

Royaume-Uni

Bilan de quinze années de déréglementation/privatisation

Il n'existe pas de définition juridique du service public au Royaume-Uni. En l'absence de Constitution écrite et de principes juridiques gouvernant l'action de l'Etat, ce sont les lois votées par le Parlement, notamment les lois spéciales (*Private Acts of Parliament* (1)) qui autorisent – ou inversement privatisent – les services publics. Le droit anglais ne reconnaît donc pas en tant que tels les quatre principes des services publics français : il n'y a pas de régime spécifique concernant la continuité des services publics, à l'exception de la police et des services secrets ; le pouvoir de l'administration de changer ou d'adapter le service n'est pas autorisé, sauf si la loi le précise ; l'égalité des usagers n'a aucune reconnaissance formelle ; la neutralité du service public est reconnue dans la mesure où la loi sanctionne les pratiques de discrimination entre les personnes mais par ailleurs, le droit britannique n'est pas fondé sur la laïcité. Enfin, contrairement au cas français, il n'existe pas de statut particulier pour les salariés du service public, donc aucun système de corps codifiant la promotion de carrières par des grilles indiciaires, ni d'accords salariaux généralisés (2). Toutefois, l'absence de justification par le droit n'a nullement empêché la constitution d'un solide secteur public, aussi étendu qu'en France, principalement enraciné dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale

La majeure partie des *public utilities* tels que l'eau, le gaz, l'électricité, qui avaient été créés et

gérés par les collectivités locales au début du siècle, ont vu leur organisation centralisée au plan national après 1945, tout en conservant une base d'exécution locale. Les entreprises nationalisées, dans le domaine des transports terrestres ou aériens ou des industries extractives ou stratégiques, ont été, pour la plupart, créées au lendemain de la guerre par le gouvernement travailliste. Le vaste programme de nationalisation était alors justifié par les insuffisances du secteur privé notamment son incapacité à investir suffisamment dans les industries de base très capitalistiques. L'objectif visé était celui de la mise en place d'une infrastructure économique stable, destinée à suppléer voire à subventionner le secteur privé sous la forme de services à moindre prix et de la production d'une force de travail éduquée et en bonne santé.

Dans les années soixante-dix, le secteur public fut l'objet de vives critiques portant sur son « efficacité » et fut soumis à diverses réformes : les dépenses furent plafonnées, des études de gestion des ressources humaines régulièrement réalisées par des audits internes et externes, tandis que les directions des entreprises publiques se plaignaient d'ingérences politiques compliquant leur gestion. La suspicion jetée sur l'efficacité des services publics, ainsi qu'une dénonciation du taux élevé de grèves dans le secteur public, ont largement nourri la campagne électorale des conservateurs à la fin des années soixante-dix.

(1) Celles-ci peuvent être soumises à la Chambre soit par une personne morale (par exemple, une collectivité locale particulière), soit par une personne privée (théoriquement même un particulier). Par exemple, le Leeds Supertram Act de 1993 fut voté pour créer un service public de tramways à Leeds, à la demande de la municipalité.

(2) Traditionnellement, il existait dans la fonction publique, un système d'accords négociés, remontant à 1919, date de mise en place des *Whitley Councils*, organismes composés de représentants de la direction et de représentants du personnel nommés par les syndicats. Ces conseils ont longtemps permis aux syndicats du secteur public de négocier ensemble des accords nationaux. Mais ce système que l'on nomme le *whitleyism* subit depuis une quinzaine d'années une sérieuse tendance à l'érosion et à la fragmentation (Cf. « Royaume-Uni : quel avenir pour la négociation collective dans le secteur public ? » *Chronique Internationale*, n°14, janvier 1992).

Existe-t-il un modèle anglais de privatisation ?

Selon la philosophie néolibérale qui sert de toile de fond au processus de privatisation, seule la restauration des mécanismes de marché fondés sur la concurrence permet d'accroître l'efficacité de l'entreprise et du système économique tout entier. Ainsi les privatisations n'ont-elles de sens que prises dans un large mouvement d'ouverture des marchés publics à la concurrence, et de déréglementation. Le ralliement sans cesse proclamé du gouvernement britannique à ce credo a pu donner l'impression que le mouvement de privatisation s'était déroulé conformément à un système ordonné et défini à l'origine. Dans la réalité, ce mouvement a été conduit sur un mode pragmatique, selon les opportunités politiques, et avec un grand nombre d'inflexions au coup par coup de la doctrine de base.

Dans le premier programme conservateur de 1979, seules figuraient la privatisation de l'aérospatiale, de la construction navale et d'une partie de l'entreprise de transport *National Freight Corporation*, ainsi que la déréglementation des services d'autobus et des logements sociaux. La nécessité d'une politique monétaire rigoureuse, la diminution de la dette publique et l'allègement de la pression fiscale constituaient les priorités de la politique économique. C'est au cours des deuxième et troisième gouvernements Thatcher que le processus fut véritablement engagé, porté par l'idéologie de l'actionnariat d'une part (tous les citoyens britanniques devaient devenir actionnaires), et l'objectif de réduction du déficit public sans augmentation des impôts, d'autre part.

Plus des trois quarts du secteur industriel de l'Etat ont ainsi été totalement ou partiellement privatisés et près de 3 millions de salariés ont été transférés au privé. Les dénationalisations qui se sont opérées soit par la vente de titres au bénéfice d'actionnaires privés, soit par cession de gré à gré à des entreprises directement existantes, ont concerné les secteurs de base comme les télécommunications en 1985, le gaz en 1986, l'eau en 1989, l'électricité en 1990. La majeure partie des transports aériens et routiers (au milieu des années quatre-vingt) ainsi que ferroviaires (en 1995-96) sont passés sous contrôle privé. Seule la poste, qui fait actuellement l'objet d'un projet de privatisation, reste sous contrôle public.

Mais les privatisations n'ont pas été l'unique vecteur de redéfinition des frontières entre l'Etat et le marché. Celle-ci a emprunté diverses formes :

- la déréglementation ou l'assouplissement de monopoles d'Etat qui expose les entreprises du secteur public à la concurrence (cas du service des autobus et de celui de livraison de colis) ;
- l'incitation du secteur privé à participer directement à des investissements publics ou à des prestations du secteur public (dans les hôpitaux par exemple) ;
- la diffusion de critères d'efficience dans les services publics et le recrutement de cadres du secteur privé dans le secteur public ;
- la soumission de certaines activités de fonctionnaires à la concurrence d'entreprises privées.

Sans véritable logique sectorielle, ce sont les entreprises les plus rentables qui ont été privatisées : *British Petroleum* (1980) et *British Aerospace* (1981) ont déclenché le mouvement et permis à l'Etat d'engranger l'équivalent de 15 milliards de francs. La vente de 50 % de *British Telecom* a marqué un nouveau tournant car personne à la City ne pensait que la place était suffisamment puissante pour absorber autant de titres, d'ailleurs sous-évalués. Ce succès boursier encouragea les conservateurs à vendre la majorité des entreprises publiques au-delà du plafond des 50 % des parts du capital social. La stratégie de large diffusion des titres vendus en dessous du prix du marché, le plus souvent associée à des campagnes publicitaires ambitieuses, affaiblit sérieusement l'argument de renflouage des finances publiques mis en avant dans les années quatre-vingt. L'offre publique sur le marché des titres de l'entreprise n'a pas été la seule technique utilisée. Ainsi *Trust Ports* en 1992 et *British Coal* en 1994 furent cédées de gré à gré à d'autres entreprises déjà présentes sur le secteur. Dans les années quatre-vingt-dix, la stratégie de privatisation s'est appuyée sur un morcellement des entreprises : la compagnie publique de bus a par exemple été cédée en 70 morceaux, la distribution d'électricité parcelisée en 12 entreprises régionales, et *British Rail* en plus de 60 sociétés. L'objectif de renforcement de la concurrence justifiait ouvertement cette parcellisation. Mais il est loin d'avoir été atteint dans la réalité et dans de nombreux cas, les privatisations ont laissé en place une situation de monopole ou d'oligopole, national ou régional. Ce point a fait l'objet

d'un débat dans lequel certains économistes libéraux n'ont pas hésité à avancer l'argument que la privatisation pouvait conduire à une efficacité décroissante (1).

L'Etat et le marché

En dépit de l'idéologie libérale du désengagement économique de l'Etat, le modèle de privatisation britannique s'appuie en fait sur une intervention active de celui-ci : larges restructurations mobilisant d'importants moyens budgétaires afin d'attirer les actionnaires par un bilan financier parfaitement sain (ce qui paradoxalement apporte la preuve qu'une entreprise publique peut être aussi efficiente que le secteur privé) ; protection du marché des privatisables (*British Airways* profite ainsi d'une quasi-garantie d'exclusivité sur certaines liaisons) ; fixation du montant de l'action (souvent au-dessous du prix du marché) et des modalités de la vente (part réservée aux employés, seuils pour les investisseurs individuels, institutionnels ou étrangers). L'Etat continue de nommer une partie des membres du conseil d'administration et peut décider de conserver une part importante à travers la *golden share*. Par ailleurs, il définit les règles du jeu par l'intermédiaire d'organismes de régulation et de contrôle destinés à réduire le pouvoir de monopoles privés que sont les privatisées, notamment par un plafonnement des prix, en principe maintenus en deçà du taux d'inflation.

Ainsi tout se passe comme si les déréglementations successives indispensables à la privatisation avaient engendré de nouveaux besoins en « re-réglementation », liées à certaines exigences de nature marchande (règles de concurrence), mais aussi largement extra-marchandes, tenant à des considérations politiques de réussite du programme (séduction des actionnaires, garantie d'un plafonnement des investissements étrangers, etc.).

Les organismes de réglementation ne sont pas complètement nouveaux. Ils se sont développés suivant le modèle de l'*Office of Fair Trading*, orga-

nisme en charge de la politique et de l'élaboration des projets de lois sur la concurrence, depuis les années soixante-dix. Organisés par secteur d'activité (OFTEL pour les télécommunications, OFFER pour l'électricité, OFGAS pour le secteur du gaz., OFWAT pour l'eau...), ils sont composés de personnalités « indépendantes » du pouvoir politique (2). Leur directeur est chargé de conseiller les ministres qui peuvent conserver selon la loi des pouvoirs significatifs (ainsi en est-il de l'attribution des couloirs aériens aux compagnies aériennes du secteur privé). Leurs principales fonctions résident dans l'application et la révision des clauses limitatives de prix, et dans l'obligation de stimuler la concurrence dans tout ou partie du champ d'action des entreprises privatisées qu'ils ont sous leur tutelle, ou de contrôler que ces entreprises ne s'arrogent pas de pouvoirs abusifs. L'OFGAS a par exemple dénoncé l'abus de position dominante de *British Gas* privatisée (pratique de tarifs discriminatoires, contrôle des gazoducs d'approvisionnement, position de monopole dans l'achat du gaz et profits excessifs). La commission des monopoles et des fusions a imposé à *British Gas* de publier les informations concernant ses fournisseurs et ses marchés et a été contrainte de restreindre ses prix. En fait, ces organismes régulateurs sont très souvent dans une position contradictoire : ils doivent à la fois défendre les consommateurs contre des pratiques tarifaires abusives, mais ils doivent également garantir aux actionnaires un retour sur investissement par des dividendes substantiels.

Conséquences sur l'emploi, les conditions de travail et les salaires

Dans un premier temps, la privatisation des *public utilities*, s'est traduite par une hausse sensible des prix. La tarification de l'eau aux particuliers a fait un bond de 40 % en moyenne dans le pays de 1989 à 1994. Le prix de l'électricité a augmenté plus vite que l'inflation et la hausse s'est accompagnée de fortes disparités régionales. Le mouvement de fractionnement du système de production, de transport et de distribution, doublé d'un découpage

(1) Cf. *Privatization : an Economic Analysis*, J. Vickers, G. Yarrow, MIT Press, Londres, 1988. Les auteurs avancent l'idée que l'échec dans l'introduction de règles suffisamment efficaces en matière de concurrence, concernant *British Telecom* et *British Gas*, a fait perdre au Gouvernement la possibilité de maîtriser les problèmes fondamentaux rencontrés auparavant par ces entreprises lorsqu'elles relevaient encore du secteur public.

(2) Cette indépendance est très relative. A titre d'exemple, le professeur Littlechild, professeur d'économie industrielle à Birmingham, grand régulateur de l'*Office of Electricity Regulation* (OFFER), a conseillé le gouvernement lors de la privatisation de *British Telecom*, alors qu'il était membre de la Commission sur les monopoles et les fusions.

régional, rend certainement la gestion de l'ensemble plus coûteuse. Mais la réalisation de bénéfices mirobolants associés au maintien d'une position monopoliste justifie davantage les hausses tarifaires. Ces abus ont conduit à des contrôles plus stricts des tarifs par les organismes de régulation. Ainsi, pour contrer une offre publique d'achat de la *Trafalgar House* (conglomération d'industries navales) sur la *Northern Electric*, le groupe privatisé des compagnies régionales d'électricité a immédiatement répliqué en offrant à ses actionnaires 500 millions de livres sterling (1) de dividendes supplémentaires. L'organisme régulateur, OFFER, a alors imposé une réduction des prix, prétextant que si *Northern* avait les moyens de proposer une telle rallonge, la rentabilité des compagnies électriques devait être meilleure que prévu. Mais ces pressions sur les prix se traduisent par des réductions d'effectifs considérables. C'est ainsi que la moitié des emplois a été supprimée depuis la privatisation des douze compagnies de distribution d'électricité anglaises et galloises en 1990-1991 – dont une grande part de licenciements secs – et ces réductions doivent se poursuivre en prévision des baisses de tarifs réclamées par l'organisme de régulation. Les salaires du secteur ont par ailleurs connu une réorientation complète de la politique sociale menée dans l'entreprise depuis la Seconde Guerre mondiale. Ainsi la tradition de négociation paritaire nationale qui avait homogénéisé les conditions de travail, de congés payés, de protection sociale dont le système de retraite, a volé en éclats avec le fractionnement de l'entreprise.

La dérégulation du marché du gaz après la privatisation de *British Gas* en 1986, programmée pour avril 1996 pour les utilisateurs professionnels, et l'ouverture progressive du marché des particuliers à d'autres distributeurs (2) ont déjà fait connaître leur coût social : 20 000 suppressions d'emplois directes, 40 000 si l'on tient compte des effets en cascade sur les réseaux de sous-traitants.

Au total, d'après une étude réalisée par le *Guardian*, la privatisation des télécommunications, du gaz, de l'électricité et de l'eau aura représenté 250 000 suppressions d'emplois d'ici la fin du siècle.

Aggravation des inégalités

Dans ce contexte, les augmentations de salaires excessivement élevées que se sont octroyées les dirigeants des entreprises privatisées font l'effet d'un véritable scandale. Cedric Brown, Directeur général de *British Gas* voit son salaire s'accroître de 75 % en novembre 1994, s'élevant ainsi à 475 000 livres par an. Dans le même temps, l'entreprise engageait de nouvelles suppressions d'emplois (25 000 entre 1994 et 1996) et la baisse des salaires pour près du tiers de son personnel. Alors que l'Etat met sur le marché la part qu'il détenait encore dans la compagnie d'électricité privatisée, *PowerGen*, Ed Wallis, le dirigeant du groupe affirme que son salaire de 1,2 million de livres (près de 10 millions de francs) est « justifié au penny près ». A la fin du mois de janvier 1995, le patron de *British Telecom*, Sir Iain Valance déclenche un tollé en décrétant qu'il échangerait volontiers ses soixante-dix heures hebdomadaires contre l'horaire « plus tranquille » d'un jeune médecin. Son salaire est estimé à 750 000 livres, alors qu'un médecin commence sa carrière à 12 000 livres.

Ce sont les performances boursières des groupes privatisés qui justifient ces rémunérations faramineuses, tandis que les salariés sont soumis à la rigueur salariale, aux menaces de licenciement et au démantèlement de la législation sociale. Ces trains de vie scandalisent même une grande partie du patronat ainsi que les économistes ultralibéraux qui y voient un pur effet de rente de situation des monopoles privés que sont les privatisés. *Pay Research Group*, la société conseil des entreprises en matière d'augmentations salariales affirme ainsi qu'une firme privatisée qui dispose d'un marché domestique où elle est en situation de monopole n'a rien à voir avec une entreprise industrielle soumise à la concurrence et exportant une partie de sa production ; et de conclure à la tâche plus facile et moins risquée des dirigeants des entreprises privatisées. Le code de conduite en matière d'éthique des entreprises cotées en Bourse publié en décembre 1990 (*corporate governance*) avait initialement pour mission de contrôler les salaires des dirigeants, mission qui semble à présent lui échapper. L'autre source de contrôle pourrait provenir des actionnaires.

(1) A la fin de 1994, une livre sterling valait aux alentours de 8 Francs.

(2) Cf. « Royaume-Uni : poursuite du programme de privatisation », *Chronique Internationale* n°27, mars 1994.

res eux-mêmes. Mais les plus puissants d'entre eux, les fonds de placement, n'ont pas de raison de s'inquiéter de la cupidité des dirigeants tant que les résultats sont à la hauteur (1).

British Rail : une privatisation particulièrement impopulaire

Le processus de privatisation de la plus ancienne compagnie de chemin de fer du monde amorcé en 1993 est entré dans sa troisième phase (2) : après la cession du matériel roulant à trois sociétés privées, le découpage en 25 filiales de transports de passagers, c'est désormais la mise sur le marché des 11 000 miles de voies ferrées et des 2 500 gares qui est à l'ordre du jour. Les acquéreurs privés ne se bousculent pas en dépit de fortes subventions publiques qui font de cette privatisation de loin la plus coûteuse.

Le large mouvement d'hostilité à la privatisation de *British Rail* rassemble des mécontentements de nature particulièrement hétérogène. Les usagers d'une part, soulignent, en premier lieu, les problèmes soulevés par l'absence de prévision d'une billetterie unique s'ils ont affaire, pour leur trajet, à des compagnies différentes. L'association *Save our rail* dénonce par ailleurs la stratégie gouvernementale qui vise à faire supporter par les contribuables les subventions massives versées pour la maintenance des voies de chemins de fer. Elle conteste également les prix de vente aux compagnies privées, trop bas à leurs yeux, d'autant que le gouvernement offre des garanties sur le chiffre d'affaire, s'élevant même à 80 % dans le cas des trois sociétés de leasing ayant repris le matériel roulant. Un rapport parlementaire publié en juillet dernier a estimé que la vente de *British Railway* nécessitera 500 à 700 millions de livres d'aides publiques supplémentaires. A ces arguments s'ajoute celui de l'affaiblissement de la sécurité engendrée par l'éclatement de *British Rail*. L'opinion publique britannique est d'autant plus sensible à ce problème qu'un rapport interne à *British Rail* a l'an dernier

souligné le déficit de sécurité des chemins de fer, lié à la vétusté et au manque d'entretien des voies.

Une partie du camp conservateur d'autre part, redoute de plus en plus les conséquences électorales d'un processus aussi impopulaire qui va concerner en premier lieu des régions de tradition conservatrice. Plus paradoxalement, les milieux libéraux réfractaires à l'Union européenne y ont vu une excellente occasion de dénoncer les méfaits de Maastricht et de la future monnaie unique.

Mais l'hostilité est beaucoup plus massive du côté des syndicats. Nul ne peut négliger la visée politique de la privatisation des chemins de fer : le coup supplémentaire porté au syndicalisme, sensiblement plus puissant dans le secteur public. Si le TUC n'a manifestement pas choisi de faire de la renationalisation un mot d'ordre de son dernier congrès, ménageant en cela le parti travailliste, les syndicats du secteur public sont massivement engagés dans le mouvement contre la privatisation de *British Rail* qui s'est déjà soldée par la suppression de 24 000 emplois. Indéniablement affaiblis par seize années de gestion libérale dont le coût social s'avère particulièrement élevé, ces derniers ne renoncent pas à faire de ce mouvement un symbole : celui du refus d'une politique fondée sur la marginalisation du service public et sa soumission à des critères de rentabilité. Le syndicat des cheminots ASLEF, soutenu par l'association *Save our Rail* a d'ailleurs récemment gagné un procès contre cinq des sept premières compagnies privées gratifiées par l'Etat d'une franchise d'exploitation, pour motif de « réductions illégales dans les services ».

Recrudescence des conflits sociaux dans le secteur public

Le contraste entre le taux de syndicalisation du secteur public (62 %) et celui du secteur privé (23 %) s'est accentué dans la dernière période, les syndiqués du secteur public ayant dépassé en nombre ceux du privé. Ce fait est un élément indispensable à prendre en compte dans l'analyse

(1) *Postel*, une caisse de retraite regroupant les fonds de *British Telecom* et des postes a cependant publiquement exigé la fin des « retraites dorées » assurées aux managers. Par ailleurs, les cotisations versées par certaines entreprises privatisées au titre des retraites de leurs directeurs généraux sur les fonds de pension de l'entreprise atteignent des montants inégalés. Ainsi Colin Marshall, Directeur de *British Airways* a vu sa compagnie verser au titre de sa propre retraite une somme de 122 640 livres en 1994, soit une cotisation équivalente à 16% de son salaire annuel, alors que les cotisations d'employeurs sont en moyenne de 10% du salaire.

(2) Cf. « Royaume-Uni : la privatisation de *British Rail* », *Chronique Internationale* n°38, janvier 1996.

de la définition des stratégies syndicales et gouvernementale en matière d'avenir du secteur public. Par ailleurs, les derniers chiffres officiels (1) font état d'une croissance des conflits sociaux dans le secteur public : si l'on inclut les transports, ces derniers représentent 70 % des journées de grèves en 1995, contre 45 % cinq ans plus tôt.

L'été 1996 aura été marqué par une conflictualité forte dans le secteur public ainsi que l'ex-secteur public fraîchement privatisé. Une série de grèves de vingt-quatre heures chez les conducteurs du **métro londonien** a permis d'aboutir à une réduction du temps de travail : à l'horizon 1998, les conducteurs devraient atteindre le cap des 35 heures. La pénibilité des conditions de travail avait servi de catalyseur au conflit. Le principal syndicat, ASLEF, soulignait l'importance des gains de productivité sur l'année 1995, principalement obtenus par une réduction d'un quart des emplois depuis le début de 1992, assortie d'une complète réorganisation du travail. Les exigences de la direction du *London Underground* l'auraient même incité à prendre des sanctions contre les conducteurs refusant de transgresser les règles de sécurité (*safety guidelines*). L'accord soumis aux adhérents des deux principaux syndicats ASLEF et RMT garantit le passage à 37,5 heures dès le 30 septembre 1996, et le passage progressif à 35 heures à l'horizon de 1998. En contrepartie, les revendications salariales seront limitées à 1,5 % cette année et 2 % les deux années suivantes.

La **poste** connaît une situation plus complexe, puisque le personnel y vit sous la menace d'une privatisation par le gouvernement qui avait tenté en vain de la faire voter par le Parlement en 1995. A la fin du mois de juillet, le comité exécutif du syndicat des communications (CWU) avait désavoué son propre secrétaire général, Alan Johnson, accusé d'avoir engagé ses adhérents dans la voie d'un « compromis douteux » avec la *Royal Mail*. L'accord prévoyait en effet l'introduction du travail en équipe en vue d'une meilleure efficacité, ainsi qu'un bouleversement des règles de gestion des carrières, en échange d'une garantie de l'emploi. Les postiers, qui travaillent actuellement 41 heures 30, avec pour la plupart de nombreuses heures supplémentaires,

s'en tiennent à la revendication de réduction de la durée du travail montrant combien cette réduction est justifiée par les gains de productivité obtenus sur les dix dernières années. Devant la reprise du conflit (deux grèves de 24 heures sont prévues les 20 et 22 septembre), le ministre britannique de l'Industrie et du commerce, Ian Lang a décidé de supprimer temporairement le monopole de la *Royal Mail*, et a menacé de revoir les textes concernant l'immunité syndicale, ouvrant ainsi la possibilité d'une poursuite en dommages et intérêts des syndicats déclenchant un conflit. Le leader conservateur, Brian Mawhinney s'est à cette occasion livré à un véritable réquisitoire sur les méfaits d'une situation de monopole quant au comportement « irresponsable » qu'elle engendrait de la part des syndicats jouissant de ce monopole, alors que « dans le secteur privé, la plupart des syndicats ont compris que les arrêts de travail découragent les consommateurs et détruisent par là-même les emplois de leurs membres ». Si une telle loi levant l'immunité des syndicats du secteur public était votée (2), elle pourrait engendrer de véritables banqueroutes pour les syndicats incriminés et serait une remise en cause du droit de grève ainsi qu'une entorse à la législation internationale du travail qui stipule que « seule la mise en danger de la sécurité et de la santé des personnes » est de nature à constituer une restriction au droit de grève. Le projet de privatisation de la poste et son éclatement en onze sociétés régionales privées contrôlées par un nouvel organisme de réglementation vise une stratégie d'expansion et de diversification passant par des alliances notamment avec les cablo-opérateurs et les services financiers, qui suppose une réforme en profondeur de l'organisation du travail. Au-delà, elle constitue une nouvelle attaque frontale contre le dernier rempart du syndicalisme britannique que constitue le secteur public.

Les grèves ont également touché le **secteur ferroviaire** où les contrôleurs et le personnel de restauration de bord, à l'appel du syndicat RMT protestent contre les conditions de travail, en particulier son intensification et réclament une pause journalière. Les arrêts de travail de 24 heures ont coïncidé avec les jours de grève programmés dans le métro,

(1) « Labour Disputes in 1995 », *Employment Gazette*, July 1996.

(2) Le TUC souligne qu'il s'agirait d'un recul d'un siècle dans l'histoire des relations industrielles britanniques. Cinq ans avant le vote de la loi sur l'immunité des syndicats par le Parti libéral en 1906, le principal syndicat des transports de l'époque (Amalgated Society of Railway Servants) avait été assigné à verser des dédommagements ruineux à la compagnie de chemins de fer Taff Vale Railway Company, lors de chaque grève.

les syndicats marquant ainsi la convergence des revendications.

Face à cette recrudescence des conflits sociaux dans le secteur public, le Labour adopte une position extrêmement prudente qui lui vaut la critique de son aile gauche. Un responsable du principal syndicat de fonctionnaires UNISON a demandé à Tony Blair – mais sans succès – de se prononcer sur la promesse faite par son prédécesseur, John Smith, d'accorder une protection légale aux syndicats et à leurs membres afin de leur garantir la sécurité de l'emploi. Le Labour a clairement décidé de garder ses distances vis-à-vis du mouvement social. Au dernier congrès de Blackpool, David Blunkett, chargé de l'emploi dans le cabinet fantôme de Tony Blair, a ouvert un débat sur la possibilité de renforcer le pouvoir de l'actuel organisme de médiation (ACAS) en rendant l'arbitrage obligatoire pour tout conflit (1), et d'imposer un vote sur l'opportunité d'une grève chaque fois que « des propositions significatives » sont faites aux salariés. Cette option viserait à renforcer la pratique des *ballots* qui s'avère depuis la loi de 1990 déjà fortement contraignante pour l'action collective (2), et pourrait

même déboucher sur une prolongation des conflits au lieu d'un raccourcissement estime Jimmy Knapp le responsable du RMTU (*Rail Maritime and Transport Union*).

Cherchant stratégiquement à se préserver contre les risques de pourrissement du mouvement sur lesquels compte bien jouer John Major pour mener sa campagne électorale, le Labour annonce du même coup la couleur d'un projet politique éloigné des revendications qui s'expriment, et dont on peut se demander quelle alternative claire il offre à quinze années de démantèlement des services publics.

Florence LEFRESNE

sources :

Presse britannique : *Financial Times*, , *Labour Research, Employment Gazette*.

« Grande-Bretagne la phase de maturité », Ian Snaith, *Notes et Etudes documentaires*, n°5024, 1995-19.

C. Johnson, contribution à l'ouvrage : *La Grande-Bretagne à la fin du XX^e siècle, l'héritage du thatchérisme*, J. Leruez (dir), coll. les Etudes, La Documentation française, Paris, 1994.

T. Clarke et C. Pitelis, *The Political Economy of Privatizations*, Routledge, Londres et New York, 1993.

(1) Là encore, le TUC invoque les règles de l'Organisation Internationale du Travail pour qui le recours obligatoire à un arbitrage est « un facteur de restriction de la liberté des syndicats à s'organiser librement ».

(2) Cf. « Conflictualité au Royaume-Uni : un affaiblissement structurel », *Chronique Internationale* n°36, septembre 1995. La loi de 1990 impose à la procédure des *ballots* une nouvelle contrainte : le vote doit être effectué exclusivement par voie postale et contrôlé par des scrutateurs. Par ailleurs, en cas de conflit éventuel, les syndicats doivent avvertir l'employeur par deux fois, avant le vote et avant le début de l'action, avec un délai de quatre semaines entre les deux. Ils sont également tenus de fournir à l'employeur la liste des participants au vote.