

NEWS

Bi-mensuel
Juin 1990
n° 153

SOLIDARNOSĆ

ISSN 0771-9388

Editeur responsable : Jerzy Milewski

15 Drève des Aubépines, 1320 Genval, Belgium

tél. 02/652.12.20 fax 02/652.02.88 tlx 24464 sol bk b



Les cheminots en action de protestation

La grève des cheminots n'a été une surprise pour personne. Les changements se déroulaient si lentement que les cheminots, dans leur impuissance, ont eu recours à l'arme de la grève. Ils n'arrivaient pas à obtenir du gouvernement la réalisation des engagements pris auparavant. Les grévistes, luttant pour des revendications justes, ont bouleversé l'ordre de la jeune démocratie et de l'économie vacillante. Ils se sont heurtés à un mur d'hostilité de la part de la société, et à un refus de négociations, sous la pression de la grève. Il était difficile de faire marche arrière, et la marche en avant débouchait sur une impasse.

Le Syndicat, laissant apparaître son impuissance, au cours des négociations avec le gouvernement, a perdu le contrôle des événements. La grève sauvage était tout aussi dangereuse pour le gouvernement que pour Solidarnosc. Puisque toute grève sauvage remet en question la raison d'être du syndicat, témoigne de son éloignement des gens.

Le gouvernement aussi a été perdant. Issu de Solidarnosc, au moins en ce qu'il en tire son droit moral et réel à gouverner, il s'est détaché de sa base, et ce, au moment où il en avait le plus besoin.

C'est tout le camp de Solidarnosc qui perdait, à la veille des élections, devant décider de l'enracinement réel de l'évolution polonaise.

Il serait vain de chercher des coupables, même si les ministres responsables des contacts avec le mouvement syndical et de la situation dans les Chemins de Fer, devraient présenter leur démission.

Il est pourtant intéressant d'analyser les mécanismes de la première crise qui ait touché le nouveau gouvernement.

La caractéristique du gouvernement de Tadeusz Mazowiecki, sa force et sa faiblesse tout à la fois, est qu'il bénéficie d'un large soutien social, mais superficiel et non organisé. Les gens soutiennent le gouvernement, et par émotion, sont prêts à ne pas lui nuire, à ne pas entraver ses mouvements. C'est pourquoi ce soutien généralisé est superficiel, car il ne suscite pas de participation au programme du gouvernement, ne le renforce pas, par

l'activité de larges couches de citoyens. Et ce n'est pas la faute des citoyens, c'est dû à la négligence du gouvernement lui-même.

Depuis que le rôle du syndicat Solidarnosc a été réduit à une position simple : "ne pas déranger", le gouvernement s'est trouvé confronté à la pression directe et non médiatisée de la société, qui vit dans la pauvreté et l'apathie, et est exposée à la démagogie de ce qui reste de la vieille garde communiste.

Tant que le gouvernement ne prendra pas conscience qu'il n'est pas en mesure de gouverner seul, à longue échéance, il ne lui servira de rien d'avoir un mandat de confiance sociale (que personne ne remet en cause), de bonnes intentions (visibles à l'oeil nu), un programme qui a des qualités (qu'il ne faut pas non plus fétichiser).

Le gouvernement a besoin d'un partenaire et d'un garant permanent de ses actions et de ses décisions. Il a besoin d'un syndicat puissant, capable de négocier avec lui, les conditions d'un nouveau contrat social, donnant aux gens un minimum de sécurité, dans les temps difficiles d'une réforme générale. Sans ces garanties, le mouvement de mécontentement finira par miner chaque politique gouvernementale, et conduira à son échec.

Le gouvernement a également besoin d'une assise politique. Elle naîtra au cours du processus de différenciation et de partage de la scène politique. Il ne faut pas craindre ce processus.

(d'après le "Tygodnik Solidarnosc", n°22 du 01.06.90.)

Chronique des événements

L'entreprise nationale des Chemins de Fer polonais (PKP) est un immense Etat dans l'Etat. Elle englobe non seulement les gares, mais aussi le parc de wagons et de locomotives et le réseau ferroviaire. Elle comprend des ateliers de réparation, des entreprises de construction et d'entretien des voies, des hôpitaux, des ateliers de confection de vêtements de travail, et même des porcheries. Cette entreprise occupe environ 380.000 personnes, pour le seul trafic ferroviaire. Les Chemins de Fer polonais sont considérés comme une entreprise mal organisée, inefficace, à la technologie vétuste, au patrimoine

décapitalisé. Les salariés, surtout ceux du trafic ferroviaire, ont toujours gagné moins de la moyenne nationale. Ils recevaient en guise de compensation leurs uniformes, du charbon de chauffage, des billets gratuits, des réductions pour leurs familles.

Il y existe actuellement une section du NSZZ Solidarnosc (Section Nationale des Cheminots) comptant environ 110.000 membres, ainsi que cinq syndicats et fédérations dépendant de l'OPZZ (syndicats officiels), regroupant environ 130.000 membres.

L'histoire des protestations ouvrières depuis la guerre ne comporte pas de grève des chemins de fer, même en 1980-81. La grève qui a débuté le 7 mai 1990 à Slupsk, s'est étendue, et devait se transformer en grève générale

4°P. 12007

des chemins de fer le 28 mai, est la première de ce type. Des manifestations de salariés de la direction régionale silésienne des chemins de fer avaient eu lieu en juillet 1989; ils exigeaient des augmentations de salaires, les amenant 10% au-dessus de la moyenne nationale. Les négociations avec le gouvernement communiste de l'époque (dirigé par Rakowski) avaient été menées par la Section des Cheminots du NSZZ Solidarnosc et trois syndicats de l'OPZZ. L'accord du 7 août 1989 donnait une augmentation forfaitaire, aux salariés des Chemins de Fer polonais et fixait à l'automne, l'ouverture de négociations sur une nouvelle grille des salaires. L'accord du 20 octobre 1989 attribuait une nouvelle augmentation forfaitaire qui mettait les Chemins de Fer au niveau de la moyenne nationale du secteur public.

La formation du gouvernement Mazowiecki (où les communistes n'avaient plus un rôle dominant) et l'élaboration de son programme de réforme économique incitèrent les structures du NSZZ Solidarnosc des Chemins de Fer à préparer un projet de restructuration de leur entreprise. Ceci était d'autant plus important, que les transformations initiées par le nouveau gouvernement, ne parvenaient pas à percer la structure ossifiée de cette entreprise.

En mars 1990, au moment où le taux élevé de l'inflation entraîna une chute des salaires réels, les cheminots silésiens entamèrent une nouvelle action de protestation et menaçèrent de faire grève. Les négociations entreprises alors, entre la direction des Chemins de Fer et la Section des Cheminots du NSZZ Solidarnosc, aboutirent au protocole d'accord du 12 avril 1990. Celui-ci comporte entre autres :

- le projet relatif aux "modifications organisationnelles, économiques et financières", élaboré par le groupe de travail du NSZZ Solidarnosc, chargé des réformes. Ce projet constituera la base des réformes à entreprendre dans les Chemins de Fer. Un organisme composé de l'administration des Chemins de Fer et des syndicats sera créé, pour les introduire rapidement et efficacement.

- parallèlement, et d'ici la fin avril 1990, la Direction générale des Chemins de Fer devra élaborer une réglementation du travail des centrales régionales et introduire au 1er mai, des changements dans leurs structures et leur fonctionnement. D'ici la fin juin 1990, la Direction devra présenter le projet d'un nouvel accord salarial, fondé sur le projet élaboré par le NSZZ Solidarnosc.

A la mi-mai, le Comité économique du Conseil des ministres, n'ayant pu analyser, faute de temps, le programme des réformes des Chemins de Fer, la Direction n'introduisit aucune nouvelle mesure.

Entre-temps, le 7 mai à la gare de Slupsk (sur le littoral nord-ouest), un groupe de salariés, exigeant une augmentation de salaire, fit une grève d'avertissement de deux heures. Le 10 mai, neuf personnes entamaient une grève de la faim; elles furent rejointes par une dizaine de personnes d'autres régions, au cours des jours suivants.

Aucun des syndicats agissant aux Chemins de Fer ne se trouvait à l'origine de cette action. Le comité de grève refusa les pourparlers avec la direction mais exigea la venue d'une délégation gouvernementale. Il refusa aussi que les structures syndicales entament des négociations sur ses postulats.

REVENDEICATIONS DES CHEMINOTS

1. Le ministère des Transports doit présenter de façon urgente, un programme clair et cohérent des réformes structurelles et organisationnelles des Chemins de Fer Polonais. Celles-ci doivent déboucher sur une suppression de postes administratifs, remplacés par des postes d'exécution directe. Ceci tenant compte des propositions de la commission d'entreprise du NSZZ Solidarnosc de Slupsk. Des représentants du groupe de travail doivent être inclus dans les travaux consacrés aux réformes structurelles dans les Chemins de Fer.

2. On doit fixer un niveau de salaire minimum, des pensions, des retraites et des allocations familiales, garantissant des conditions de vie décentes.

3. Les décisions incluses dans le point 6 du protocole d'accord du 20 octobre 1989, doivent être respectées.

(C'est-à-dire que le salaire moyen des cheminots devrait être supérieur de 10% au salaire moyen dans cinq branches du secteur public; les grévistes voulant que le salaire de base constitue 90% du montant, et que les 20% restants soient un supplément variable. Ils exigent aussi une augmentation, à chaque nouvelle hausse de prix. ndlr).

On devrait introduire immédiatement ce salaire moyen, en attribuant une somme forfaitaire à tous les salariés, avec effet rétroactif à compter du 1er avril 1990.

4. Au 15 juin 1990, une nouvelle grille des salaires, dans les Chemins de Fer devrait être élaborée et soumise à l'avis des syndicats.

5. Nous exigeons que le temps passé au poste

d'aiguillage soit payé comme celui des gardes.

6. Nous exigeons catégoriquement l'ajournement jusqu'au 1-er septembre, des augmentations tarifaires pour les passagers et les marchandises.

7. Nous exigeons des réformes urgentes du fonctionnement économique de l'entreprise.

8. Nous exigeons la révocation du Directeur général des Chemins de Fer, Janusz Glowacki.

(La liste des candidatures au poste de Directeur général des Chemins de fer a été close le 21 mai. Le nom du nouveau Directeur sera connu à la mi-juin - ndlr).

9. La révocation du Directeur régional des Chemins de fer du littoral, Stefan Maksymow.

(Maksymow a été révoqué le 24 mai et remplacé par un militant de "Solidarnosc", Jan Wesolowski - ndlr).

10. Nous exigeons le paiement normal de nos heures de grève. Nous exigeons aussi que les organisateurs et les grévistes ne fassent pas l'objet de poursuites. La grève d'avertissement du 7 mai 1990 doit être considérée comme une action de protestation, ainsi que la grève de solidarité du 18 mai 1990 du réseau des Chemins de Fer.

11. Il faut garantir aux grévistes de la faim des examens médicaux complets, aux frais de l'entreprise, ainsi que la possibilité d'un séjour en maison de repos.

12. Il faut permettre la diffusion dans les médias nationaux, d'informations sur l'ampleur nationale de la grève et le résultat des négociations.

- Il n'était pas possible d'obtenir une liste des revendications des grévistes. Nous publions ici, celles qui étaient affichées sur le mur du bâtiment de la Direction des Chemins de Fer à Slupsk (ndlr).

- W. Chyczewski et J. Wojsznicki du Comité de protestation ont déclaré, lors de leur conférence de presse que les points 2, 4, 8, 9, 11 et 12 n'étaient plus d'actualité (ndlr).

Le 19 mai, le trafic ferroviaire a été interrompu à Slupsk. le 20 mai, le vice-président du NSZZ Solidarnosc, Lech Kaczynski, s'est rendu à Slupsk (Walesa se trouvant à l'étranger). La tentative de médiation entre les grévistes et le gouvernement échoua, le gouvernement refusant

d'engager des négociations si les protestations ne s'interrompaient pas. Le 22 mai, le Présidium de la Commission Nationale du NSZZ Solidarnosc et la Section des Cheminots ont publié la déclaration suivante.

POSITION DE LA COMMISSION NATIONALE DU NSZZ SOLIDARNOSC

La grève des cheminots de Slupsk n'a été ni organisée, ni soutenue, par le NSZZ Solidarnosc. Nous considérons qu'il est mal venu d'organiser une grève aussi préjudiciable à la population et à l'économie, à la veille des élections locales. Notre évaluation critique ne signifie pas que le NSZZ Solidarnosc ne perçoive pas les motifs, à la base de cette grève, et en particulier :

- l'absence de réformes organisationnelles et de modifications de la grille des salaires, dans les Chemins de Fer, malgré les revendications systématiques, concrètes, de la Section Nationale des Cheminots du NSZZ Solidarnosc, depuis juillet dernier. Les grévistes de Slupsk soulèvent aujourd'hui les mêmes revendications.
- l'absence de changements de personnel dans l'administration locale, les ministères et les entreprises, en particulier dans les Chemins de Fer. Ceci fait que l'ensemble de la société, voyant les membres de l'ancienne nomenklatura continuer à travailler au nom du nouveau gouvernement, commence à perdre confiance dans le gouvernement et ses réformes.

Entre-temps, la situation aux chemins de fer s'aggrava et la grève s'étendit. Le 23 mai, une délégation du NSZZ Solidarnosc se rendit au ministère des Transports et au ministère du Travail. Les discussions portèrent sur les réformes de cadres et la réforme structurelle, au sein des Chemins de Fer, les propositions de modifications de la grille des salaires. Les discussions ouvrirent la possibilité de modifications de la grille des salaires, dans les entreprises d'utilité publique, en général; ce qui offrait un tremplin à la poursuite de négociations. Le communiqué exprimait l'espoir que le lendemain, le 24 mai, toutes les centrales syndicales participeraient aux négociations. Mais, dans l'intervalle, le Comité de grève interrégional de Slupsk appelait à une intensification des protestations et invitait à Slupsk, Lech Walesa, ainsi que les dirigeants compromis de l'OPZZ et les dissidents de "Solidarnosc 80". Walesa leur adressa la réponse suivante:

Le 24 mai, les dirigeants de l'OPZZ sont arrivés à la table des négociations à Varsovie, munis d'un mandat du Comité de grève et de sa demande de transférer la rencontre à Slupsk. Le gouvernement ne modifia pas sa position et refusa des pourparlers sous la pression de la grève, aussi les dirigeants de l'OPZZ quittèrent-ils la réunion.

• la politique économique passive du gouvernement qui se limite à freiner l'augmentation des salaires et à lutter contre l'inflation, sans actions décisives pour accroître la production.

Les événements actuels constituent un premier avertissement sérieux, donné au gouvernement. Ils devraient l'inciter à accélérer les réformes et les changements de personnel.

Le présidium de la Commission Nationale du NSZZ Solidarnosc considère qu'il est indispensable d'entreprendre des négociations immédiates et demande la venue d'une délégation gouvernementale à Gdansk, dès aujourd'hui.

L'incompétence de la Direction générale des Chemins de Fer polonais et du ministère des Transports ont conduit à cette situation, où l'absence de telles négociations risque d'amener une extension nationale du conflit.

Le Présidium de la Commission Nationale le 22 mai 1990.

LETTRE DE WALESA AU COMITE DE GREVE INTERREGIONAL DE SLUPSK

Je vous remercie de votre invitation. J'estime que votre grève est justifiée. Je dois pourtant reconnaître que les arguments du gouvernement ne sont pas dénués de fondement. Vous avez invité trois syndicalistes, représentant des orientations différentes. Cependant, votre protestation se déroule, en-dehors de toute structure syndicale. C'est une mauvaise direction. Vous avez raison, mais vous employez des moyens trop radicaux, pour arriver à vos fins. Dans cette situation, le pays est confronté à des perspectives inquiétantes. Je considère que notre économie affaiblie et notre jeune démocratie peuvent ne pas supporter cette rude épreuve. Je vous demande de mettre fin à la grève, par des négociations et un accord qui n'entament ni votre dignité ni votre fierté.

le 23 mai 1990.

Lech Walesa

La délégation du NSZZ Solidarnosc put rencontrer le Premier ministre, le 24 au soir, mais il leur fut impossible de trouver un langage commun. Le Premier ministre prit le communiqué du 22 mai comme une menace de grève. La Commission Nationale du NSZZ Solidarnosc se réunit dans la nuit du 24 au 25, et adopta la déclaration suivante.

DECLARATION DE LA COMMISSION NATIONALE

La Commission Nationale du NSZZ Solidarnosc exprime sa profonde inquiétude, face à la grève des cheminots. Les problèmes compréhensibles des salariés des chemins de fer et leur amertume, résultant de la non-résolution de ces problèmes, ont pris une dimension qui menace les intérêts d'autres

couches de la population, et du pays tout entier. Nous avons appris avec indignation que la grève se déroule sous les auspices, entre autres, des fédérations des salariés des Chemins de Fer, liés à l'OPZZ et d'Alfred Miodowicz, en personne. En tant que membre du Bureau politique du POUP, au cours

de ces dernières années, il est directement responsable de la situation actuelle de l'économie polonaise. Cette responsabilité retombe également sur les militants accommodants, des syndicats de l'OPZZ. Détenteurs du monopole de l'action syndicale pendant des années, ils se sont consacrés avant tout, au harcèlement des structures clandestines de Solidarnosc, au lieu de s'occuper de la situation du monde du travail et des entreprises.

Nous considérons que l'action actuelle de l'OPZZ est une tentative supplémentaire de protéger la position de la nomenklatura, menacée par les élections locales de dimanche. Marian Jurczyk s'est allié à Alfred Miodowicz. Il s'agit pour nous d'une trahison des idéaux de Solidarnosc.

Notre Syndicat comprend les motifs qui ont amené la protestation des cheminots; ce que nous avons exprimé dans la déclaration du présidium de la Commission Nationale du 22 mai. Le gel de nombreuses décisions indispensables, touchant les changements de personnel, le manque de clarté sur la nature et l'orientation des réformes économiques à venir, ont bloqué, entre autres aux Chemins de Fer polonais, la possibilité d'une restructuration rapide de l'entreprise, ce que réclamait depuis longtemps la Section Nationale des Cheminots du NSZZ Solidarnosc.

Nous percevons aussi la faiblesse de nos propres structures qui, au vu du manque d'une législation appropriée, pouvant servir de base à des négociations, sont souvent incapables de résoudre les problèmes, au niveau des entreprises et des secteurs professionnels.

Nous sommes confrontés à l'immensité des tâches à accomplir et à l'immensité des obstacles à surmonter.

Solidarnosc et le gouvernement doivent être alliés, pour édifier une nouvelle réalité et supprimer le vieux système; le rythme des changements doit être accéléré.

Nous appelons aujourd'hui les cheminots en grève, adhérents de notre Syndicat, à cesser la grève. Ne permettez pas que votre protestation devienne un instrument du retour au pouvoir, des forces organisées de l'ancien système, responsable de notre vie actuelle, si difficile.

En tant que Syndicat, nous sommes uniquement responsables des actions menées par nos structures d'entreprise. Nous appelons toutes les commissions d'entreprise des Chemins de Fer polonais, à analyser la situation et à proposer une issue au conflit, par l'intermédiaire des instances syndicales statutaires (selon l'étendue de la protestation, l'Assemblée des adhérents, les Directions régionales et la Commission Nationale, dans le cas d'une action nationale).

Il est indispensable de fixer rapidement la date du début des négociations salariales complexes, pour l'ensemble des travailleurs, qu'entreprendra notre Syndicat. La plupart d'entre nous vit et travaille, dans des conditions également difficiles. Les problèmes salariaux des employés des entreprises d'utilité publique devraient être résolus, en premier lieu.

Nous exigeons l'ouverture de négociations, immédiatement après l'établissement d'un bilan des cinq mois écoulés.

En réclamant un programme de restructuration de l'économie et des entreprises, nous soutenons les aspirations de la Section Nationale des Cheminots du NSZZ Solidarnosc, à restructurer les Chemins de Fer polonais.

Gdansk, le 25 mai 1990.

Cependant, la mainmise de l'OPZZ sur la grève et le dévoilement de leur manœuvre politique, visant à bloquer la réforme économique et à ébranler le gouvernement, a signifié le commencement de la fin pour la grève. Les tentatives d'escalade, sensibles dans les déclarations du dirigeant de l'OPZZ, l'appel à la grève générale des Chemins de Fer pour le 28 mai, ne rencontrèrent plus d'écho. Les uns après les autres, les gares et les centres de triage informèrent, le NSZZ Solidarnosc et le gouvernement, qu'ils cessaient la grève.

Pourtant, Slupsk et quelques autres gares se décidèrent à poursuivre leur grève et l'un des grévistes de la faim menaça de se suicider. Lech Walesa passa deux nuits, celle du 26-27 et du 27-28, en négociations à Slupsk. Il annula sa visite dans quatre pays scandinaves et d'autres membres du présidium annulèrent également leurs déplacements. Enfin, le 28 à l'aube, Walesa signa avec le Comité de grève un accord qui reprenait leurs postulats et mettait ainsi un terme à la grève.

COMMUNIQUE

Lors de la rencontre entre les cheminots ayant engagé une action de protestation à Slupsk et le Président du NSZZ Solidarnosc, Lech Walesa, le 28 mai à 1h20, nous avons décidé d'un commun accord, de mettre fin à la grève.

Nous conduirons ensemble à la réalisation des 12 postulats de grève et nous informerons le Premier ministre Tadeusz Mazowiecki que le poids de la crise économique, doit être réparti équitablement entre tous les membres de la société.

Nous en appelons aussi au Premier ministre,

afin que le programme des réformes devienne clair et compréhensible, pour toute la société et stimule l'activité du monde du travail.

Nous gardons l'espoir que la protestation des cheminots de Slupsk permettra de tirer les conclusions qui s'imposent pour l'avenir.

Les grévistes de la faim

Lech Walesa

Le président du Comité de protestation
Janusz Wojsznic

Les négociations se poursuivent. Le 7 juin, on est arrivé à un accord sur tous les points, à l'exception de celui sur le montant de l'augmentation des salaires dans les secteurs d'utilité publique, dont les Chemins de Fer polonais.