

Royaume-Uni

Une rupture historique entre syndicat et parti, le syndicat RMT exclu du Labour

Heather CONNOLLY *

C'est une association de cheminots, l'Amalgamated Society of Railway Servants – transformée plus tard en National Union of Railwaymen avant de devenir le syndicat du rail et du transport maritime et terrestre Rail, Maritime and Transport (RMT) – qui proposa en 1899 la création d'un « comité de représentation du travail » (Labour Representation Committee). De ce comité est issu en 1906 le parti travailliste (Labour Party) qui se présente aujourd'hui sous les auspices du New Labour de Tony Blair¹. En février 2004, après 104 années d'adhésion, le lien historique entre le parti travailliste et le RMT a été rompu et le syndicat fondateur exclu du Labour. Le RMT qui représente 67 000 travailleurs dans le secteur du transport avait refusé d'annuler une décision de son assemblée générale de juillet 2003, qui autorisait les syndicats locaux à

adhérer à d'autres partis politiques et à soutenir des organisations et des campagnes susceptibles de faire avancer ses revendications, comme notamment celle d'une renationalisation des chemins de fer. La décision du RMT de donner plus de liberté à ses membres pour déterminer l'utilisation du fonds politique a pour toile de fond les désillusions croissantes de la base syndicale à l'égard du New Labour. En juillet 2003, une majorité des délégués de RMT a voté en faveur d'une démocratisation du fonds politique et des syndicats s'apprêtent à adhérer à d'autres partis politiques².

Des mesures à l'encontre du RMT se sont imposées, aux yeux de la commission exécutive du Labour, quand le syndicat a accepté que cinq de ses fédérations, dont celles de Glasgow et d'Edinburgh, deviennent membres du parti socialiste

* Université de Warwick, Grande-Bretagne.

1. Le nom de New Labour a été adopté en 1994 quand Tony Blair est devenu leader du parti.

2. Pour poursuivre des activités politiques (soutien aux partis politiques), les syndicats britanniques doivent instituer un fonds politique séparé de leur budget de fonctionnement. Il est alimenté par les cotisations des membres. Aux termes de la loi, les syndicats doivent organiser tous les dix ans un référendum postal parmi leurs adhérents pour confirmer le maintien d'un fonds politique. Le dernier référendum du RMT remonte à 1994 ; 83 % des membres avaient alors voté en faveur du maintien du fonds.

écossais, le Scottish Socialist Party (SSP)¹ et quand il a menacé de soutenir d'autres dissidents du Labour. Pour la commission exécutive du parti travailliste, un tel comportement est contraire à la constitution du parti. En janvier 2004 le président du Labour, Ian McCartney, a mis le RMT devant l'alternative soit de revenir sur sa position avant le 7 février, soit de se voir expulsé. Une conférence extraordinaire du RMT, organisée le 6 février 2004 à Glasgow, a abouti à un vote de 42 voix contre 8 en faveur du maintien de la décision adoptée à l'été 2003. A la suite de ce vote, le RMT a été exclu du parti. Son secrétaire général, Bob Crow, soutient que le syndicat a pris sa décision conformément aux règles de la démocratie syndicale et il conteste l'interprétation de la commission exécutive du Labour. La règle constitutionnelle que le RMT est censée avoir enfreinte stipule que tout adhérent doit soutenir le programme du Labour Party. Mais selon le RMT cette règle est ambiguë dans la mesure où à l'intérieur même du parti certains députés rebelles votent contre des politiques pourtant inscrites dans le programme du parti.

Les répercussions de cette scission entre le RMT et le parti travailliste sont encore incertaines mais plusieurs syndicats n'ont pas tardé à réagir. Le CWU (Communication Workers Union), syndicat de la poste et des télécommunications, l'une des plus grandes organisations affiliées au Labour², a ouvertement critiqué le parti ; l'une de ses plus grandes sections qui organise 4 500 postiers écossais

a voté pour l'adhésion au parti socialiste écossais. Le secrétaire de cette section a déclaré que le CWU n'allait pas « rester muet quand le Labour attaque des syndicats frères. Si le Labour exclut le RMT nous préparerons immédiatement l'adhésion au SSP pour montrer notre solidarité ». Les réactions sont en effet particulièrement vives en Ecosse où les critiques du Labour à l'égard du RMT suscitent un agacement croissant. Ailleurs au Royaume-Uni, plusieurs sections du syndicat des pompiers FBU (Fire Brigades Union)³, dont celles du Sud-Est de l'Angleterre, ont présenté des motions en préparation de la conférence annuelle du mois de mai 2004, appelant à la désaffiliation du Labour. Ces événements s'expliquent aussi par les tensions croissantes au sein du syndicat à la suite d'un dur conflit de neuf mois en 2002 au cours duquel le FBU a accusé le gouvernement de s'immiscer dans les négociations avec les employeurs. La pression sur les dirigeants syndicaux s'accroît de la part d'une base qui réclame une gestion plus démocratique des fonds politiques. Mais comme dans le cas du FBU, nombre de leaders syndicaux voudraient limiter le débat à la question de savoir s'il faut rester affilié au parti pour éviter que ne soient présentées des motions appelant à la démocratisation des fonds politiques, ce qui permettrait à leurs fédérations de soutenir d'autres partis politiques.

Au sein du RMT, quelques sections londoniennes sont déterminées à soutenir le parti du député dissident George Galloway, appelé « Respect coalition ».

1. Le parti socialiste écossais (SSP) est un parti de gauche qui a recueilli 9 % des suffrages aux élections écossaises de 2003.

2. Le CWU représente 275 000 salariés.

3. Le FBU représente quelque 50 000 travailleurs du feu.

UNE RUPTURE HISTORIQUE ENTRE SYNDICAT ET PARTI

way a lui-même été exclu du parti travailliste à la suite de ses commentaires sur la guerre en Irak. La Respect coalition¹ a été lancée en octobre 2003, et créée officiellement en janvier 2004, comme une alternative politique au New Labour. Son programme préconise la fin des privatisations des chemins de fer et d'autres services publics ainsi que la suppression des lois anti-syndicales des gouvernements conservateurs ; le mouvement adhère plus généralement à une idéologie d'anti-globalisation, d'anti-privatisation, d'antiracisme et de soutien aux syndicats. Les élections européennes de juin 2004 où George Gallo-way entend se présenter comme candidat à Londres seront son premier test. La section de Waterloo du RMT a confirmé son soutien à Respect en mars 2004, en déclarant que cette décision traduit « l'écœurement profond » des adhérents à l'égard du parti travailliste qui a tourné le dos aux travailleurs². Le secrétaire général du RMT soutient à titre personnel les objectifs politiques du mouvement mais l'appui du RMT ne semble pas encore définitivement acquis pour autant et il n'est pas certain non plus que Bob Crow invite explicitement ses adhérents à s'y rallier.

En réaction aux initiatives du RMT, le président du parti travailliste, Ian McCartney, a déclaré que Bob Crow était en train de marginaliser le RMT, et qu'au lieu de peser sur le débat autour du futur programme du Labour, ses représentants avaient choisi de s'allier avec un « groupe trotskiste ». Mais le dirigeant du RMT a répliqué que « l'adhésion au parti travailliste reste inscrite dans nos statuts et continuera de fonder notre politique » et que « le syndicat continue de souhaiter que le parti se resaisisse et retourne à ses racines historiques »³.

Le chemin de la scission

Pour comprendre la rupture entre le RMT et le New Labour, il faut revenir en arrière. En mai 1997, après dix-huit années de gouvernement conservateur, l'élection du New Labour a changé le climat politique en Grande-Bretagne. Le mouvement syndical qui avait soutenu la campagne du parti, avait de grands espoirs à son égard, mais des doutes ont commencé à s'exprimer, dans le RMT notamment, pendant la première, et surtout pendant la deuxième période gouvernementale. Le RMT détient un siège dans la commission exécutive du parti travail-

1. RESPECT est un acronyme pour Respect, Equality, Socialism, Peace, Environment, Community, Trade Unionism (Respect, équité, socialisme, paix, environnement, communauté, syndicalisme).
2. La déception de la section de Waterloo à l'égard du gouvernement a été exacerbée par l'attitude de certains ministres du Labour au cours d'une grève en 2002. Greg Tucker, le secrétaire de la section Waterloo du RMT, affirme que « des ministres travaillistes se sont coalisés pour nous attaquer en public. Dans les coulisses, le gouvernement a truqué les règles régissant les contrats de franchise afin d'accorder des subventions aux employeurs pour compenser les dommages causés par notre grève. Des fautes en matière de santé et de sécurité ont été couvertes, quand des membres de la hiérarchie à peine formés ont été utilisés comme briseurs de grève, mettant en danger la vie des passagers. Les lois anti-syndicales du Labour ont empêché des actions de solidarité de la part d'autres cheminots ». *Socialist Worker*, 29 March 2004, accessible sur le site www.socialistworker.co.uk
3. « RMT General Secretary Bob Crow Explains the Union's Relationship with the Labour Party », *Tribune*, 12 February 2004, accessible sur le site www.rmt.co.uk

ROYAUME-UNI

liste ce qui lui permet en principe d'influer sur les décisions du parti. Le soutien du RMT au gouvernement travailliste prend la forme de dons au parti et d'un soutien financier direct à des députés défendant ses objectifs. Les dons versés au parti travailliste sont passés de 112 000 £ en 2001 à 12 500 £ en 2003 et en 2002 le syndicat a arrêté de verser des subventions aux députés pour consacrer 43 000 £ à une campagne en faveur de la renationalisation des chemins de fer. Ces initiatives anti-gouvernementales exprimaient les tensions croissantes entre les deux acteurs mais aussi le sentiment d'impuissance du RMT devant la politique travailliste sur laquelle il n'avait pas de prise.

Depuis l'arrivée du Labour au pouvoir en 1997, certaines avancées dans le domaine des relations professionnelles n'en ont pas moins été obtenues. Elles incluent la législation sur la reconnaissance syndicale obligatoire, des standards minima légaux comme notamment le salaire minimum national et des politiques d'égalité professionnelle et d'encadrement des contrats de travail flexibles. Ces politiques ont contribué à resserrer les liens entre les syndicats et le parti à la fin de la première période gouvernementale ¹. Mais après l'élection de 2001, un mécontentement croissant s'est fait jour au sein du mouvement syndical devant les politiques néo-libérales du New Labour, telles la poursuite de la privatisation des services publics et l'introduction de partenariats publics-privés comme celui, à l'étude,

pour le métro de Londres. Le gouvernement a gardé ses distances à l'égard des syndicats, un peu à la manière des conservateurs, et s'est montré plutôt ouvert aux demandes du monde entrepreneurial. Sous le deuxième gouvernement Blair, un nombre croissant de dirigeants syndicaux de l'aile gauche du parti ont été élus, signe là aussi des frustrations syndicales croissantes à l'égard du gouvernement.

En février 2002 Bob Crow a été élu secrétaire général du RMT sur la base d'un programme fortement marqué à gauche. Il a été qualifié de saboteur (*wrecker*) par le gouvernement qui le range parmi les « empêcheurs de tourner en rond » (*awkward squad*) que sont, à ses yeux, les leaders de gauche. Les relations entre le parti et le syndicat, de plus en plus tendues depuis l'élection de Bob Crow, sont entrées dans une phase critique en juin 2002, une année après la réélection du New Labour ². Si la scission a été provoquée, en fin de compte, par l'ultimatum du parti travailliste, elle a aussi pour arrière-plan les politiques gouvernementales de privatisation des services publics et le refus d'une renationalisation des chemins de fer. En outre, le gouvernement a choisi de ne pas maintenir dans le secteur public les entreprises non rentables couvertes par des contrats de franchise, bien que la loi sur les transports autorise la direction du rail, la Strategic Rail Authority (SRA) à gérer elle-même des services ferroviaires franchisés ³. La faillite de la compagnie gestionnaire des infrastructures Railtrack et les problèmes

1. Cf. S. Ludlam et S. Taylor, « The Political Representation of the Labour Interest in Britain », *British Journal of Industrial Relations*, 41:4, décembre 2003.

2. Odile Join-Lambert, « Une phase critique du conflit entre le parti travailliste et les syndicats sur les services publics », *Chronique internationale de l'IRES*, 79, novembre 2002.

3. *RMT News*, décembre 2003, accessible sur le site www.rmt.org.uk

encourus par son successeur, Network Rail, ont également contribué à exacerber les tensions entre le Labour et le RMT, le syndicat estimant que le gouvernement n'a pas tout fait pour résoudre le problème de la fragmentation de l'infrastructure ferroviaire¹. Le RMT reproche également au gouvernement de ne pas avoir révoqué les lois anti-syndicales adoptées sous les gouvernements conservateurs entre 1979 et 1995 qui interdisent des grèves de solidarité. La position gouvernementale dans la guerre en Irak et le projet d'augmentation des frais universitaires font également partie des récriminations.

Les déboires de la privatisation des infrastructures

Après la faillite de Railtrack² en octobre 2001, le gouvernement a mis en place Network Rail en octobre 2002. Network Rail ne se rattache ni au secteur privé (largement considéré comme ayant ruiné les chemins de fer), ni au secteur public où son apparition dans les comptes publics aurait contribué à alourdir la dette de l'Etat³. Ses dirigeants répondent à un conseil de surveillance d'intérêt public composé de 115 membres et ses engagements financiers sont garantis par le gouvernement. Toutefois, comme la société n'a de comptes à rendre ni aux actionnaires ni, directement, au Trésor, les coûts ont doublé depuis 2002 pour atteindre près de 6 milliards de livres par an⁴. On

impute à l'organisation de Network Rail la responsabilité de l'envolée des coûts d'entretien des infrastructures ferroviaires, la société continuant de passer des contrats avec de nombreuses entreprises tiers pour réaliser les travaux d'entretien sur le réseau ferroviaire.

Un rapport du RMT de 2002 plaide pour la réintégration dans Network Rail des activités d'entretien et d'infrastructure. Il soutient que le recours à des sociétés tiers dans les chemins de fer a entraîné « l'augmentation d'actes contraires à la sécurité et une gestion défailante du réseau ; la détérioration de la qualité des voies ferrées ; l'effondrement de la formation professionnelle, ce qui a parfois occasionné des accidents mortels ; un déclin préjudiciable de la 'culture du rail' traditionnelle, attachée à la sécurité avant toutes choses ; une pénurie accrue de main-d'œuvre qualifiée dans les emplois clé de la maintenance ; un jeu stérile d'accusations mutuelles de la part de sociétés n'ayant elles-mêmes des comptes à rendre qu'à leurs actionnaires ; l'impossibilité de contrôler les sociétés tiers et des sous-traitants travaillant sur les voies ferrées ; et enfin un réel cartel de l'offre de la part des sociétés de maintenance les plus importantes qui apparaissent sur un autre segment du marché dès lors que leur contrat leur est retiré du fait de la faiblesse de leurs résultats »⁵. Le RMT qui représente 12 000 des 18 500 salariés dans les sociétés de maintenance sous contrat a salué comme un pas dans la bonne direction le

1. *RMT News*, novembre 2003, accessible sur le site : www.rmt.org.uk

2. O. Join-Lambert, « Faillite de Railtrack : l'échec d'un partenariat public-privé », *Chronique internationale de l'IRES*, 74, janvier 2002.

3. Network Rail a une dette de 21 milliards £.

4. *The Economist*, vol. 367:8330, 28 juin 2003.

5. « RMT Submission to the Potters Bar Inquiry Outlining the Case for Bringing Infrastructure Work Directly Under the Control of Network Rail », 2002, accessible sur le site : www.rmt.org.uk

remplacement de Railtrack par Network Rail. Pour autant, cela est insuffisant dans son analyse pour résoudre les « problèmes d'une coordination déficiente, d'une mauvaise gestion et d'une faible qualité du travail (...) directement liés à la culture et à la structure des contrats de maintenance des infrastructures ». A son avis, les opérateurs privés continueront de tirer profit d'un système qui permet à des sociétés affichant un bilan très déficient en matière de sécurité et d'investissements de réaliser des bénéfices substantiels.

Quand il a fallu reconnaître des problèmes d'infrastructures en même temps que l'explosion des coûts, Network Rail a annoncé, en novembre 2003, que les travaux de maintenance repasseraient directement sous son contrôle avant le printemps 2004. Devant cette perspective d'un retour au contrôle public, le RMT a organisé une campagne de grande envergure en faveur de la renationalisation des chemins de fer au cours de laquelle Bob Crow a déclaré : « Si la ré-internalisation de la maintenance ferroviaire promet des 'économies substantielles' – en mettant fin notamment aux dons aux actionnaires payés en *cash* – on pourrait obtenir le même résultat en ré-internalisant les services de transport franchisés »¹. Le RMT rend la stratégie gouvernementale de gestion des chemins de fer directement responsable de la fragmentation actuelle du secteur.

La cause de la renationalisation

En janvier 2003, le ministre des Transports, Alistair Darling, a prononcé devant le Parlement un discours sur la

restructuration des chemins de fer à l'horizon de juillet 2004. Il en ressort que le gouvernement, tout en admettant les effets pervers de la privatisation en termes de fragmentation, de complexité et de dysfonctionnements excessifs, n'entend pas recourir à la renationalisation pour résoudre les problèmes du secteur. Il entend centrer les efforts sur des changements structurels et organisationnels afin d'améliorer les performances et de rendre plus effectifs le contrôle des coûts et la régulation de la sécurité. Le gouvernement est, dans le secteur, engagé dans un partenariat « public-privé » (*Public-Private Partnership*, PPP), mais la contradiction de l'investissement privé dans les services publics peut être résumée dans les termes du ministre des Transports lui-même : « Les chemins de fer doivent fonctionner dans l'intérêt public tout en protégeant les intérêts légitimes des investisseurs »². Il est ainsi dans « l'intérêt public » que le gouvernement régule l'action des opérateurs privés. Sans cette régulation, les usagers pourraient se trouver confrontés à la fermeture de lignes de chemins de fer non rentables et à l'augmentation du prix des billets. Mais l'intervention et la régulation gouvernementales signifient aussi que les chemins de fer ne sont pas un investissement attrayant pour le secteur privé et que l'investissement public est nécessaire pour subventionner les sociétés qui opèrent dans ce secteur.

Bob Crow a critiqué le discours du ministre des Transports qui ne va pas suffisamment loin à son avis. Il estime que la privatisation a été un échec et que l'on ne peut aboutir à un service ferroviaire na-

1. *RMT News*, novembre 2003, accessible sur le site www.rmt.org.uk

2. Déclaration du ministre des Transports, Alistair Darling, devant le Parlement, *The Guardian*, January 19, 2004, accessible sur le site : www.guardian.co.uk

UNE RUPTURE HISTORIQUE ENTRE SYNDICAT ET PARTI

tional de qualité en dehors du secteur public. En 2004 les franchises des compagnies de trains vont expirer, et le gouvernement, selon le RMT, pourrait profiter de l'occasion pour renationaliser et ré-internaliser les sociétés. En novembre 2003 Connex, la compagnie de chemins de fer en faillite dans le Sud-Est de l'Angleterre, a été placée sous contrôle public quand South East Trains (SET), filiale à 100 % de la direction du rail (Strategic Rail Authority, SRA), a repris les lignes régionales. Le RMT a réagi immédiatement, en organisant une campagne en faveur du maintien de SET dans le secteur public. Malgré l'appui de quelques députés du Labour, le gouvernement a refusé de reconduire le statut public de SET et la SRA prévoit la reprivatisation de la franchise d'ici 2005. Et cela malgré les bilans négatifs des sociétés de chemin de fer régionales et le volume important des subventions publiques. Depuis la privatisation, les 25 compagnies de transport ferroviaire ont reçu des subventions publiques de plus de 9 milliards £ et elles ont réalisé des bénéfices à hauteur de 1,1 milliard £, mais elles hésitent à investir à cause de l'expiration des franchises¹. Les niveaux d'investissement n'ont que faiblement augmenté depuis la privatisation et les voyages en train restent parmi les plus chers du monde, la Grande-Bretagne se trouvant toutefois devancée par l'Allemagne. En outre, plutôt que d'agir comme d'autres entreprises privées dont les actionnaires payent pour les mauvais choix du management, ces sociétés ont pu compter sur la SRA, autrement dit sur le

gouvernement, pour renflouer leurs fonds. Ces sociétés ont aussi été exemptées d'amendes quand les conflits collectifs ont affecté leurs horaires. Pour le RMT il s'agit d'un abus de fonds publics alors même que des financements compensatoires peuvent donner l'impression aux compagnies qu'il n'y a pas urgence à résoudre les problèmes. Les conflits peuvent alors se trouver inutilement prolongés. Le RMT reproche au gouvernement d'avoir joué un rôle de « briseur de grève » et soutenu les employeurs avec l'argent du contribuable alors même que la grève du RMT était parfaitement légale et respectait les procédures inscrites dans la loi².

En novembre 2003, un sondage national auprès de 1 000 personnes a montré que 72 % des sondés sont favorables à la réintégration des sociétés ferroviaires dans le secteur public.

La fragmentation des relations professionnelles

Le RMT a vu s'affaiblir son pouvoir de négociation et de représentation du fait de la privatisation. La fragmentation du secteur rend l'action syndicale plus difficile et conduit à des systèmes compliqués de détermination des rémunérations, des retraites et des conditions de travail.

La privatisation a mis un terme au système unifié de la négociation collective et de la résolution des conflits des chemins de fer britanniques. Les salaires et les conditions de travail font maintenant l'objet de négociations entre le RMT et les 73 sociétés privées, parmi lesquelles

1. La durée de la franchise est normalement de sept ans mais le contrat peut être prolongé jusqu'à quinze ans devant un engagement d'investissement en capital.

2. Cf. RMT Briefing Paper *Industrial Relations in the Privatised Railway Industry*, accessible sur le site : www.rmt.org.uk

ROYAUME-UNI

les les 25 compagnies de transport ferroviaire, 6 sociétés de fret, 3 entreprises de matériel roulant et les 7 grandes entreprises de maintenance des infrastructures. Cette décentralisation de la négociation collective au niveau des entreprises a conduit à de fortes disparités des salaires entre les sociétés pour un travail identique. Dans un rapport sur les relations professionnelles sous le signe de la privatisation ¹, le RMT rend compte d'écarts significatifs observés dans les 25 compagnies de transport ferroviaire à la suite de la décentralisation de la négociation (tableau).

Selon le RMT les écarts de salaires entre les conducteurs et les autres professions comme les personnels de gare, de nettoyage et les chefs de train, contribuent à la détérioration du climat de travail et ont parfois provoqué de violents conflits. Les quelque 18 500 ouvriers employés dans les sept sociétés de maintenance des voies touchent eux aussi des salaires très variables ; les écarts vont de 2 000 à 9 000 £ par an, pour le même type d'activités. La récente décision de rapa-

trier les contrats de maintenance sous le toit de Network Rail signifie que les conditions de travail et de salaires devront être renégociées et harmonisées. Le RMT a d'ores et déjà fait savoir qu'il réclamerait l'alignement sur les normes collectives les plus avantageuses ².

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, les conducteurs de train représentés par le deuxième grand syndicat du secteur, ASLEF (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) ³, ont vu se renforcer leur pouvoir de négociation depuis la privatisation et ils ont été capables de négocier des salaires plus élevés. Les compagnies ferroviaires se sont livrées à une guerre des débauches, ce qui a poussé les salaires vers le haut et déconnecté les salaires des conducteurs de ceux des autres catégories professionnelles. Entre 1980 et 1994, British Rail n'avait connu que deux conflits nationaux dont un seul avait porté sur l'augmentation des salaires. A l'heure actuelle, on enregistre plusieurs grands conflits salariaux par an.

Comparaison des écarts salariaux dans quelques compagnies ferroviaires (base annuelle)

Profession	Salaire le plus élevé		Salaire le plus bas		Différence
	Entreprise	Salaire de base	Entreprise	Salaire de base	
Conducteur de train	South West Trains	32 178 £	C2C	26 927 £	5 251 £
Chef de train	Virgin Cross Country	25 834 £	C2C	10 608 £	15 226 £
Agent commercial	South West Trains	21 436 £	Gatwick Express	15 323 £	6 113 £

1. *Ibid.*

2. *RMT News*, mars 2004.

3. ASLEF a environ 15 000 membres dans une profession qui est organisée à près de 100 %.

L'absence d'une procédure nationale de résolution des conflits depuis la privatisation a contribué à l'augmentation des conflits. Pendant le demi-siècle de négociations collectives nationales, six conflits majeurs ont eu lieu, et la plupart des problèmes syndicaux ont trouvé une solution à travers un mécanisme de résolution des conflits¹. A l'heure actuelle, l'organisation de grèves nationales est rendue difficile par les lois sur les grèves de solidarité, et les conflits importants et peu nombreux de l'ère de British Rail ont laissé la place à une multitude de grèves plus localisées. L'un des conflits les plus importants entre le RMT et le gouvernement travailliste a porté sur la privatisation du métro de Londres. Pour le syndicat, la fragmentation due à la privatisation a compromis la sécurité des chemins de fer et une privatisation du métro pourrait avoir le même effet. Le RMT a organisé une série de grèves très suivies contre les suppressions d'emploi et les risques de sécurité. Le gouvernement toutefois reste déterminé à créer un « partenariat public-privé » pour le métro de Londres et on peut s'attendre à une nouvelle série de grèves du RMT contre les projets du gouvernement.

La rupture entre parti et syndicat

Dans un article consacré aux relations entre les syndicats et le gouvernement travailliste, Jeremy Waddington estime que ce rapport est actuellement « au plus bas » et que l'ampleur des divergences « est maintenant plus importante que ja-

mais depuis 1997 »². Le Royaume-Uni est le dernier pays européen dans lequel existent des liens directs entre un parti au gouvernement et les syndicats. Ce lien a été maintenu puisque le Labour Party est traditionnellement considéré par le mouvement syndical comme le représentant naturel des intérêts des travailleurs. Pour certains syndicats et tout spécialement pour le RMT, cette analyse n'est plus valide, depuis que le parti travailliste s'est engagé dans une politique néo-libérale défavorable à la syndicalisation.

Lewis Minkin construit une typologie des relations syndicat-parti selon le degré d'intégration organisationnelle et d'influence politique. A intensité croissante, quatre modèles sont distingués : lobbying externe, lobbying interne, liens de proximité, domination syndicale sur le parti³. Depuis la moitié des années 1980, les relations entre les syndicats et le parti travailliste ont clairement cessé de s'inscrire dans le modèle de la « domination syndicale » pour évoluer vers un modèle placé sous le signe de la « proximité ». Les syndicats ont perdu de leur pouvoir constitutionnel au sein du parti avec la diminution du poids relatif du vote syndical au congrès du Labour (*block votes*) et avec la limitation de leur rôle dans la sélection des candidats aux élections législatives. Et, plus significatif encore, ils ont fait une concession historique en acceptant que la politique des relations professionnelles du Labour soit déterminée par la direction du parti, et non plus par les syndicats. L'influence syndicale sur les choix politi-

1. *Ibid.* RMT News, mars 2004.

2. Jeremy Waddington, « Heightening Tension in Relations Between Trade Union and the Labour Government in 2002 », *British Journal of Industrial Relations*, 41:2, June 2003.

3. L. Minkin, *The Contentious Alliance Trade Unions and the Labour Party*, Edinburgh: Edinburgh University Press, 1992.

ROYAUME-UNI

ques a ainsi été affaiblie et l'autonomie du Labour à l'égard du mouvement syndical renforcée.

L'exclusion du RMT par le parti travailliste suggère l'évolution vers un modèle de lobbying qui ne restera pas sans influence sur la structure de la représentation politique du monde du travail¹. Alors que Bob Crow rappelle que le syndicat souhaite organiser son action au sein du parti et que c'est au parti de repré-

senter les intérêts des travailleurs, le débat sur la gestion démocratique du fonds politique semble indiquer que pour la base syndicale l'amélioration du statut des travailleurs ne dérive pas nécessairement de l'adhésion au parti.

*Article traduit de l'anglais
par Adelheid Hege*

1. S. Ludlam et A. Taylor, *op. cit.*