

Autriche

Le chemin d'enfer du partenariat social

Christian DUFOUR

Le gouvernement autrichien s'est décidé à transposer la directive européenne concernant les chemins de fer. Pour cela, il a annoncé qu'il comptait déposer deux projets de loi au Parlement, l'un relatif à la réorganisation des chemins de fer eux-mêmes et un deuxième relatif aux contrats de gestion du personnel (*Dienstrecht*) dans cette activité. Le débat au Parlement devait se dérouler le 12 novembre. Dès le 4 novembre, une journée de grève est intervenue. Mais le gouvernement n'a pas jugé utile de modifier ses projets sous cette pression. En conséquence, à la fois pour dénoncer le projet de réorganisation de l'ÖBB et pour s'opposer aux modifications du contrat collectif, le syndicat des cheminots a décidé de lancer une grève illimitée reconductible jour par jour à compter du 12 novembre à 0 heure. Autant dire, un coup de tonnerre supplémentaire dans le ciel désormais chargé du partenariat social. Alors qu'il se prépare, chacun des acteurs a conscience que ce conflit peut exercer une influence décisive sur l'ensemble des relations profes-

sionnelles autrichiennes, et donc sur le système socio-politique du pays.

Une grève à double clé

Plus aucun train ne roule en Autriche, dès la première minute d'une grève fort débattue au sein d'une opinion publique qui attendait cette épreuve de force et qui savait qu'elle pouvait se prolonger ¹.

Le refus de la partition de l'ÖBB

Le syndicat des cheminots (*Gewerkschaft der Eisenbahner*) s'oppose par ce moyen à la partition de l'ÖBB (*Österreichische Bundesbahn*), la société autrichienne des chemins de fers fédéraux, en cinq sociétés (certaines elles-mêmes scindées en deux) couvertes par une holding.

Cette holding doit abriter une première société porteuse du réseau et de son fonctionnement, une deuxième responsable du renouvellement du réseau, une troisième chargée du transport de passagers, une quatrième chargée du transport de marchandises et une cinquième

1. Il n'existe pas de droit de grève en Autriche. La seule législation applicable est celle qui découle des textes européens. Il n'existe par conséquent aucune mesure concernant un quelconque service minimum.

AUTRICHE

chargée d'assumer des services communs à l'ensemble des autres (*Diensleistungsgesellschaft*). La distinction maintenant classique en Europe entre les sociétés gestionnaires du réseau et les sociétés responsables des transports est contestée par les syndicats comme par certains experts au nom de l'incohérence des conditions de gestion de ce type de partage. La cour des comptes (*Rechnungshof*) avait elle-même fait part de son scepticisme quant aux termes du projet de loi. Les principes des prix de cession internes restaient en particulier totalement opaques. En outre, le syndicat reproche au plan gouvernemental de ne laisser à la société holding que des fonctions faibles, dans l'objectif de favoriser les privatisations ultérieures des éléments les plus rentables.

Or, si l'ÖBB est globalement déficitaire ¹, ses fonctions opérationnelles, le transport de passagers et le fret sont bénéficiaires. Le fret bénéficie d'ailleurs d'une expertise reconnue en matière de logistique, qui lui permet d'exercer depuis longtemps des tâches dans ce domaine aussi bien pour de grosses multinationales implantées en Autriche (Nestlé, Volkswagen...) que pour de nombreuses PME autrichiennes. Pour les cheminots, la réorganisation laisse présager à terme une perte de capacité stratégique pour l'ensemble de l'activité ferroviaire. Sur ce terrain, ils ne se trouvent pas isolés ; une partie de « l'économie » (*Wirtschaft*) – autrement dit des entreprises et de leurs organisations pro-

fessionnelles – partage cette opinion. Mais le syndicat reconnaît implicitement que les exigences européennes doivent trouver une réponse : il défend l'idée d'une holding forte qui permettrait de respecter les demandes bruxelloises tout en autorisant le maintien d'un principe unificateur de l'activité ferroviaire.

Le rôle de la société de services par contre constitue une pierre d'achoppement nettement plus sérieuse. Cette société devait fournir, outre des services internes (gestion administrative, formation, gestion du personnel), un réceptacle temporaire pour les salariés jugés surnuméraires au sein de l'entreprise. Sur les 47 000 salariés actuels, le gouvernement jugeait que plus de 12 000 étaient superflus. 5 000 d'entre eux doivent partir en retraite ou en préretraite dans les temps à venir. Les autres sont soit protégés par leur statut de fonctionnaires soit difficilement congédiables ². L'idée s'est donc formée de les regrouper au sein de cette entité pour pouvoir les affecter suivant les besoins aux différentes sociétés constituées, voire pour les faire travailler dans le secteur privé pour lequel cette société aurait pu se présenter comme prestataire de service. Un refus de la part des uns ou des autres de se plier à ce nouveau mode d'exercice de leur engagement au sein de l'ÖBB les aurait rendus licenciables pour refus d'accomplissement du service. Les salariés les plus menacés étaient certainement les personnels administratifs et parmi eux spécifiquement les plus âgés : cela

1. Selon le syndicat, le déficit annuel est essentiellement imputable aux charges de retraite, aux infrastructures et aux fonctions de service public remplies par le rail. Il oppose aux 25 de déficit par habitant et par an le coût de 50 pour les routes.

2. Deux statuts cohabitent pour les cheminots. Ceux embauchés jusqu'en 1995, soit 40 000, sont des fonctionnaires. Les autres sont des salariés de droit privé qui ne sont plus congédiables à partir de leur dixième année d'activité.

a fourni pour eux un motif décisif d'engagement dans la grève.

Le refus syndical de l'intervention gouvernementale sur les relations de travail

Les cheminots passent pour des privilégiés aux yeux des Autrichiens et le gouvernement souhaitait utiliser cette image pour s'en prendre au responsable désigné de ce maintien des privilèges : le syndicat. S'attaquer à ce bastion et en venir à bout aurait incontestablement marqué une victoire décisive du gouvernement sur l'ensemble du mouvement syndical et sur le partenariat social. Plus d'un responsable syndical avait à l'esprit les précédents des contrôleurs aériens sous l'administration Reagan et des mineurs sous le gouvernement Thatcher pour interpréter l'enjeu du conflit. Le chancelier Schüssel sait qu'il a affaire à forte partie, mais après sa semi-victoire lors de la réforme des retraites au printemps ¹, il pense pouvoir se lancer dans l'opération avec des chances raisonnables de succès. En outre, la partie la plus dure de son camp souhaite que la politique poursuivie depuis l'arrivée au pouvoir de la coalition ÖVP-FPÖ, qui mène la vie dure aux syndicats, soit maintenue. C'est en particulier le cas des membres FPÖ présents au gouvernement qui incarnent une aile très néo-libérale.

Le syndicat des cheminots de l'ÖGB est à beaucoup de points de vue un concentré de ce que le partenariat social peut produire. Il est une structure unitaire

dans l'ensemble des sens de ce terme : il est la seule organisation des salariés de l'entreprise ; il concerne l'ensemble des salariés sans coupure entre ouvriers et employés comme c'est le cas dans le reste de l'économie, et il s'assure un taux de syndicalisation très élevé (90 %). Il est constamment parvenu à éviter les tentations autonomistes de certaines fractions du salariat de l'ÖBB, en particulier les conducteurs ². Il réunit les diverses tendances politiques du syndicalisme autrichien, à savoir les sociaux-démocrates, les démocrates chrétiens et éventuellement les écologistes et les communistes ; en son sein, la tendance social-démocrate regroupe 97 % des adhérents. Le syndicat s'identifie totalement au *Betriebsrat* de l'entreprise (conseil élu par tous les salariés). Le président du syndicat, Wilhelm Haberzettl, fils et petit-fils de cheminot, un proche du président de l'ÖGB Fritz Verzetnitsch, est aussi président du *Konzernbetriebsrat*, le conseil central de l'entreprise. A la suite d'une longue histoire, le syndicat exerce des fonctions avancées de « codétermination » au sein de l'entreprise (on parle ici de *Mitspracherecht*, droit de concertation). En particulier, le syndicat intervient directement dans l'élaboration des plans de service trimestriels pour les personnels et spécialement pour les chauffeurs. Cette pratique se justifie par le fait que les cheminots ne relèvent pas du droit commun en matière de temps de travail ; ils travaillent en moyenne plus longtemps que les autres salariés (40,5 heures contre 38,5 heures) ;

-
1. Cf. Christian Dufour, « Les retraites et le partenariat social mis en cause », *Chronique internationale de l'IRES*, 83, juillet 2003.
 2. En cours de grève, Jörg Haider, qui ne manque pas une occasion d'agacer les membres FPÖ du gouvernement, tente de participer à une assemblée du personnel de l'ÖBB. Il en est chassé, mais il fait des commentaires laissant entendre qu'une organisation autonome des salariés les plus maltraités, les conducteurs en l'occurrence, serait bienvenue.

AUTRICHE

le syndicat se porte garant que la flexibilité qu'il accepte dans la constitution des rôles de travail ne s'opère pas au détriment des individus, tout en reconnaissant qu'il n'est pas rare que des salariés travaillent 50 heures au cours d'une semaine. Le syndicat siège aussi avec possibilité de veto dans les commissions disciplinaires¹.

La partition de l'ÖBB avec la multiplication des sociétés et la spécialisation des métiers en leur sein aurait pu à elle seule rendre caduques les pratiques antérieures et affaiblir à terme le syndicat. Mais le gouvernement, et spécifiquement le ministre FPÖ des infrastructures chargé du dossier, Hubert Gorbach, vice-chancelier, voulait graver dans le marbre législatif la reculade du syndicat en s'appuyant sur la légitimité politique du Parlement². Ce faisant, il s'en prenait à un élément de la constitution autrichienne qui assure l'autonomie de la régulation des relations de travail. Les experts constitutionnels ont alors fait valoir la fragilité juridique de cette tentative. Surtout, ce projet de loi ne pouvait que provoquer un mouvement de solidarité des syndicats, même les plus réticents, derrière leurs collègues des chemins de fer³. Le précédent d'une intervention gouvernementale pouvait être compris comme une brèche juridique dé-

finitive dans les principes du partenariat social, ce qu'aucun syndicaliste autrichien ne peut accepter.

Une négociation sous la pression gréviste

Le jour même du début de la grève, le 12 novembre, le chancelier faisait savoir qu'il devait y avoir des possibilités de trouver un accord. Mais, au sein d'une certaine confusion gouvernementale, il semble que chacun, gouvernement, syndicat, employeurs et partis politiques, ait eu envie de vérifier le niveau réel du rapport de force.

L'initiative se trouvait donc dans le camp syndical.

Une grève menée sous l'autonomie relative du syndicat des cheminots

Pour le syndicat des cheminots, il s'agit de montrer à la fois qu'il est fort dans l'entreprise – ce dont personne ne doute vraiment – et qu'il peut faire accepter une grève malgré une réputation quelque peu lourde à porter devant l'opinion publique. Il faut en plus qu'il laisse leur place aux structures confédérées dans un combat qui s'annonce comme un enjeu sociétal autant que spécifique aux chemins de fer.

La faible culture gréviste du pays et des cheminots en particulier⁴ constitue en

1. La commission doit rendre un jugement unanime, et il y a toujours au moins un syndicaliste présent. Cette clause semble devoir être abolie dans le futur règlement de gestion du personnel.
2. Quatre ministres responsables du dossier se sont succédé en quatre ans, ce qui explique le retard dans les mesures de transposition. Dans les derniers temps, un secrétaire d'Etat ÖVP directement relié au chancelier traitait semble-t-il le dossier de façon plus efficiente que le ministre qui en portait la responsabilité.
3. Des responsables du syndicat des employés du secteur privé (GPA), plutôt localisé à l'aile gauche de l'ÖGB, expriment leurs réserves quant à la grève et à ses mobiles au début du mouvement.
4. Les heures perdues pour fait de grève en Autriche depuis 1945 sont les suivantes : 1949, 2,4 millions ; 1950 4,0 millions ; 1951 et 1956, 1,2 million ; 1962, 5,2 millions ; 1965, 3,4 millions ; 1973, 0,8 million ; 1990, 0,47 million ; 2002, 0,07 million. Les données pour 2003, avec une forte progression de la conflictualité, ne sont pas encore disponibles.

la matière à la fois une faiblesse et une force. En 2003 plusieurs mouvements de grève ont été observés à l'occasion de la réforme des retraites. Ils ont été brefs mais ils ont donné lieu à des analyses fines de leurs conséquences, particulièrement en termes économiques. Les expériences étrangères ont été aussi soigneusement évaluées.

Le plan de marche étant clair, le syndicat des cheminots a la responsabilité de décider du démarrage de la grève. Cela relève de ses seules instances, sans consultation formelle des salariés ; ces derniers sont en permanence mis à contribution par le syndicat pour s'exprimer sur la conduite des événements et pour manifester leur unité dans cette opération. L'autonomie du syndicat connaît des limites au sein de la confédération autrichienne. Cette dernière n'a en principe pas à s'immiscer dans la décision politique que constitue la grève dans une branche. Mais elle contrôle l'usage de la caisse de grève¹. Son aval formel – donc celui des treize autres syndicats – pour conduire un mouvement gréviste est donc nécessaire. Dans le cas de la grève des chemins de fer cette co-décision est justifiée à un double titre. D'une part les coûts entraînés par la rémunération des grévistes sont très élevés : Les salaires des 47 000 cheminots sont évalués à 5,5 millions d'euros par jour ; les adhérents perçoivent par semaine 12 fois ce qu'ils ont versé comme cotisation moyenne pendant les mois précédant la grève, soit environ 60 % du salaire perdu. Chaque

jour de grève coûterait donc à l'ÖGB quelque 3 millions d'euros alors que le fonds est doté de 1,8 million d'euros par an². D'autre part cette grève recouvre un enjeu engageant l'avenir de l'ensemble du mouvement syndical autrichien.

L'immixtion de la confédération dans le processus de lancement et de poursuite de la grève conduit aussi les responsables confédéraux à se comporter comme de possibles intermédiaires dans la recherche de solutions avec le gouvernement. Dans une Autriche qui se soucie de l'avenir de son partenariat social et de ses relations complexes avec les partis de gouvernement et d'opposition, la consultation de la confédération porte donc à la fois sur l'opportunité politique de la grève et sur le soutien que les grévistes peuvent escompter des organisations confédérées. Les négociations sont techniquement menées par les dirigeants du syndicat des cheminots avec le ministre chargé des infrastructures, mais la direction confédérale se préoccupe de son côté de rester en contact avec la chancellerie.

Une grève totale sous l'acrimonie de l'opinion publique

C'est peu dire que cette grève ne recueillait pas les faveurs des médias. Les avantages, « les privilèges » des cheminots et les fonctions du syndicat dans la vie de l'entreprise ont été mis en avant par une large partie de la presse. Les cheminots se voient en particulier reprocher des avantages concernant l'accès à la retraite. En fait, les salariés embauchés avant 1995 peuvent effectivement partir

-
1. Le lien organique entre confédération et fédérations affiliées distingue nettement le syndicalisme autrichien du syndicalisme allemand. En Allemagne, les fédérations sont seules responsables de leur caisse de grève.
 2. Les données concernant la caisse de grève de l'ÖGB passent pour les mieux préservées des informations relatives à l'Autriche.

AUTRICHE

en retraite après 34,5 ans de cotisation et sans âge minimum. Pour cela ils paient des cotisations plus élevés que leurs collègues du privé (40 % de cotisation au lieu de 25 %). Le syndicat fait aussi valoir que les cheminots perçoivent tout au long de leur carrière des salaires plus modestes que des métallurgistes à qualification égale, et pour des durées du travail plus élevées. La protection contre les licenciements ne concerne pas les salariés embauchés après cette date non plus. Mais une série de mesures spécifiques (le régime des heures supplémentaires, le régime d'absentéisme) directement influencées par l'intervention syndicale dans l'entreprise sont prises pour cibles par les médias, et le syndicat reconnaît que sur certaines d'entre elles il a pris du retard dans l'adaptation du statut des salariés de l'ÖBB, ce qu'il paie à présent dans l'opinion publique.

Le syndicat des cheminots a fait mener constamment des sondages d'opinion pour mesurer ce qui relevait de l'auto-persuasion des médias et ce qui relevait de la conviction des citoyens. Un de ses porte-parole affirme que la majorité des interviewés par un institut indépendant comprenait la grève et que les personnes favorables restaient majoritaires jusqu'au troisième et dernier jour du conflit.

Les partis et les médias de droite se sont violemment mobilisés contre la grève. Mais les organisations d'employeurs ont tenu un discours plus modéré que la plupart de leurs membres. La *Wirtschaftskammer* (chambre économique), pièce essentielle dans le

complexe du partenariat social, a en particulier fait entendre sa propre musique, faite de critiques de principe contre les abus syndicaux et de discours raisonnables pour préserver la paix sociale. Son président Christoph Leitl, avait d'ailleurs de bonnes raisons de ne pas crier avec les loups¹.

Les effets de la grève et le compromis avec le gouvernement

Les transports ferroviaires prennent en charge 37 % du fret en Autriche, donc nettement plus que la moyenne européenne. Ce niveau fait des chemins de fer un élément décisif dans l'économie autrichienne et il est dû ... à l'absence de grève.

Une grève stratégique économiquement

Le dernier mouvement gréviste significatif, en dehors des soubresauts de 2003, date de 2001, lors d'un changement dans le régime des retraites des cheminots. Douze heures de grève avaient alors rompu avec une abstinence de trente-cinq ans. L'ÖBB a pu s'imposer, malgré les difficultés géographiques propres au pays, comme un partenaire important de la décentralisation économique et particulièrement de la décentralisation industrielle qui fait une partie du succès international de la production autrichienne. Les prix du fret sont compétitifs en comparaison européenne et son rôle dans la préservation de l'écologie du pays est essentiel. Depuis plusieurs années l'Autriche se défend de devenir un pays de transit entre l'Ouest et l'Est de l'Eu-

1. C. Leitl, fort critiqué par la presse de droite après le compromis trouvé avec les grévistes, est, comme son homologue syndical, F. Verzetnitsch, membre du Parlement. Mais l'un est chrétien-démocrate et l'autre social-démocrate.

rope pour des caravanes de poids lourds ne laissant dans le pays et surtout dans les vallées alpines que la trace de leurs pots d'échappement.

Les cheminots savaient précisément quels effets leurs arrêts de travail allaient provoquer. Ils savaient qu'un durcissement gouvernemental prolongeant la grève au-delà de cinq jours conduirait à l'arrêt des chaînes de production de VW en Allemagne¹ ; ils ont observé sans surprise la mise en veilleuse quasi immédiate des hauts fourneaux de la région de Linz ; ils ont vu aussi s'empiler des stocks de l'industrie forestière. Des contacts avaient été pris avec les syndicats allemands de chemin de fer pour un mouvement de solidarité en début de semaine suivante si le conflit se prolongeait. Dès le jeudi des plaintes étaient déposées devant les tribunaux, émanant d'une multiplicité d'entreprises autrichiennes et tchèques. La *Wirtschaftskammer* sait pertinemment que ses membres, qui vivent beaucoup de l'exportation, ne pouvaient accepter une grève aujourd'hui, ni des menaces de grève ultérieures qui auraient inquiété les commanditaires. Il fallait négocier et faire revenir le gouvernement en arrière.

Après trois jours de grève, le vendredi 14 novembre après-midi, un compromis était officiellement annoncé à 17 heures

40. A 18 heures 26 le premier train reprenait sa circulation.

Un compromis fondé sur la dynamique à venir la plus forte

Le compromis trouvé dans la nuit du 13 au 14 novembre permet à tous les acteurs de sauver la face. Tous les détails des mesures retenues ne sont pas publiés, et il semble que l'accord porte autant sur les principes que sur le détail des réformes à opérer. Il est aussi trop tôt pour savoir si le partenariat social et le syndicalisme sortent renforcés ou affaiblis de cette épreuve.

Le compromis porte sur deux points : la réforme structurelle est maintenue dans ses grandes lignes, mais le débat au Parlement est repoussé à début décembre et des amendements importants seront introduits. Les modifications dans la régulation sociale interne à l'ÖBB sont envoyées à une négociation interne à l'entreprise, et fin avril 2004 le gouvernement interviendra si aucun accord n'a été trouvé.

L'ÖBB sera couverte par une holding qui détiendra quatre sociétés par actions (*Aktiengesellschaften*). La holding n'a pas droit d'intervention au sein des filiales mais elle est chargée de la stratégie. Les quatre sociétés sont dédiées respectivement au transport de passagers², au

1. Un train spécial dessert les usines VW allemandes depuis les ateliers de production autrichiens. Ce train dispose de privilèges inavoués. Il est systématiquement avantagé par rapport aux trains de voyageurs contrairement aux règles officiellement en vigueur. Il a été arrêté par la grève. Par contre, les cheminots ont laissé passer le train qui emmenait vers Paris les participants au Forum social européen.
2. Les *Postbusse* y sont rattachés. La grève ne concerne en effet pas seulement les chemins de fer mais aussi les « *Postbusse* ». Il s'agit d'une flotte d'autobus que La Poste gère. Ils desservent souvent des villages reculés de l'Autriche, et sont partiellement concurrents avec des bus de l'ÖBB. Il s'agit d'une institution de la société autrichienne qui a souffert du démantèlement de la Poste. Les 3 000 chauffeurs routiers, plus adeptes de la pratique gréviste que les cheminots, se sont cette fois moins mobilisés que leurs collègues du rail. Le syndicat trouve là une source importante de recrutement supplémentaire alors que les effectifs de l'ÖBB vont diminuer.

AUTRICHE

transport de marchandises, à l'infrastructure et à l'exploitation (*Betrieb*). Une *GmbH* dite de service, directement rattachée à la holding, est destinée à abriter les salariés qui devront être réorientés professionnellement ; deux autres *GmbH* assurent les services communs en matériel et en services pour les sociétés responsables des transports de passagers et de marchandises auxquelles elles sont rattachées.

La négociation sur le *Dienstrecht* devra aboutir au maintien d'un principe unifié de gestion des relations sociales au sein des différentes sociétés rattachées à la holding. Le syndicat accepte le principe d'un plan d'économie d'environ 100 millions d'euros par an. Les effectifs devront donc être réduits.

Les syndicalistes cheminots se disent satisfaits du compromis puisque leur capacité d'intervention dans les temps à venir ne sera pas diminuée et puisque la holding est chargée de donner une cohérence aux sociétés qui lui sont rattachées. Ils ne voient pas de menaces immédiates dans les modifications de structures, puisqu'elles auront à assurer le rôle stratégique du rail pour l'ensemble de l'économie autrichienne, ce qui devrait contraindre les gouvernants à un certain réalisme. La réforme du rôle syndical n'est pas non plus pour eux une épreuve inacceptable ; elle se mène après que le syndicat a manifesté son rapport de force, et il compte profiter des discussions à venir pour liquider certains des anachronismes qui lui ont été reprochés et qui l'ont fragilisé pendant la grève ¹.

Le partenariat social repositionné sinon réhabilité

Les cheminots et leur syndicat se sortent avec les honneurs de la guerre de cette affaire où ils ont démontré leur capacité d'action, leur solidarité interne et leur rôle central dans l'économie autrichienne. Le syndicat se félicite en particulier que même les personnels administratifs et la plupart des cadres de direction se soient joints à la grève. « Il a fallu aller chercher les responsables de la traction pour faire redémarrer les trains » dit un syndicaliste. Le syndicat n'est sans doute pas mécontent de manifester à d'autres syndicats plus « modernes » et moins critiqués qu'il est au centre du jeu parce qu'il occupe en maître un maillon essentiel de la chaîne productive.

Cette force du syndicat des cheminots a entravé la volonté du gouvernement de marginaliser les syndicats dans ce processus de décision socio-économique. La partition de l'ÖBB est obtenue, mais les risques de privatisation sont contenus par la capacité de mobilisation des salariés : ils sont apparus comme le facteur essentiel de la rentabilité de l'entreprise. La ponctualité des trains de marchandise, la permanence du service qui autorisent l'insertion de l'ÖBB dans les stratégies de *just in time* des industriels autrichiens et étrangers sont étroitement liées à la présence active du syndicat comme élément de gestion et de cohésion du personnel. Le *Dienstrecht* doit faire l'objet d'une négociation séparée, dans les conditions constitutionnelles qui fondent le partenariat social.

1. La question des heures supplémentaires est au centre de cette affaire. Six millions d'heures sont effectuées chaque année, alors que du personnel de l'ÖBB est en sureffectif. Le syndicat rejette la responsabilité de cet état de fait sur la direction, mais reconnaît que sa propre attitude sur le sujet a pu prêter à malentendus.

LE CHEMIN D'ENFER DU PARTENARIAT SOCIAL

Les cheminots n'ont pas agi seuls. La négociation a été activement suivie par la présidence de l'ÖGB, qui a tenu à faire sentir à la fin du conflit qu'elle y avait pris un rôle prépondérant. En dehors de questions de préséance au sein du syndicalisme il s'agissait surtout de faire percevoir à l'opinion publique que les structures établies du partenariat social sont encore efficaces lorsque survient une crise grave qui menace la performance globale de l'économie nationale. La confédération s'est trouvée à l'aise dans le rôle du pacificateur qui tempère des troupes légitimement en colère et qui dispose des connexions voulues pour que ses positions soient entendues par les parties adverses dans le conflit.

« L'économie » a tenu son rôle de médiateur pour son camp. La violence des attaques contre Christoph Leitl dans la presse de droite au lendemain du compromis (*Die Presse* en particulier) ne fait que souligner l'importance de son rôle stratégique. Il lui est reproché d'avoir permis au syndicat de se sortir d'une affaire qui n'avait pas été lancée pour cela. Les divisions de la droite sur ce terrain sont connues et répétitives. La défense du *Standort* autrichien dans la compétition internationale à long terme vaut bien que le leader d'une organisation patronale soit dénigré : il ne fait, comme F. Verzetnitsch pour son compte, que gagner en image personnelle et en prestige pour la structure qu'il dirige dans le calvaire médiatique qui lui est imposé.

La cohésion gouvernementale ne sort pas renforcée de l'histoire. Mais elle n'est pas un objectif pour sa majorité ÖVP qui continue lors des élections partielles à plumer la volaille FPÖ. Le chancelier Schüssel, tout en accompagnant la stra-

tégie de harcèlement anti-syndical de son allié FPÖ, s'est offert le luxe de récupérer les bénéfices du compromis au détriment de son collègue vice-chancelier. La chronologie des négociations l'atteste clairement. Le jeudi 14 novembre, un compromis est trouvé vers 22 heures entre le syndicat et le vice-chancelier Grolach. Un conseil gouvernemental suit cette phase de la négociation et refuse les principes d'un accord trop favorable aux syndicats. Or, le lendemain, alors que les négociations n'ont pas repris, mais que des contacts ont été menés avec la présidence de l'ÖGB, le chancelier annonce lui-même en milieu de matinée qu'un accord a été trouvé et que la grève est terminée, prenant même les syndicats sur le terrain par surprise. Les évolutions du compromis entre les deux moments ne sont pas portées à la connaissance du public ; elles semblent infimes et le délai – accompagné du silence syndical au sommet – aurait surtout permis que le bénéfice de l'effet d'annonce retombe sur le chancelier.

Le partenariat social reste contesté. Mais les acteurs en place sortent confirmés dans leurs rôles respectifs sinon renforcés de cette épreuve. Un acteur nouveau s'est cependant intercalé dans leurs relations, le conflit ouvert, avec ses deux faces simultanées de la grève et de la lutte pour la conquête de l'opinion publique. Cela confirme l'hypothèse que le partenariat social a au moins changé de statut dans la dernière période politique autrichienne : d'élément institutionnalisé et ritualisé de la vie économique-politique, il est devenu lui-même un moyen et un enjeu d'une conflictualité sociale qui s'exprime plus ouvertement¹. Le partenariat social se survit pour autant qu'il est

1. Cf. Christian Dufour (2003), *op.cit.*

AUTRICHE

capable de se montrer à chaque fois performant dans la confrontation sociale.

Epilogue

Le lundi 17 novembre au matin, le Betriebsrat de l'AUA, compagnie aérienne autrichienne, lançait un mot d'ordre de grève contre les projets de restructuration de l'entreprise. Au bout de quelques minutes et au prix de quelques annulations de vols, ce mouvement social a été sus-

pendu à la demande de deux médiateurs qui se proposaient d'intervenir en commun pour régler cette affaire : Christoph Leitl et Fritz Verzetnitsch. Le lendemain un accord était conclu.

Sources :

Presse autrichienne, interviews de syndicalistes à Vienne pendant et après la grève, www.eisenbahner.at.