d'État (*Ferrovie dello Stato*) et le réseau privé FNM (*Ferrovie Nord Milanese*).

1^{er} décembre : grève « sauvage » à l'ATM

La grenade ouvrière dégoupillée

A l'ATM, en décembre 2000, l'accord signé par la direction de l'entreprise et les trois confédérations syndicales nationales (CGIL-CISL-UIL) prévoyait, en plus de différents aménagements des conditions de travail, une augmentation uniforme de 106 euros par mois pour résorber le différentiel de pouvoir d'achat défavorable aux travailleurs qui s'était établi entre l'inflation réelle (pour 2000 et 2001) et celle prévue (pour 2002 et 2003). Pendant ces trois ans, les ouvriers, toutes catégories confondues, n'ont pas vu arriver la moindre augmentation de salaire à cause du refus d'appliquer les termes de l'accord des entreprises (la plupart ex-municipales) adhérentes à l'ASSNAV (l'autre association patronale étant l'ANAV). Pis, les propositions de la direction pour le nouveau contrat 2003-2006 ne prévoyaient que 12 euros d'augmentation mensuelle, avec 400 euros de remboursement d'arriérés, au nom de la satisfaction du client et de la survie de l'entreprise.

Généralement, les salaires réels des ouvriers s'évaluent, hors primes et heures supplémentaires, entre 800/900 euros pour les moins qualifiés et/ou les travailleurs en contrat de formation travail (salariés à statut précaire, présents en nombre dans le secteur) et 1 200/1 300 euros. Quand on sait que Milan est la ville la plus chère d'Italie, que le marché de l'immobilier ne cesse d'y flamber, que beaucoup de salariés sont jeunes, viennent souvent du sud de l'Italie avec leurs femmes en grande majorité au chômage, on comprend facilement les nombreuses difficultés de survie rencontrées par ces secteurs de travailleurs, qui ne sont pas sans rappeler celles des ouvriers montés du Sud vers Turin dans les années soixante.

Sur ce fond, s'est dessinée la révolte ouvrière qui a éclaté à Milan le 1^{er} décembre 2000. Dès la prise du service à 4 heures, dans tous les dépôts, des assemblées spontanées se forment et décident, le plus souvent à l'unanimité, de démarrer la grève sans attendre et d'empêcher toute prise de service effectif à 5 heures. La coordination entre les dépôts s'est faite au moyen d'un emploi intelligent des téléphones mobiles. Un seul bus circulera ce matin-là, néanmoins conduit par un partisan de la grève légale qui reviendra à son dépôt à 8 h 45. La grève est totale : pas un métro, pas un autobus, pas un tramway. Selon la Chambre de commerce de Milan, cette grève a empêché 150 000 personnes de se rendre à leur travail et aurait coûté 140 millions d'euros. Des piquets de grève compacts et massifs sont mis en place devant les portes de tous les

dépôts afin de prévenir toute intervention policière ou des manifestations d'usagers mécontents. Ces derniers « s'exprimeront » en fin de matinée avec échanges d'insultes, de pierres et de divers projectiles.

Mais les vrais projectiles politiques vont venir du front commun du ministre des Infrastructures et des Transports, Lunardi, des autorités municipales, de la direction de l'ATM, des fédérations syndicales (qui ont immédiatement dénoncé l'action illégale des grévistes) et des différents médias. Même le modéré *Corriere della Sera*, journal comparable au *Monde*, en France, titre, le 2 décembre, « *Le cri de la ville : virez-les !* » Tous en chœur, ils vont dénoncer, pêle-mêle, « *l'inconscience syndicale* » dont font preuve les grévistes, la minorité qui fait grève « *pour défendre ses privilèges* », la violation du droit des citoyens aux déplacements, etc. Le sommet est atteint par Guglielmo Epifani, secrétaire national de la CGIL, déclarant (dans *Il Manifesto* du 2 décembre) « *comprendre le ressentiment des salariés des transports et soutenir leur colère* » tout en condamnant la lutte « *parce qu'elle bafouait la loi et prenait les autres travailleurs en otage* ».

Le préfet menace alors de réquisitionner les conducteurs comme le prévoit la loi entérinée par les accords syndicaux précédents. L'État met tout son poids dans la balance en utilisant cette mesure pour prévenir l'installation d'une grève à outrance jusqu'à l'obtention des revendications, comme les intentions de nombreux grévistes semblaient l'indiquer au début du conflit. Aussitôt, le Parquet de Milan a ouvert une instruction pour déterminer les responsabilités individuelles dans l'hypothèse de poursuites pour interruption de service public. Les représentants du gouvernement (le ministre de la Santé et de la Protection sociale, Maroni, de la Ligue du Nord, en premier) ont souhaité l'introduction de sanctions légales plus adaptées pour les grèves « *sauvages* ». Les associations de consommateurs ont évoqué des dédommagements. Les conseillers municipaux de Milan de *Allianza Nazionale* (parti post-fasciste) et certains élus des Démocrates de gauche (ancien parti stalinien) sont allés jusqu'à émettre l'idée de faire appel à l'armée si des cas similaires se reproduisaient ; d'autres, à l'instar du président de la Marguerite (démocrates-chrétiens de gauche) Rutelli et du maire de Milan, Albertini, ont crié à l'infiltration subversive et au terrorisme.

Comme d'habitude, les syndicats d'État et les représentants de la gauche se sont distingués dans la chasse aux sorcières, en parfait accord avec leur rôle institutionnel de chiens de garde du troupeau ouvrier que leur réservent les classes dominantes. Toujours prêts à manifester leur indignation de façade face à l'insensibilité du gouvernement vis-à-vis des revendications des travailleurs, ils n'en ont pas moins stigmatisé le manque de respect de la loi des grévistes et dénoncé un comportement qui « *frappe la partie la plus fragile de la population* ».

Si la gauche officielle a fait son sale boulot traditionnel, les « antagonistes », le patron de *Rifondazione Comunista*, Fausto Bertinotti, et le secrétaire de la FIOM (Fédérations des métallurgistes de la CGIL), Giorgio Cremaschi, en tête, ont « défendu » la lutte des *autoferrotramvieri* de la pire des façons, en assimilant ce pur combat de classe aux protestations interclassistes des « *No global* », des « *Alternatifs* », des pacifistes, etc. Ces plaidoyers larmoyants s'appuyaient le plus souvent sur l'arrogance (bien réelle) du patronat pour expliquer la colère ouvrière.

Quant aux « basistes », ils n'ont pas su expliquer le caractère politique offensif de cet affrontement. Et pour cause, car, au mieux, la seule issue qu'ils proposent aux travailleurs est de rejoindre des syndicats de base immaculés, non compromis par des longues décennies de cogestion. La route de l'auto-organisation politique ouvrière ne passera pas par eux.

Entre-temps, on a dégagé un peu plus la voie à une issue contractuelle avancée dès les mois précédents par le président de la Région Lombardie, Formigoni (de la Démocratie chrétienne de droite, soutien de Berlusconi). Cette hypothèse d'accord, qui, bien entendu, a rencontré l'intérêt des organisations syndicales officielles, comprendrait la mise en place de contrats régionaux, qui s'inséreraient entre les niveaux contractuels national et d'entreprise. Les régions proposeraient des intégrations aux deux autres niveaux d'accords, ajoutant une nouvelle table de négociations différenciées. Les riches régions du Nord en particulier, Lombardie avant tout, se disent d'ores et déjà prêtes à « *faire un pas économique significatif* », afin de débloquer la situation. Démarche d'autant plus facile que les entreprises de transport urbain du Nord de l'Italie sont, dans leur grande majorité, bénéficiaires, contrairement à la plupart de leurs homologues du Sud.

Si ce projet devenait réalité, il représenterait un premier pas important vers la réintroduction des « *cages* » (zones) salariales. Elles aboutiraient à des conditions de travail et de rétribution de plus en plus divergentes entre différentes zones géographiques et entreprises du secteur. Le contrat national, attaqué de toutes parts et mis entre parenthèses depuis l'an 2000, serait définitivement enterré. Un vieux rêve à la fois syndical et patronal d'avant la longue vague de luttes autonomes ayant commencé chez Fiat, à Turin, en

1969, se concrétiserait enfin. Un tel épilogue devrait donc être interprété comme une grave défaite essentiellement payée par les travailleurs du sud de la Péninsule.

Quelques caractéristiques de la lutte

Ce 1^{er} décembre, les assemblées, au même titre que les piquets de masse avec lesquels elles se confondaient, tendent à se pérenniser dans chaque dépôt et la communication a parfaitement fonctionné à l'échelle de la ville. Sans leaders, sans banderoles syndicales, juste des ouvriers en grève qui déploient leur imagination pour gagner. Pendant tout ce lundi, les regards des grévistes milanais restent tournés vers leurs collègues de Rome dans l'espoir que, eux aussi, démarrent une grève illégale.

Malheureusement, ce jour-là, le signal de Milan n'a pas été repris par la capitale ni par aucune des autres villes du pays. Néanmoins, à 15 heures, les grévistes décident de prolonger la grève, de la pointe du soir jusqu'à la nuit, de façon à se retirer en bon ordre, pour mieux repartir. Les travailleurs de l'ATM arrêtent alors la grève le 2 décembre.

La meute de journalistes lâchés dans les dépôts n'obtiendra qu'une réponse à la question des raisons de tant de colère : l'exhibition de la maigre fiche de paye. Les langues des travailleurs se délient sans difficulté. Trop de grèves syndicales « pacifiées » complètement inutiles. Ils évoquent également la dureté et l'arriération des conditions de travail du secteur des transports urbains en Italie, leurs nombreuses heures supplémentaires. Ils dénoncent une vie après le travail réduite à sa plus simple expression en raison des horaires de travail épuisants. Les travailleurs en lutte évoquent le combat de leurs collègues français lors des mouvements de novembre/décembre 1995 se soldant, entre autres, par la chute du gouvernement, la démission du Premier ministre et le retrait, à l'époque, de son projet d'annulation des régimes spéciaux de retraite des cheminots.

Très syndicalisés, majoritairement encartés à la CGIL farouchement opposée depuis toujours à ces types d'agitations, la quasi-totalité des délégués syndicaux de base de l'ATM a participé activement à la grève. Bien qu'il existe au sein de l'entreprise un syndicat de base très actif et combatif (rien à voir avec les SUD français...), le SLAI-COBAS, celui-ci a également été surpris par la force et le caractère massif de la réaction ouvrière. C'est donc bien d'un mouvement autonome et général des travailleurs qu'il s'agit, emportant tout sur son passage. Compte tenu du rapport de forces défavorable, le repli a été bien organisé collectivement. Malheureusement, ce mouvement n'a donné naissance à aucune organisation formelle inter-dépôts. À ce stade, c'est probablement sa principale limite.

Des luttes pas forcément isolées

Du fait même de son violent impact sur l'activité de la ville la plus industrialisée du pays, la grève a pris immédiatement une dimension politique nationale. Mais elle n'est pas la seule de cette nature qui ait eu lieu ces derniers temps en Italie. Ce 1^{er} décembre, c'est la deuxième fois en quelques mois que les travailleurs reprennent l'initiative de la lutte, menée de manière indépendante des syndicats. La première fut celle des 1 000 hôtesses et stewards d'Alitalia (compagnie aérienne nationale), en réaction à un plan de restructuration de l'entreprise prévoyant le licenciement d'au moins la moitié d'entre eux. À ce moment-là déjà, les travailleurs avaient décidé en toute indépendance de présenter par surprise, le jour choisi pour la protestation, des certificats de maladie. Cette forme de lutte avait été choisie pour éviter d'observer les dix jours légaux de préavis et la garantie d'un nombre minimum de présences, sans encourir les sanctions prévues par la loi.

Après le 1^{er} décembre milanais, les mouvements se sont multipliés. La sensation que le géant prolétarien transalpin était en passe de se réveiller était bien présente dans l'esprit des classes dominantes mais aussi des camarades encore engagés dans le combat politique et théorique pour l'autonomie ouvrière.

Dans les transports urbains non milanais la grève du 1^{er} décembre n'a pas fait tache d'huile, mais seulement trois jours après, le 4 décembre, à Rome, les conducteurs de bus se réunissent en assemblée permanente. À Naples, ce même 4 décembre, le métro « *des collines* » s'arrête pour la journée entière. Le 11 décembre, les salariés d'Alitalia de Fiumicino (Rome) se mettent spontanément en grève contre la menace de 4 100 licenciements et le non-respect par la direction des accords sur les augmentations de salaire (quoique leur montant fût ridicule). Dans la foulée, ils bloquent pendant deux heures l'autoroute Fiumicino/Rome. Des échauffourées avec les forces de répression s'ensuivent.

C'est donc bien d'une période d'agitations et d'affrontements de classe dont il s'agit. Le plus souvent, ils découlent de graves retards d'application des contrats de travail négociés et signés par les syndicats d'État (contrôleurs aériens, pilotes d'Alitalia, conducteurs de trains, pompiers, *autoferrotramvieri*). Parfois, comme dans le cas des métallos, les luttes – cette fois-ci organisées par la

FIOM (fédération de catégorie de CGIL) – s’opposent aux accords séparés, signés uniquement par la FIM et l’UILM (les fédérations de catégorie de la CISL et de l’UIL).

Le 15 décembre, on remet le couvert

La préparation des syndicats contre la grève illégale

Pour l’ensemble des forces anti-grève il n’était pas question que le 15 décembre, à Milan, se renouvelle le scénario du 1^{er} décembre. Les syndicats, CGIL en tête, sont venus dès le 4 décembre chaque jour dans les dépôts pour convaincre les travailleurs de ne pas répéter l’essai. La CGIL a convoqué, dépôt par dépôt, ses délégués de base en les sommant de respecter à la lettre les consignes de leur fédération opposée à la grève illégale. Devant la réticence des délégués à accepter une telle démarche, la CGIL leur a tout bonnement ordonné, sous peine d’être exclus du syndicat donc de perdre toute protection légale face à un probable licenciement, de sortir des dépôts les premiers à 5 heures. Le 15 décembre à 4 heures du matin, tous les dépôts de l’ATM ont été investis par des escouades nourries de permanents syndicaux, mobilisés pour garantir la prise du travail.

Côté patronal, la direction a fait miroiter des augmentations significatives venant compléter le dispositif national en cours de négociation. À ces promesses alléchantes, se sont ajoutées les menaces préfectorales de réquisition des grévistes indisciplinés. Cette tactique a fini par payer à Milan. Ce jour-là, il n’y a pas eu de débordements. Mais les ouvriers des autres entreprises de transport urbain du pays ont interprété ces promesses de la direction de l’ATM comme une incitation à la lutte. Ce qui avait bien marché à Milan, en ne respectant pas la légalité, devait bien réussir ailleurs, considéraient-ils.

Milan déteint sur toute la Péninsule

Encore une fois à la plus grande surprise du patronat et des syndicats, les travailleurs se sont rappelés à leurs mauvais souvenirs. La « *maladie de la grève sauvage* », comme la définissent les journaux, a frappé très fort à Brescia, Gênes et Turin mais aussi à Pérouse et à Florence. Dans l’ensemble, des pointes de 90 % de grévistes illégaux ont été observées à Naples, 80 % à Bari, Castrovillari, Cosenza, Foggia, Gênes, Turin et 60 % à Brescia. Une fois de plus, les salariés ont montré toute leur détermination à obtenir satisfaction sans s’embarrasser du respect des dispositifs légaux anti-grève et contre leurs adversaires coalisés : les entreprises, l’État et les syndicats.

Mais cette fois-ci, le bloc social et politique réactionnaire a su réagir rapidement : ordres de réquisition signés en cascade par les préfets ; relance des discussions entre partenaires sociaux et envoi de la police dans les endroits les plus chauds. À relever qu’à Turin, le préfet local a utilisé à son tour les téléphones mobiles pour communiquer, au travers de SMS, l’ordre de réquisition aux grévistes. Les tentatives policières de disperser les piquets se sont néanmoins heurtées à plusieurs réactions violentes des grévistes. Même en l’absence de piquets, de nombreux ouvriers ont refusé de sortir des dépôts. Quand les grévistes ont été contraints de sortir au volant de leurs bus, la plupart d’entre eux ont choisi d’appliquer à la lettre les règlements de conduite en roulant à vitesse très lente. Enfin, l’arme de l’arrêt-maladie a été abondamment employée comme dans les Pouilles et dans quelques villes de Calabre, où près de la moitié des travailleurs y ont eu recours.

Tous les projecteurs braqués sur Milan

Le dispositif syndical anti-grève a parfaitement fonctionné. Bus, métro et tramways ont roulé pendant les heures de pointe. Le SLAI-COBAS et la direction de l’ATM ont donné les mêmes chiffres de participation à la grève : 40 % des transports de surface ont fonctionné pendant la grève pour environ 50 % de grévistes, soit le taux le plus bas de toute l’Italie pour cette journée. La Sainte-Trinité syndicale a revendiqué, de son côté, 90 % de participants au mouvement légal. Pour le SLAI-COBAS, qui, pour autant, n’avait jamais appelé à la grève sauvage en dépit de la participation active de beaucoup de ses membres à celle du 1^{er} décembre, il s’agissait de montrer que les trois syndicats CGIL-CISL-UIL ne représentent pas le personnel. Pour sa part, Nino Cortorillo, secrétaire de la Filt-CGIL de Milan, a déclaré que « *derrière cette guerre des chiffres, se profilait encore une tentative de casser l’accord national et de lui substituer les accords locaux* ». Pour Maria Grazia Fabrizio, secrétaire de la CISL milanaise, la grève « *a confirmé la pleine représentativité des syndicats et l’alliance irréprouvable entre les travailleurs des transports urbains et les usagers* ».

Au-delà de ces piètres querelles de boutique syndicale, il est certain que la victoire remportée à Milan par le front de l’ordre n’a pas été obtenue sans difficultés. Dans plusieurs dépôts, des assemblées houleuses ont eu lieu où plusieurs salariés ont manifesté leur ferme volonté de s’opposer à une éventuelle

réquisition. Une nouvelle fois, on a pu entendre de nombreuses critiques aux syndicats, responsables d'avoir dénoncé publiquement les faits du 1^{er} décembre. Les travailleurs ont également accusé avec insistance les syndicats d'avoir isolé les grévistes milanais, le lendemain de leur action la plus décidée, en organisant une journée bidon pour la veille de la réouverture des négociations nationales.

Au dépôt de Viale Sarca, une centaine de conducteurs se sont retrouvés devant les portes autour de braseros appuyés par des étudiants de l'université d'État (la *Statale*) et des jeunes précaires en lutte d'un centre social voisin. Un délégué central de la CISL a été accueilli par des cris hostiles « *le sindacato, c'est nous !* », « *notre grève d'un jour a fait plus que toutes vos journées d'action bidon !* » En assemblée, ce représentant CISL a concédé que la journée du 1^{er} décembre avait été importante, tout en exhortant les travailleurs à garder leur calme car « *les syndicats subissent une pression énorme de la part de la municipalité et de l'ATM* ». Pour ce représentant syndical, l'essentiel était donc de s'assurer que le feu ouvrier milanais était sous contrôle, que les poussées autonomes avaient été anéanties. Malgré ces efforts et l'échec relatif du 15 décembre, à Milan, le feu couve encore.

Réédition du 1^{er} décembre à Turin

Malgré la réquisition décrétée par le préfet, les travailleurs ont adopté le modèle milanais du 1^{er} décembre : entre 6 et 9 heures du matin, aucun bus ou tramway n'a circulé en ville et très peu sur les lignes de banlieue. Cette volonté d'en découdre a été confirmée lors d'une manifestation d'une centaine de conducteurs qui ont affronté les forces de répression. La réquisition a concerné environ 200 chauffeurs, « empêchés » d'obtempérer par le blocage des autres grévistes. Comme à Milan le 1^{er} décembre, les réactions ont été hostiles : dénonciation des grévistes « indignes », défense du droit de l'usager, critique de l'incapacité des syndicats à contrôler leurs bases, etc.

Mais au-delà de ces palinodies, il y avait de part et d'autre, entre syndicats, entreprise et municipalité, la volonté d'aboutir rapidement à un accord pour éviter la poursuite de la grève illégale. Ce qu'a bien résumé Pezzotta, secrétaire général de la CISL : « *Tout le monde a intérêt à faire des efforts pour trouver un accord rapide sinon il pourrait s'agir d'une erreur de trop.* » En clair, « *dépêchons-nous, car nous ne pourrions peut être pas contenir les grévistes trop longtemps* ». Parallèlement, le ministre de la Protection sociale, Roberto Maroni, dirigeant de la très raciste Ligue du Nord, et le sous-secrétaire d'État au Travail et aux Politiques sociales, Maurizio Sacconi, menaçaient de suspendre les négociations en cas de poursuite de la grève.

Coup de tonnerre à Brescia

Dès 4 heures du matin, après avoir voté la grève, les travailleurs du dépôt unique de la via S. Donino ont occupé en masse les garages dès la prise effective du service à 5 heures. Les 170 autobus des lignes urbaines de la compagnie Brescia Trasporti ne sortent pas en ville. C'est le premier arrêt complet du service minimum de toute l'histoire des transports urbains de Brescia. Toutefois les lignes suburbaines, exploitées par les compagnies privées SAIA et SIA, ont fonctionné pendant le service minimum. Le piquet, composé de 300 à 320 grévistes, se réchauffait à coups de vin chaud et de *grappa*. Dès 11 heures, les forces de répression se pointent nombreuses et menaçantes devant les grilles. Leurs provocations font brutalement monter la tension qui se solde par une franche bousculade. Les grévistes tiennent bon et l'occupation se poursuit sans autres anicroches. Des usagers, des délégués de base d'autres entreprises, quelques membres de centres sociaux sont venus apporter leur solidarité. Le moral revient au beau fixe, renforcé par les nouvelles des grèves sauvages dans d'autres villes. Dès 9 heures, la direction, quoique désemparée, exige, par la bouche de son dirigeant, Giorgio Schiffer, l'application par le préfet des ordres de réquisition. La Société des transports urbains de Brescia envoie également ses représentants discuter avec les grévistes en les menaçant de mesures disciplinaires et en incitant les délégués syndicaux à faire respecter l'accord garantissant le service minimum.

Du côté des grévistes, l'envie d'en découdre restait forte et la volonté de ne pas céder sur les 106 euros d'augmentation persiste parmi eux. La presse a présenté, comme leader de la grève, Maurizio Murari, membre du centre social *Magazzino 47*, qui s'est notamment signalé pour avoir contesté ouvertement la légalité de la première liste de réquisition établie par le préfet. Certains vices de forme s'y étaient en effet glissés, rapidement corrigés dès 14 heures, avec la livraison d'une nouvelle liste de réquisitions. Mais cette fois-ci, les forces de répression feront chou blanc car les grévistes de la première équipe ne se trouvaient plus là, étant rentrés à la maison. À 14 h 30, au démarrage de la deuxième tranche horaire de service minimum, les grévistes ne fléchissent guère. En début d'après-midi, le maire, Paolo Corsini, dirigeant des Démocrates de gauche, condamne la grève sauvage. Les trois syndicats CGIL, CISL et UIL organisent une manifestation d'une heure en bloquant la gare routière. Les syndicats ont accusé certains

non-syndiqués d'en avoir fait qu'à leur tête et d'être influencés par le centre social *Magazzino 47*, qui, au demeurant, s'est cantonné à propager les discussions des assemblées générales au travers de sa radio et à dépêcher une poignée de ses adhérents au dépôt.

Pour mieux comprendre les forces en jeu, il est utile de passer en revue les différentes réactions et interprétations politiques de la lutte de la troisième ville industrielle de la Péninsule. Dino Greco, secrétaire CGIL de la Bourse du travail de Brescia, définit l'agitation comme « *une initiative inutile à la veille de l'ouverture de négociations nationales, initiative qui, selon lui, acculait sur la défensive patronat et gouvernement* ». Plus subtil, Claudio Lonati, secrétaire de la Fit-CISL, affirme que, « *compte tenu de l'expérience du 1^{er} décembre à Milan, nous n'aurons dorénavant plus besoin de recourir à des actions aussi éclatantes pour nous faire entendre. Nous devons seulement nous faire entendre des usagers* ». Pour ce syndicaliste, le 1^{er} décembre est un accident, certes involontaire, mais dont il faut se servir dans les discussions avec l'État et les patrons pour obtenir les 106 euros. Pour autant, il faut tout mettre en œuvre pour qu'il n'y ait pas de deuxième fois, conclut ce représentant syndical.

Enfin, Maurizio Murari, tout en déclarant « *comprendre les ennuis des usagers et des étudiants* », revendique la pertinence de cette grève comme « *la seule arme dont disposaient les travailleurs* ». Mais sa réflexion n'ira pas plus loin et il n'expliquera pas la signification politique offensive et autonome du mouvement. Il juge en effet que « *si les syndicats ont pris en compte notre revendication des 106 euros, c'est qu'ils écoutent la base* ». Plus, il assortit ces propos d'une improbable défense du patron public contre le patron privé : « *l'exemple de Brescia montre que lorsque les transports publics sont privatisés à 49 %, les conditions de travail et la qualité du service se dégradent.* » Si de telles idées sont subversives....

À Naples, les syndicats laissent faire

À Naples, dès la prise du service, les dépôts de l'ANM tombent aux mains des travailleurs, comme ceux de via Nazionale delle Puglie, de via Cavalleggeri d'Aosta ou de Capodimonte. L'ambiance est plutôt bon enfant. Le taux de grévistes atteint les 90 %, tous statuts et qualifications confondus. Les revendications salariales et d'amélioration des conditions de travail sont semblables à celles des autres *autoferrotramvieri* du reste de l'Italie. À celles-ci, s'est ajoutée l'exigence exprimée par les conducteurs du métro d'intégrer la convention collective des travailleurs des transports urbains napolitains. Pour l'heure, ils restent rattachés à celle des cheminots⁵. Les syndicats ont été informés de la mise en place des piquets et ont laissé faire. Devant les dépôts se tiennent des assemblées ouvertes où l'on retrouve, entre autres, des nombreux militants des formations anti-mondialistes venus apporter leur solidarité. À 17 heures, début de la pointe du soir, les forces de répression interviennent au dépôt de via Nazionale delle Puglie pour disperser les *no global* et les empêcher de rejoindre les piquets. Après un court chassé-croisé dans les rues entourant le dépôt, les manifestants reviennent sur leurs pas et participent au blocage pendant environ une demi-heure.

L'illégalité fait tâche d'huile

À Florence, plusieurs groupes de conducteurs sont parvenus à retarder d'une heure la sortie des bus urbains de l'ATAF à l'heure de pointe du service minimum du soir. Leurs collègues des lignes suburbaines de la Sita ont fait de même.

À Pérouse, en Ombrie, la piazza Italia (place centrale de la ville) a été envahie pendant une heure de 9 h 30 à 10 h 30 par les autobus conduits par les grévistes, tandis que les conducteurs de l'APM (lignes suburbaines) manifestaient devant le palais de la région.

Si, à Rome, les grévistes ont respecté les heures légales de grève, en Sicile, la participation a été de 100 % à Catane, 95 % à Palerme où aucun bus n'a circulé, 90 % à Messine, Trapani et Syracuse et 80 % à Agrigente. Dans les compagnies desservant les campagnes, la participation a atteint les 70 % de grévistes. En Calabre aussi, on est confronté à des participations exceptionnelles aux mouvements avec une moyenne de 97 %. À Cosenza et à Crotona, la grève a continué toute la journée. La liste est loin d'être exhaustive.

L'heure d'un premier bilan

Si *Rifondazione Comunista* a « *soutenu* » les grèves de Brescia et Turin et averti le gouvernement que « *les travailleurs des transports et tout le monde du travail avaient dépassé les limites de l'exaspération* », le secrétaire général de la CGIL, Guglielmo Epifani, s'est à nouveau distingué en refusant de soutenir la grève sauvage. « *Les travailleurs avaient donné une preuve de maturité en n'exagérant pas (leurs actions) et en faisant preuve de leur responsabilité traditionnelle* », s'est-il réjoui. Fort de cette

⁵ Naples possède deux lignes de métro : la première établit une liaison entre les différents réseaux de banlieue des chemins de fer nationaux et est exploitée par ceux-ci ; la deuxième, en voie d'achèvement, en boucle, relie le centre aux quartiers Nord, dite « *métro des collines* » est exploitée par l'ANM.

analyse, il a invité « *gouvernement, régions et entreprises à s'abstenir de fermer la porte aux négociations* ». Pour le ministre Maroni, qui s'est refusé à tout commentaire en vue de la reprise des négociations, l'important était de conclure avant Noël.

Pour les travailleurs, malgré le recul de Milan, le bilan est globalement positif tant en termes quantitatifs que, surtout, qualitatifs. Les actions illégales de Brescia, Turin, Naples et ailleurs ont montré que la détermination des grévistes n'était pas seulement cantonnée à la grande ville lombarde qui a lancé le mouvement, mais qu'elle a fait tâche d'huile un peu partout dans le pays. Les concessions que la direction de l'ATM a fait miroiter ont renforcé la détermination à mener des grèves illégales, mode de lutte perçu comme efficace, en dépit des ordres de réquisition en cascade et de l'opposition décidée des syndicats. L'audace des travailleurs de l'ATM a fait école. Et pas seulement dans les transports urbains. Le mercredi 17 décembre, faisant suite à une longue liste d'agitations menées depuis l'été contre la réorganisation de l'entreprise, les personnels au sol d'Alitalia à Fiumicino (aéroport de Rome) cessent le travail et manifestent en masse sur les voies d'accès à l'aéroport. Quelques 80 vols sont annulés.

Dans les limites du mouvement, il faut signaler l'incapacité de coordonner les combats locaux en un front d'ensemble. De plus, les représentants syndicaux, bien que contestés vertement dans les assemblées, n'ont pas été éloignés des dépôts, ce qui leur a laissé le champ libre pour dénoncer « l'illégalité » de masse. Enfin, les forces qui se sont rangées du côté des grévistes ne l'ont fait que dans un cadre strictement solidaire et défensif, se cantonnant à justifier la radicalité des actions entreprises par l'arrogance patronale. Malheureusement, personne ne s'est emparé, en la faisant sienne, de la signification politique offensive de la lutte des *autoferrotramvieri*, ni de la tâche permanente de son organisation sur les lieux de travail, jusqu'au dernier des dépôts investis par le mouvement. Les syndicats de base ont exploité, sans grand succès, la situation pour se renforcer au détriment des grandes confédérations officielles mais se sont refusés à favoriser l'organisation indépendante de la lutte.

Les journées du 19 et 20 décembre et les négociations nationales

L'enjeu crucial d'un accord avant Noël

Il était clair pour toutes les parties en présence - gouvernement, entreprises de transport et syndicats - qu'il fallait finaliser rapidement un accord. En effet, depuis la grève du 1^{er} décembre, le climat social était devenu plutôt malsain à leur goût. La grève du 15 décembre avait montré que l'illégalité s'amplifiait et que les réquisitions émises par les préfets restaient, la plupart du temps, lettre morte. Il fallait faire vite et avant Noël. Objectif d'autant plus pressant que, dès le 19 décembre au soir, des grèves pour accélérer les négociations avaient déjà commencé. L'ensemble des partenaires sociaux habilités à négocier et le gouvernement partageaient ce calendrier. La CGIL, en parfaite entente avec ses interlocuteurs à la table des négociations, y ajoutera un zeste de pression pour retrouver un peu de la crédibilité perdue les jours précédents.

Les négociations reprennent à Rome dès le 19 décembre à 17 heures. C'est un signal que les assemblées de travailleurs traduisent en autant de grèves. Bien que le service fonctionne normalement à Rome et Milan, les assemblées qui s'y tiennent sont très tendues. Cette fois-ci, la mèche sera allumée par les *autoferrotramvieri* de Gênes. Dès la prise du service effectif au dépôt de Staglieno, ce dernier est occupé par un piquet massif et compact de 300 travailleurs. Des bus sont placés devant la sortie. Plus rien ne bouge. « *On ne peut pas vivre avec 880 euros par mois, il n'y a rien d'autre à dire* », clament les grévistes en colère. « *La municipalité, la région, l'entreprise, l'AMT, sont tous responsables* », fulminent les salariés en lutte. À 11 heures, le maire Giuseppe Pericu, accompagné du président de l'AMT⁶, Enrico Zanelli, se rend dans la fosse aux lions de l'assemblée du dépôt de Staglieno (via Montaldo) renforcée par plusieurs centaines de travailleurs venus des autres dépôts de la ville. Après les avoir écoutés, les travailleurs ont rejeté avec décision leur compréhension hypocrite, leur soutien de façade et, surtout, leur appel à la responsabilité des salariés de l'entreprise, appel destiné à obtenir la suspension de la grève. La discussion est vive, les ouvriers campent sur leurs positions et finalement refusent de s'incliner et d'accepter l'application du service minimum. La grève continue.

La frappe ouvrière du 20 décembre

À 5 heures du matin, après douze heures de négociations, les syndicats quittent la table en évoquant l'insuffisance des propositions du gouvernement : 80 euros d'augmentation mensuelle (les patrons proposaient 41 euros et les syndicats demandaient pour 106) et une prime de 500 euros pour compenser le

⁶ La situation financière de l'AMT n'est pas bonne. L'entreprise génoise affiche un bilan en déficit de 45 millions d'euros et ses recettes ne couvrent ses dépenses qu'à hauteur de 35 %.

non-respect de l'accord de 2000. Le gouvernement tente de passer en force en remontant à 600 euros la prime de rattrapage, à prendre ou à laisser. Le sous-secrétaire aux Transports, Paolo Mammola, déclare que « *la CGIL a bloqué les négociations* ». Guglielmo Epifani lui répond que « *les régions, les entreprises et le gouvernement compliquaient une situation qui était très explosive* », mais que les syndicats « *restaient prêts à négocier* ».

À l'annonce de la rupture, lors de la prise de service du matin, les travailleurs de Gênes réagissent. La grève est unanime. Aucun bus ne sort des dépôts. La crainte de la colère ouvrière revient. Dario Balotta, secrétaire général de la Fit-CISL de Lombardie, déclare que « *si la proposition insuffisante du gouvernement était signée, il ne répondait plus de rien* ». On le comprend : en Lombardie la grève sauvage n'a jamais été aussi forte. Milan, Brescia, Bergame, Côme sont paralysés à des degrés divers.

À Milan, la grève décolle à nouveau. Seuls 20 bus sur 1 200 ont circulé et les trois lignes de métro sont restées à l'arrêt. À 11 heures, le préfet, Bruno Ferrante, convoque les représentants syndicaux pour tenter de parvenir à un compromis. Les délégués syndicaux centraux de l'ATM viennent escortés par une manifestation de 500 travailleurs en rage. Dans ces conditions, aucun accord ne peut être trouvé. Avec un culot monstre, le responsable de la Bourse du travail de Milan, Giorgio Roilo, juge que « *les trois syndicats CGIL, CISL et UIL ont fait leur la grève spontanée des ouvriers* ». L'ATM traite tout le monde, salariés et syndicats, d'irresponsables.

À Brescia, la grève ne prend réellement qu'à midi. Aucun bus de la compagnie Brescia Trasporti ne sort des dépôts. Mais ce 20 décembre, la grève n'a pas été accompagnée par une participation importante de grévistes aux portes des dépôts.

À Bergame aussi, les autobus ne quittent pas leurs garages. Toutefois, on déplore une présence insuffisante de travailleurs de l'ATB aux piquets. Environ la moitié des chauffeurs préfèrent rester chez eux. La ville a été paralysée toute la matinée. Le préfet, Federico Cono, convoque les représentants syndicaux puis décide de recourir à la réquisition des travailleurs restés chez eux. C'était la première réquisition depuis 13 ans décidée dans cette ville. Malgré cela, le service reste faible dans l'après-midi et n'est rétabli que le lendemain.

À Côme, la situation est analogue. Pas de bus le matin avec une ville complètement bloquée pendant plusieurs heures. Seul l'ordre de réquisition lancé dans l'après-midi par le préfet, Guido Palazzo Adriano, permet de rétablir partiellement le service.

À Rome, la grève a commencé à 17 h 30. Les deux lignes de métro et les trains de banlieue (Rome-Viterbe, Rome-Pantano et Rome-Lido), exploités pour la municipalité au travers de la société ATAC, n'ont vu circuler aucune rame. L'arrêt du service des autobus a commencé à la gare ferroviaire Tiburtina, puis s'est répandu dans toute la ville.

À Naples, les autobus reviennent à leurs dépôts dès l'annonce de la signature de l'accord. Ce samedi, les milliers de passagers venus faire leurs courses de Noël se retrouvent privés de moyens de transport. Certains usagers de la CTP (compagnie qui dessert la banlieue Nord) tentent l'organisation d'une protestation, piazza Garibaldi, près de la gare centrale de Naples. La manifestation, aux accents passablement violents, est dispersée par les forces de répression. La grève passe outre.

À Venise, les salariés de l'ACTV se sont mis à leur tour en grève. Aucun bus ni bateau n'ont circulé.

À La Spezia, les ouvriers de l'ATC organisent une assemblée permanente. Aucun bus n'est en circulation. Le maire, Giorgio Pagano, rencontre une délégation de travailleurs pour essayer d'esquisser un compromis. Sans succès. La circulation en ville n'est pas trop affectée par l'agitation en raison du jour de congé dans les écoles. Des mouvements de grève ont également été observés à Savone et Imperia en Ligurie, Massa Carrara, Pise, Livourne et Pistoia en Toscane ainsi qu'à Ancône, dans les Marches.

Un accord sur mesure

La température sociale augmentant à nouveau, le président du Conseil, Silvio Berlusconi, a utilisé sa conférence de presse de fin d'année pour lancer un avertissement solennel. Tout en « *reconnaissant qu'il fallait accorder une prime substantielle aux ouvriers du transport pour assainir la situation existante* », il a déclaré : « *les grèves sauvages sont un grand danger.* » Cette intervention s'adressait à la fois aux syndicats et aux entreprises afin qu'ils trouvent rapidement un terrain d'entente notamment sur la prime de rattrapage. Ainsi, le gouvernement porte son offre des 600 euros proposés le matin à 970 euros, relèvement certes significatif mais qui reste très éloigné des revendications des grévistes (2 900 euros) et même de la proposition syndicale de 1 200 euros.

Finalement trouvé sous l'égide du gouvernement et aussitôt signé, à 17 h 30, le 20 décembre, par les trois principales confédérations syndicales (CISL, CGIL et UIL) et les représentants des employeurs,

l'accord octroie aux 120 000 salariés du secteur une hausse de salaire mensuelle de 81 euros. Cette augmentation est assortie d'une prime de 970 euros, en guise de rattrapage pour les deux années écoulées (2002-2003) au cours desquelles la convention salariale de branche n'a pas été renouvelée. Les grévistes réclamaient 2 900 euros, en particulier, à Milan, où le coût de la vie est plus élevé et où les travailleurs exigeaient une rallonge locale aux termes de l'entente nationale entre partenaires sociaux. Les syndicats signataires commentent l'événement. Pour Angeletti (CISL) « *les ouvriers vont apprécier* ». Pour Epifani (CGIL) s'ouvrent « *des nouvelles perspectives pour la réforme* » car « *le contrat national a été sauvé* ». Pour Sacconi (UIL), l'« *accord est équilibré* ». La réaction des travailleurs est toute autre. Dès l'annonce de la signature, la grève s'intensifie, notamment à Rome, restée plutôt calme jusqu'ici.

21 décembre : réaction ouvrière rageuse contre l'accord romain

Le dimanche 21, les travailleurs refusent en masse l'accord signé la veille. L'agitation continue. Des grèves sans préavis éclatent dans plusieurs grandes villes du pays : Milan, Venise, Rome, Padoue, Brescia et Florence. Malgré les réquisitions lancées par les préfets, des arrêts de travail suivis se sont produits à Bologne, Gênes, Turin, Cagliari (ATR), Raguse, Trente, Sienne, Varèse, Reggio de Calabre, Modène, Garbagnate Milanese et Montebelluna.

La majeure partie des autobus et des tramways milanais n'a pas bougé dans 7 dépôts sur 9. Seule une ligne de tramway et deux d'autobus ont fonctionné. « *Il n'est pas possible de prévoir si, au cours de la journée, le service reprendra complètement ou en partie* », avoue l'ATM dans un communiqué, dénonçant le caractère « *irresponsable* » et « *illégitime* » de la grève ainsi que « *le mépris complet pour les exigences des citoyens* ». Ici, les travailleurs poursuivent le combat aussi pour obtenir une rallonge salariale locale, nécessaire pour faire face à un coût de la vie parmi les plus élevés d'Europe. Plusieurs centaines d'entre eux se rendent à une manifestation devant le siège social de l'ATM, au Foro Buonaparte.

À Venise, les autobus et les bateaux sont paralysés. Une manifestation, à laquelle se joignent des travailleurs en grève spontanée de Vicence, Trévise, Conegliano, Padoue et Rovereto, est organisée devant le siège de l'ACTV, l'entreprise publique vénitienne de transports. Selon cette dernière, seules deux navettes circulent sur les canaux en assurant la liaison avec la ville voisine de Mestre et avec l'aéroport. Les manifestants ne cachent pas leur colère face à l'intervention des forces de répression devant certains dépôts de Milan et de Padoue. Les délégués syndicaux s'emploient à calmer les travailleurs en leur promettant des temps supplémentaires de négociation avec les autorités locales. Sans grand effet démobilisant sur les participants au défilé.

Pas d'autobus non plus à Florence, où un piquet de grève des chauffeurs a immobilisé un grand dépôt de véhicules. À Rome, le métro fonctionne normalement mais, en dépit d'un ordre préfectoral de réquisition, le service des bus et des tramways demeure perturbé avec seulement 50 % des véhicules effectivement opérationnels, selon les données livrées par la société locale ATAC. Autre facteur notable de désorganisation du service, les lignes arrêtées tournent, accroissant ainsi considérablement la saturation du trafic automobile.

Le gouvernement durcit le ton

Face à cette nouvelle flambée de grèves multiformes, le gouvernement italien annonce dimanche avoir eu recours aux réquisitions généralisées à l'encontre des travailleurs insoumis qui persistaient à bloquer les transports urbains de plusieurs grandes villes malgré la signature, samedi, d'un accord entre partenaires sociaux. « *Face aux grèves sauvages à répétition d'une minorité de travailleurs, même après la signature d'une nouvelle convention (salariale), le ministre de l'Intérieur a donné des instructions à tous les préfets* », peut-on lire dans un communiqué menaçant de l'exécutif transalpin. Le ministre de l'Intérieur, Giuseppe Pisanu, précise le même communiqué, a pris des mesures précises afin que chaque violation de la législation en vigueur soit constatée par la Justice. Le ministre dit ainsi se faire « *l'interprète de la vive préoccupation du gouvernement face aux graves perturbations infligées aux citoyens* ». Le gouvernement durcit brutalement les termes de l'affrontement en appliquant à la lettre, pour la première fois en dix ans, la législation garantissant un service minimum et le dépôt des préavis de grève. Comment allaient y répondre les travailleurs ?

22 décembre : à quelques importantes exceptions près, la lutte contre l'accord et le tour de vis gouvernemental devient minoritaire

Les réquisitions des préfets, signées dès le 22 décembre au matin, n'ont pas d'effet à Gênes, Venise, Sienne, Varèse et Trente, où les grèves ne faiblissent pas d'intensité.

À Gênes, réunis en assemblée dès 4 heures du matin, les travailleurs votent l'arrêt du travail jusqu'au 24 décembre. Les injonctions et les exhortations du maire, Giuseppe Pericu, à respecter les « *droits des usagers* » et les réquisitions du préfet tombent à l'eau. À la prise du service, seuls deux bus circulent.

À Bologne, sur l'ensemble du réseau urbain, une petite dizaine de bus sur 500 circule. Les trois dépôts (via Battindarno, via Ferrarese, via Due Madonne) sont aux mains des traminois. Les trois dépôts sont tenus par des piquets massifs. Des bus avaient été mis en travers des entrées dès 4 h 30 du matin. Des délégations de syndicats de base ainsi que des militants *No global* ont participé aux assemblées qui ont voté massivement contre l'accord romain.

À Venise, à l'ATCV, c'est le Cobas qui a appelé avec succès à la grève illégale. Aucun bus n'a circulé vers le centre-ville, en revanche, quelques bateaux ont desservi la Lagune.

À Modène, une forte minorité de grévistes a empêché la sortie des bus dès le matin. Seule la ligne desservant l'aéroport de Bologne a fonctionné.

À Varèse (Lombardie), les ouvriers de l'AVT et des compagnies suburbaines ont massivement arrêté le travail. La même situation s'est produite à Rovereto et à Trente, où les travailleurs du chemin de fer local ont adhéré au mouvement.

À Sienne, les ouvriers de la compagnie Train ont fermé l'accès au dépôt des Due Ponti. Aucun bus n'en est sorti. À Reggio de Calabre, la grève a été totale à la compagnie municipale ATAM. Aucun bus n'est sorti du dépôt de Foro Boario devant la porte duquel les travailleurs s'étaient donnés rendez-vous. Une délégation s'est rendue à la préfecture dès 7 heures pour indiquer le motif de la grève : protester contre l'accord national.

À Milan, le matin, seulement deux dépôts d'autobus étaient toujours paralysés. Des assemblées s'y sont tenues. Si les lignes 1 et 2 du métro fonctionnaient normalement, sur la ligne 3, le service était très perturbé. À 7 heures, les travailleurs votent la reprise du travail. Au dépôt de Viale Sarca, des légers affrontements ont lieu entre des salariés reprenant le travail et des jeunes squatters d'une maison voisine.

À Brescia, les autobus sont sortis régulièrement en ville avec des banderoles affichées indiquant « *travailleur réquisitionné* ». Plusieurs chauffeurs ont pratiqué la grève du zèle en respectant scrupuleusement le code de la route. À Florence, on relève des arrêts sporadiques de travail.

Premier bilan de décembre

La journée du 22 aura donc été celle d'une bataille globalement perdue par les *autoferrotramvieri*. La preuve en est que la « *trêve des confiseurs* » a été respectée. Après vingt-deux jours d'agitation ponctués par trois moments forts, les travailleurs pansent leurs blessures et reconstituent leurs forces (et leurs salaires⁷). L'adversaire peut désormais jouer sur plusieurs tableaux.

Premièrement, des négociations locales vont suivre de près l'accord national. Dans plusieurs villes, dont Milan, l'ouverture des pourparlers pour le renouvellement des conventions d'entreprise va être anticiper. Là où le mouvement s'est enraciné le plus solidement, les collectivités locales et les sociétés de transport urbain vont concéder des rallonges pour recréer « *un climat de confiance* » avec leurs salariés.

Deuxièmement, les syndicats signataires de la convention romaine vont poursuivre leur œuvre de démoralisation et de récupération. Enfin, l'exécutif va manier le bâton des sanctions pécuniaires pouvant aller jusqu'à près de 1 000 euros contre les travailleurs coupables de grève illégale. Des mises à pied sont également envisagées par les autorités. Compte tenu des temps longs des procédures judiciaires, la menace va planer sur les grévistes suffisamment longtemps pour les dissuader de prendre des risques supplémentaires.

Par conséquent, ce complexe cocktail anti-ouvrier a des chances de réussir à réduire définitivement la lutte à l'issue dessinée par les partenaires sociaux parrainés par le gouvernement et l'opposition de gauche, en dépit de l'opposition massive des travailleurs.

C'est pourquoi l'heure du bilan approche à grands pas pour la partie la plus consciente et déterminée du mouvement.

Premier acquis de ce bilan nécessaire : la capacité des travailleurs à se débarrasser d'un trait à la fois de la camisole de force des lois restrictives des grèves et des boniments syndicaux.

Deuxième élément important : l'émergence soudaine de l'autonomie ouvrière, capable d'opérer une démarcation sur des claires bases de classe de l'ensemble de la société civile et des formations politiques et syndicales qui la structurent au service du mode de production dominant. Pour la première fois depuis fort longtemps, la gauche institutionnelle (Démocrates de gauche et CGIL en premier) a dû se ranger ouvertement du côté des patrons et du gouvernement tant honni de Silvio Berlusconi dans la condamnation active de l'illégalité ouvrière. Ce fait doit être interprété comme un facteur politique positif car il permet de

⁷ En Italie, le paiement des jours de grève n'a jamais fait partie des négociations lors de la reprise du travail.

redéfinir précisément les frontières politiques, normalement prévues pour rester très floues, à partir de l'exercice de la lutte des classes.

Troisième fait, des composantes de classe géographiquement et sociologiquement nouvelles ont fait leur apparition dans la guerre de classe⁸. La plupart des participants au mouvement sont jeunes et avec des faibles niveaux de qualification. Le mythe de « l'aristocratie ouvrière » des *autoferrotramvieri* a vécu. Les propos des grévistes décrivant leur vie, leurs maigres fiches de paye, leurs conditions de travail suffisent amplement à enterrer toute interprétation du mouvement fondée sur un prétendu corporatisme ou à une « lutte contre la prolétarisation » de secteurs de classe privilégiés.

De décembre à janvier

Pour les syndicats, CGIL en tête, il s'agit maintenant de tenter de reprendre en main leurs troupes en essayant de faire avaliser l'accord national. C'est pour cela que, dès le 22 décembre, la CGIL propose la convocation d'assemblées, ville par ville, dépôt par dépôt, à partir du 7 janvier⁹. Entre temps, des agitations sporadiques, assorties de manifestations ont lieu les 29 décembre et 4 janvier à Venise¹⁰, Padoue, Gênes ou encore Cagliari pour protester contre les premières mesures répressives patronales.

Quant aux syndicats de base (Sult, Sin-Cobas, Flt-Cub, SLAI-COBAS et Rdb-Cub), ils espèrent bénéficier des grèves illégales pour développer leur influence. Ils organisent ainsi une journée de grève légale de 24 heures pour le 9 janvier. Le 3 janvier, se tient à Florence une conférence nationale où participent une centaine de travailleurs des transports urbains de plusieurs villes d'Italie, membres des syndicats de base promoteurs mais aussi adhérents aux confédérations officielles et des non-syndiqués. L'opération débouche sur la constitution d'une coordination nationale de lutte, ouverte aux salariés non encartés dans les syndicats de base. Minoritaires un peu partout (sauf à Venise et Florence notamment), ces derniers tentent de s'inviter au moyen d'une journée d'action à la table des négociations nationales. Leur objectif est de renouer les pourparlers officiels avec les entreprises de transport urbain et l'Etat afin d'obtenir les objectifs fixés par les travailleurs : 106 euros d'augmentation par mois et 2 900 euros de rattrapage sur le contrat signé en 2000. Par-là même, les syndicats de base comptent élargir leur audience et concurrencer avantageusement les trois syndicats d'Etat du pays (CGIL, CISL et UIL).

Pour eux, en ce début d'année, la partie est loin d'être gagnée. A Venise, par exemple, un travailleur sur trois n'est pas revenu travailler pour cause d'arrêt maladie. L'insatisfaction persiste mais il est à ce stade difficile de savoir si elle va se traduire en action collective. Alors que la CGIL appelle à des assemblées le 7 et le 8 janvier, les syndicats de base fixent comme seule échéance la grève du vendredi 9 janvier. Cette journée de lutte devrait être ponctuée par des manifestations aux préfetures qui ont décidé de réquisitionner les salariés en grève. L'issue positive de la journée du 9 n'est pas garantie. C'est pourquoi, la Coordination décide de faire respecter les tranches horaires de travail obligatoire « afin de favoriser la plus large participation à la grève y compris des travailleurs qui n'adhèrent pas au syndicalisme de base et pour empêcher l'utilisation malveillante des difficultés provoquées par l'agitation à l'encontre des usagers » (communiqué de la Coordination du 7 janvier 2004). Cet aveu de faiblesse en contrarie plus d'un.

À Milan, dans certains dépôts, des conducteurs ne cachent pas leur déception. « Mieux vaut taper par surprise », déclare le 8 janvier à Paolo Foschini, journaliste au *Corriere della Sera*, un conducteur de bus du dépôt ATM de Via Giambellino, à Milan. « Nos représentants syndicaux, y compris les Cobas, ont foutu en l'air l'opportunité qui s'était créée en décembre. Quand on a eu ce fameux lundi noir du 1^{er} décembre, il fallait poursuivre la lutte sans se soucier de personne. L'ensemble de la catégorie était prête à y aller et nous aurions gagné ce que nous voulons. En fait, nous nous sommes fait mener en bateau », ajoute-t-il. On s'est alors acheminé vers une nouvelle journée de lutte syndicale « normale », même si elle contestait un accord national signé par les trois syndicats officiels. Tout semblait alors en place pour une grève « sans histoire ».

⁸ Voici un tableau non exhaustif, obtenu en croisant différentes données, mais qui donne une idée du rapport de forces dans les principales villes pendant les grèves de décembre.

Ville	Compagnie	Effectifs	01/12/03	15/12/03	19/12/03	20/12/03	21/12/03	22/12/03	Grève légale	Grève Illégale	Grève légale	Grève Illégale	Grève													
Illégale	Grève	Illégale	Grève	Illégale	Grève	Illégale	Milan	ATM	9	00006	0004	500006	0004	0001	500	Rome	ATAC									
bus+tram	8	8008	00002	000006	0004	0000	ATAC																			
Méto+2	6002	40001	000002	00000	Turin	GTT	5	2404	800003	00002	5002	5000	Naples	ANM	4	3004	250003	50003	50000	Gênes	AMT	3	2002	700001		
9001	9002	9001	5002	000	Florence	ATA	F3	0002	50002	5003	00001	0000	Venise	ACT	V2	8802	70000002	7002	5002	200	Palerme	AMAT	2	2002	1500	
2	10000000	Bologne	ATC	1	8801	80001	7000001	0001	500	Catane	AMT	1	2001	15001	15000000	Bari	AMT	A	1	0007	0000	08000	40000	Modène	ATC	M
0060006	6000006	600400	Côme	SPT	5805	50005	500005	50000	Pérouse	APM	56	3450004	50028000	Messine	ATM	50048004	45000000	La								
Spezia	ATC	S45040004	00004	00000	Brescia	Brescia																				
Trasporti	415350003	2003202500	Bergame	ATB	40035003	500024000	Varèse	AVT	30028002800001	140140	TOTAL	49	30836	5606	00017	53010	2701	9								
0027	74017	4907	740																							

⁹ En effet, en Italie, les congés de Noël durent jusqu'au 6 janvier inclus.

¹⁰ 400 ouvriers manifestent au palais de la région à l'appel du COBAS.

Mais la situation milanaise a, une fois de plus, modifié la donne. Forte de son bilan financier positif, la direction de l'ATM avait annoncé être prête à lâcher de l'argent supplémentaire en échange d'une augmentation de la productivité se traduisant par l'extension des plages horaires de travail et la diminution de 20 à 15 minutes des pauses en fin de tournée. Le 7 janvier, elle propose une prime non récurrente de 250 euros au titre de l'année 2003 payable immédiatement plus 300 euros pour 2004 payables dès le 1^{er} février 2004. L'ATM s'engageait aussi à rendre permanente cette prime de 300 euros annuels dès 2005. Après 20 heures de négociations, le 8 janvier à 5h30 du matin, les trois syndicats officiels quittent la table des négociations en dépit des dernières tentatives de conciliation du préfet, Bruno Ferrante.

Nino Cortorillo, secrétaire général de la FILT-CGIL de Milan, en repoussant l'échange d'argent contre un accroissement de l'intensité et de la durée du travail, déclare que « *c'est la direction de l'ATM qui portera toute la responsabilité en cas de succès de la grève du 9 janvier* ». Connaissant bien l'ambiance incandescente dans les dépôts, les syndicats officiels ont ainsi fait le choix de ne pas se couper davantage de leur propre base. De plus, au plan national, la signature d'un accord séparé à Milan aurait déclenché des agitations en cascade dans les autres villes mettant définitivement à mal le cadre de l'accord national du 20 décembre. Rappelons que la principale raison d'être de ces syndicats est de garder des prérogatives exclusives de tractation avec les entreprises et les institutions. Le rideau peut donc se lever sur le 9 janvier.

Le 9 janvier, la grève est légale

Une vue d'ensemble

Exception faite d'une tentative avortée dans trois dépôts de Gênes, il n'y a guère eu de grève illégale. Deuxième trait important de la journée du 9, l'établissement d'une césure importante entre la plupart des villes du Nord, où la grève légale a recueilli une adhésion massive, et le Sud de la Péninsule où les grévistes ont été peu nombreux. Même à Naples, où on a décompté quelque 60 % de grévistes, aucune action décidée n'a été produite. A Rome, il y a eu 75 % environ de grévistes. Les lignes A et B du métro ont été fermées dès 9 heures du matin. A Florence, on a compté entre 80 et 90 % de grévistes. Ici, on a assisté à une tentative de solidarisation de la part d'« *usagers* » au moyen d'une grève du paiement du ticket de transport.

Traditionnelle place forte des syndicats de base, Venise a frôlé les 100 % de grévistes. On notera également 95 % de grévistes à Trieste, 80 % à Udine, 70 % à Gorizia et 80 % en moyenne dans l'ensemble de la région de Vénétie.

Toutefois, à Turin, il n'y a eu que 40 % de grévistes, aucun des dépôts n'a été bloqué, ni aucune manifestation n'a été signalée. Les conducteurs y avaient été massivement réquisitionnés par le Préfet, Achille Catalani.

A Bologne, la quasi-totalité des salariés de l'entreprise de transports urbains a participé à la grève légale. Aucun dépôt n'a été bloqué. Une manifestation d'environ 250 personnes a eu lieu devant la préfecture exigeant, entre autre, la levée des sanctions suite à la grève illégale du 22 décembre. Le défilé s'est poursuivi jusqu'à la gare centrale pour apporter son soutien à quatre cheminots licenciés pour avoir dénoncé les conditions de travail.

A Gênes, on tente la grève illégale

Cette fois-ci encore, les travailleurs génois se sont montrés en pointe du mouvement. Alors que la grève légale a atteint les 80 à 90 % de participation, dès 4 heures du matin, le dépôt de Mangini della Foce était en grève totale avec bus barrant la sortie du dépôt. Un peu plus tard, la situation était la même aux dépôts de Sampierdarena et de Boccadasse. Mais même cette belle tentative initiale de grève illégale a fait long feu. Paradoxalement, le dépôt de Staglieno qui avait été le fer de lance du mouvement de décembre, enregistrait un très faible nombre de grévistes. La ligne de métro et les funiculaires ne circulaient pas. La partie ouest de la ville n'était pas desservie par les bus, tandis qu'à l'Est, certains d'entre eux roulaient.

A Milan, le feu couve toujours sous les cendres de la mobilisation syndicale

La grève légale a réussi à paralyser les lignes de métro. Seule la ligne 1 a fonctionné de façon réduite en fréquence et en parcours. La circulation des bus a été erratique. Au total, on a compté environ 60 à 70 % de grévistes. Le représentant du SLAI COBAS, Giacomo Capettini, a précisé que « *les travailleurs n'avaient pas voulu pénaliser les usagers* ». Cette grève a eu lieu sur fonds de querelles de

représentativité entre le SLAI-COBAS et les trois grands syndicats nationaux¹¹. Après l'échec des négociations locales avec l'ATM, les organisations milanaises de catégorie de CGIL, CISL et UIL avaient cessé de s'opposer frontalement à la grève en faisant porter la responsabilité de la réussite de la mobilisation à l'entreprise. La CGIL, de son côté, a réitéré sa demande de referendum sur l'accord national du 20 décembre. Proposition finalement reprise par l'ensemble des forces en présence, Coordination comprise. Au total, si, le 9 janvier, à Milan, il n'y a pas eu une lame de fond comparable à celle du 1^{er} décembre, il est fort probable que la vieille taupe continue de creuser. Plusieurs voix de travailleurs se sont levées pour appeler à une nouvelle vague de grèves surprise dès le lundi 12 janvier.

A Brescia, les manœuvres de recomposition du paysage syndical vont bon train

Bien que parfaitement légale, la grève a été une franche réussite : 80 à 90 % des salariés de Brescia Trasporti y ont participé. Pourtant, à 4 h 15 du matin, au dépôt de bus de la ville, à peine 20 travailleurs (dont certains extérieurs à l'entreprise) tentaient d'organiser un piquet devant la porte. Sans succès. Les plages horaires de service public ont été respectées hormis un service incomplet de 5 à 6 heures du matin où seuls 3 bus sur 25 ont circulé. Les deux compagnies de bus suburbains, SIA et SAIA, n'ont pas été touchées par la grève. Une manifestation à la Préfecture organisée par les COBAS a été escortée par 20 autobus en grève. Le 9 janvier, une forte polarisation s'est produite entre une petite minorité de salariés disposés à aller plus loin et une autre minorité de travailleurs alignés sur les consignes légales des syndicats officiels. Ces derniers n'ont cependant pas ménagé leurs efforts pour tenter de résorber à leur avantage le hiatus.

Dans ce sens, le secrétaire de la Bourse du travail de la CGIL, Dino Greco, a rappelé que « *les syndicats n'étaient pas contre la grève qui exprimait la colère légitime des ouvriers* ». Il ajoutait qu'il « *ne fallait pas avoir d'interprétation manichéenne sur cette journée* » et qu'il « *n'était pas question d'échanger augmentations de salaire contre augmentation de la productivité* ». En signe d'apaisement, Maurizio Murari, animateur de la *Coordination des chauffeurs du 15 décembre* adhérente à la Coordination nationale, lui répondait « *que la grève n'était pas dirigée contre les trois confédérations* » mais seulement « *contre l'accord du 20 décembre* ». Les grandes manœuvres pour la recomposition du paysage syndical ont repris... Même la très réactionnaire Ligue du Nord s'est exprimée en faveur de l'ouverture de « *négociations régionales* », trop heureuse de pouvoir démanteler un pan de convention collective nationale. En revanche, sourde à toute tentative d'apaisement, la direction de Brescia Trasporti, au travers de son administrateur, Giorgio Schiffer, a contesté l'accord national car jugé trop généreux pour les travailleurs.

Toujours en Lombardie, à Varèse, le nombre des grévistes a atteint les 90 % du total des travailleurs et les 77 % à Lecco.

Le gouvernement joue la montre et veut tourner la page

L'exécutif est resté très discret face à la journée de grève du 9 janvier. Manifestement, il préfère laisser le champ libre aux syndicats officiels pour tenter de résorber la colère des *autoferrotramvieri*. Pour lui, la partie s'est terminée le 20 décembre avec la signature de l'accord national. Néanmoins, l'ineffable sous-secrétaire d'État au Travail et aux Politiques sociales, Maurizio Sacconi, ancien dirigeant de la CGIL aujourd'hui membre éminent de *Forza Italia*, ne s'est pas privé de faire ses habituels commentaires provocateurs. En déclarant « *ratée la grève des Cobas à l'exception près de quelques grandes villes* », il n'a pas manqué l'occasion de remettre sur le tapis la question des sanctions contre les « *grévistes minoritaires* ». « *Surtout dans le métro, il suffit de petites minorités pour gêner le plus grand nombre. Ceci n'est pas juste* », a-t-il déclaré. Il a donc incité les grandes confédérations syndicales à « *assumer leurs responsabilités afin de participer à la réussite de la modernisation d'un secteur en crise profonde* ». En indiquant aux partenaires sociaux la marche à suivre pour les deux prochaines années, Maurizio Sacconi a fini en affirmant que, « *compte tenu que la convention collective nationale est désormais derrière nous, l'objectif prioritaire est de remonter la situation financière des entreprises du secteur frappées presque partout par des graves déficits de bilan et des dettes au travers de négociations entre institutions centrales, locales et syndicats* ».

Aux prolétaires conscients de tirer les leçons de cet épisode de vie de la classe

La bataille du 22 décembre - globalement perdue par les *autoferrotramvieri* - aura été celle du tournant de cette première vague de lutte de la catégorie. La « *trêve des confiseurs* » de la longue période festive de la fin d'année a été respectée. Pendant cette période, après vingt-deux jours d'agitation ponctués

¹¹ Le SLAI COBAS est crédité de 600 adhérents, la FIT CISL de 1 600, la FILT CGIL de 1 600 et la UIL de moins de 400.

par trois moments forts, les travailleurs ont pansé leurs blessures et reconstitué leurs forces (et une partie de leurs réserves en fric). La convocation, le 9 janvier, d'une nouvelle journée nationale d'action n'a pas modifié sur le fond cette donne. Si cette journée a été comparable à celles de décembre pour sa participation dans des nombreuses villes du Centre Nord de la Péninsule, sur le plan de son intensité elle marque un pas en arrière. La grève illégale n'a été tentée que dans trois dépôts génois, sans grand résultat. Une grande partie de son succès numérique est due à l'avortement des négociations milanaises du 8 décembre.

Les syndicats de base ont pleinement joué leur rôle d'exutoire de la colère des salariés. Ils ont renforcé leurs positions vis-à-vis des syndicats légalement habilités à négocier en gagnant ce supplément de représentativité en donnant en gage un contrôle absolu des éventuels débordements des travailleurs. Après cette grève, l'issue proposée par le gouvernement de négociations locales basées sur le principe d'argent supplémentaire contre efforts de productivité n'est pas fermée. Elle reste de pleine actualité. Dans plusieurs villes, on parle d'anticiper l'ouverture des pourparlers pour le renouvellement des conventions d'entreprise. Il n'est toujours pas à exclure que dans les grandes villes du Nord, où le mouvement s'est enraciné le plus solidement, les collectivités locales et les sociétés de transport urbain concèdent des rallonges pour recréer « *un climat de confiance* » avec leurs salariés. Contrairement à la très grande majorité des villes du Sud de l'Italie, l'état des finances locales permettrait de tels arrangements. Si une éventualité de cette nature prévalait, le cadre même de la convention collective nationale volerait en éclats, donnant, par-là même, raison aux oiseaux de mauvais augure syndicaux qui avaient justifié leur signature en bas de l'accord par la défense de la négociation centralisée.

Les syndicats signataires de la convention romaine vont poursuivre leur œuvre de démoralisation et de récupération. La proposition de la CGIL, désormais acceptée par la totalité des syndicats de catégorie (y compris la Coordination), d'organiser un referendum à l'échelle du pays des travailleurs du secteur pour valider l'accord national du 20 décembre va dans ce sens. En effet, la grève contre cet accord du 9 janvier n'a reçu l'adhésion que de 25% (selon l'association patronale) à 40/45% (d'après des pointage plus complets) de la totalité des travailleurs des transports urbains du pays.

Enfin, l'exécutif va manier le bâton des sanctions pécuniaires pouvant aller jusqu'à près de 1 000 euros contre les travailleurs coupables de grève illégale. Des mises à pied sont également envisagées par les autorités. Compte tenu des temps longs des procédures judiciaires, la menace va planer sur les grévistes suffisamment longtemps pour les dissuader de prendre des risques supplémentaires.

Ce cocktail anti-ouvrier pourrait bien réussir à canaliser définitivement la lutte dans les limites établies par les partenaires sociaux parrainés par le gouvernement et l'opposition de gauche. Et ce en dépit de l'opposition massive des travailleurs.

Il faut toutefois envisager l'hypothèse contraire. Certaines réactions de grévistes milanais et d'ailleurs, lors de la journée de lutte du 9 janvier, semblent l'indiquer. Dans les dépôts milanais de Palmanova et Viale Sarca nombreux étaient les salariés à constater les graves limites de la grève légale. « *On a fait grève légale et qu'a-t-on obtenu ? On a été considérés comme bons, courageux, respectueux, mais on n'a rien obtenu* ». « *C'était une grève bidon de plus ; le seul moyen de réussir c'est de faire la grève illégale* ». « *Rien n'est joué, on verra bien la semaine prochaine* », répétaient-ils. « *Les dépôts sont des poudrières ; rien ne change du côté des patrons, cela va exploser* », constataient les plus modérés. « *Le problème n'est pas d'obtenir un nouvel accord mais d'appliquer le précédent* », résumaient-ils tous.

Un épilogue milanais sous le signe de la division des travailleurs en lutte

Les ouvriers de l'ATM avaient ouvert le bal le 1^{er} décembre, ils l'ont clos ce 14 janvier. Comme nous l'avions signalé, la tension était grande dans les dépôts, après la grève du 9 janvier. Dès le lundi 12 au matin, tous les dépôts de l'ATM votaient la grève illégale : aucun moyen de transport ne circule replongeant la ville dans le chaos. Mais l'action milanaise ne trouve que peu d'écho ce jour-là. Néanmoins, le mouvement est reconduit pour le mardi 13. Du côté entreprise/municipalité/syndicats, c'est l'urgence. Il faut négocier. Le mardi matin, la grève se poursuit mais, seul point faible, la ligne 3 du métro reprend partiellement son activité. La préfecture annonce des sanctions judiciaires de 250 à 516 euros par jour de grève illégale. A Gènes, le coup de matraque est déjà tombé : 1.000 conducteurs reçoivent une amende de 250 euros.

L'espoir renaît avec les *autoferrotramvieri* de Bergame, Monza et Brescia, qui s'associent à la grève des Milanais. Mais la tentative de généralisation tourne court. A Brescia, le front des travailleurs se fissure. Après la réquisition du préfet, la moitié des salariés reprennent le travail, puis la grève s'arrête. Même chose à Bergame et Monza. A Brescia, pourtant, jusqu'à l'ordre de réquisition tombé à 9h30, aucun bus ne circulait. Les prolétaires les plus déterminés ont d'abord emporté l'adhésion des collègues lors d'une

assemblée. Mais la tendance non avouée était à la reprise. En l'absence de perspectives concrètes d'élargissement du front de la lutte, c'est le repli qui l'a emporté.

Ailleurs, on regarde le combat des Milanais avec sympathie mais rien ne se passe. Les négociations vont bon train et tout semble conjurer pour un arrêt de la grève. Pourtant, à 23h40, les *tramvieri* du dépôt de Via Messina votent à 60 % la poursuite du mouvement. Seulement 300 salariés participent au vote.

La faiblesse des conclusions de l'assemblée de la nuit ne tarde pas à se manifester. Mercredi matin, la grève s'arrête et l'accord, comme par enchantement, est annoncé à 9h15. Une avance de 250 euros sur les gains de productivité réalisés en 2003 sera versée avec le salaire de janvier. Une autre prime de 300 euros bruts suivra en février pour les salariés en CDI. Cette prime, étalée sur douze mois, sera pérennisée dès le 1^{er} janvier 2005. Les syndicats appellent à la reprise du travail dès l'après-midi. Le métro fonctionne à nouveau et les bus sortent des dépôts. Le COBAS appelle, sans succès, à poursuivre l'agitation pour rouvrir les négociations nationales avec leur participation. Sa voix reste isolée.

A Bologne, les salariés de l'ATC reprennent à leur compte l'indication des Milanais. Les transports urbains de la ville sont paralysés. Mais comme à Brescia, l'ordre de réquisition du préfet, Vincenzo Grimaldi, assorti d'amendes tombe vite. Après cela, seul le dépôt des Due Madonne résiste jusqu'en début d'après-midi.

Indéniablement, le baroud d'honneur des travailleurs de l'ATM a partiellement payé quant à l'objectif d'un supplément local de salaire s'ajoutant aux concessions nationales faites le 20 décembre. En revanche, la perspective d'une généralisation du mouvement autonome s'est sérieusement éloignée. De même, la défense des conditions de travail et de rémunération de l'ensemble de la catégorie a fait un pas en arrière avec l'accord milanais.

La totalité des acteurs institutionnels se sont activés pour éteindre le nouveau feu allumé par des milliers de travailleurs lombards et bolognais. Les débordements ont finalement été endigués. Désormais, s'ouvre la phase difficile des règlements des comptes : dans les dépôts, entre travailleurs pour ou contre la continuation de la lutte, et de la part du patronat et de l'Etat déterminés à infliger une sévère leçon à ceux qui se sont distingués dans les grèves illégales. Par conséquent, la partie est certes suspendue. Mais il y a au moins une bonne raison d'espérer : les *tramvieri* n'ont pas été défaits en rase campagne. A suivre....

Bruxelles-Paris, le 14 janvier 2004.

Pour toute correspondance écrire, sans autre mention, à : BP 1666, Centre Monnaie 1000, Bruxelles 1, Belgique.