

Malgré les immenses défis à surmonter, les syndicats russes du secteur automobile gagnent du terrain

Déplacement des pouvoirs dans les relations de travail en Russie : les syndicats alternatifs défient les constructeurs automobiles transnationaux

Une étude de cas par Sarah Hinz

Étant donné le niveau actuel d'incertitude économique en Russie, les syndicats ont décidé de donner la priorité à la sécurisation des emplois de leurs employés plutôt que l'amélioration des conditions de travail de ces derniers.

Le 22 février, les travailleurs de l'usine Volkswagen de Kalouga, une ville de Russie centrale située à environ 190 kilomètres au sud-ouest de Moscou, ont franchi une étape importante. Après trois mois de négociations intenses, la direction a accédé aux revendications syndicales et signé une convention collective qui offre aux employés, y compris les « cols blancs », une augmentation de salaire d'environ 10 % à compter du mois d'avril ainsi qu'une augmentation graduelle des rémunérations afin de tenir compte de l'inflation l'année prochaine.

La plupart des 4600 travailleurs de l'usine Volkswagen de Kalouga n'ont pas reçu d'augmentation de salaire depuis plus de deux ans en raison de la forte récession économique dans laquelle la Russie est plongée à cause de l'annexion de la région ukrainienne de Crimée en mars 2014. Les sanctions internationales ont alimenté l'inflation et entraîné une flambée des prix à la consommation, de sorte que l'accord était plus que bienvenu par les employés de Volkswagen à Kalouga, où le salaire mensuel moyen est de 45.000 roubles (environ 800 USD) pour les employés de bureau et 33.000 roubles (environ 585 USD) pour les travailleurs des chaînes de montage.

*« Nous avons en quelque sorte tenté de compenser ce qui était sous-payé auparavant, afin d'amener les salaires à un niveau normal, » déclare Elena Kryukova, directrice adjointe de la section de Kalouga de la MPRA, l'Union interrégionale des travailleurs de l'industrie automobile. La MPRA se concentre sur la syndicalisation des ouvriers travaillant pour des compagnies automobiles étrangères et c'est elle qui avait amorcé les négociations. « L'Union voulait davantage, mais le résultat obtenu constitue un bon compromis, » déclare-t-elle à *Equal Times*.*

La force après les grèves

Attirés par le marché automobile de la Russie en pleine expansion rapide, Volkswagen, Ford et d'autres grands constructeurs automobiles internationaux ont implanté des usines automobiles dans le pays au cours des années 2000. Au départ, elles refusaient de négocier

avec les syndicats, mais au fil du temps, et au fur et à mesure que la réussite économique des entreprises s'accroissait, le mécontentement des travailleurs a grandi en parallèle. Ils étaient mécontents de leur faible rémunération et des mauvaises conditions de travail, surtout par rapport à leurs collègues réalisant le même travail au sein de l'Union européenne.

Après plusieurs années de tentatives infructueuses visant à obtenir une reconnaissance formelle et malgré la présence sur le long terme de représentants du Conseil du travail allemand, la MPRA s'est vue dans l'obligation d'exhorter ses adhérents, aussi bien chez Volkswagen que chez son principal fournisseur de pièces détachées Benteler, à faire grève et à lancer de sérieuses actions de protestation pour forcer la direction à s'asseoir à la table des négociations. Dans le cadre de l'organisation de cette protestation, les syndicalistes de la MPRA se sont inspirés de l'expérience de leurs collègues brésiliens, dont ils avaient pris connaissance grâce à leur participation régulière à des séminaires organisés par le syndicat allemand IG Metall et la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), une fondation allemande. La MPRA a également été en mesure de renforcer son poids en tant que syndicat en exploitant les « *interconnexions rapprochées* » des syndicats de la MPRA sur les deux sites de Benteler et de Volkswagen ; non seulement en ce qui concerne les questions entourant les conditions de travail et le sentiment antisyndical, mais aussi en exploitant la dépendance de ces deux entreprises vis-à-vis de la chaîne de valeur économique locale.

Ce n'est que lorsque les tensions avaient résulté en un conflit ouvert en 2012 (moment où les travailleurs grévistes de Benteler empêchèrent les camions transportant des pièces détachées de rejoindre la chaîne de montage, entraînant ainsi une perte de 8 millions d'euros pour l'entreprise) que la direction de Volkswagen avait accepté la MPRA comme syndicat de négociation, explique Sarah Hinz dans un rapport de recherche de 2016, financé par la FES et intitulé « *Déplacement des pouvoirs dans les relations de travail en Russie : les syndicats alternatifs défient les constructeurs automobiles transnationaux* ».

« *Pour la direction de Volkswagen, il existait un risque qu'une grande partie de la force de travail soutienne les exigences et la capacité de concrétiser les menaces de grèves du syndicat. La direction craignait, avec raison, que le syndicat ne mobilise ses membres à l'usine du producteur pour mener des actions stratégiques de protestation afin d'obtenir qu'elle négocie avec lui,* » écrit Hinz.

Depuis la grève de 2012, la direction de Volkswagen est davantage disposée à négocier avec les syndicats, déclare Kryukova. « *En cas de situations précaires, lorsque [la direction] ne sait pas comment l'équipe va réagir, elle essaie de nous demander conseil, sincèrement et pas uniquement par simple formalité.* ».

Comme Hinz le rapporte : « *Les succès obtenus sont manifestement le résultat de l'utilisation du pouvoir structurel des travailleurs pour négocier sur le lieu de travail découlant principalement des circonstances économiques et locales auxquelles les entreprises étrangères doivent faire face.* »

En conséquence, les syndicats dans les usines étrangères de construction automobile sont considérés comme parmi les plus efficaces en Russie, même s'ils ont tendance à se concentrer sur des lieux de travail spécifiques « *étant donné que l'absence d'associations d'employeurs empêche la négociation d'accords sectoriels ou régionaux, ce qui compromet encore davantage le pouvoir organisationnel des syndicats,* » selon Hinz.

Accomplissements récents

Certains des derniers accomplissements de la MPRA chez Volkswagen à Kalouga comprennent des journées de travail plus courtes en gardant le même salaire (1875 heures par an, au lieu des 1973 heures légales), le droit pour les syndicats de discuter d'importantes décisions de politique sociale avant que la direction ne les mette en œuvre et un système de classement amélioré pour les travailleurs, basé sur la durée d'occupation d'une fonction au lieu de la relation personnelle de ces derniers avec le manager.

Ces avancées ont en partie été rendues possibles parce que les entreprises étrangères sont mieux organisées que leurs homologues russes et moins tolérantes en matière de violations des règles, déclare Alexei Etmanov, président et cofondateur de la MPRA. Etmanov a aidé à organiser des grèves à l'usine Ford Sollers près de Saint-Pétersbourg depuis 2005 et soutenu les efforts de la MPRA chez Volkswagen à Kalouga. Il se souvient de situations dans des usines russes de construction automobile où des superviseurs manipulaient sans scrupules les travailleurs en acceptant de cacher à leurs supérieurs les fautes professionnelles d'un travailleur afin de les contrôler et de bloquer toute demande relative à de meilleures conditions de travail.

« [Les entreprises étrangères] maintiennent une discipline stricte en conformité avec le Code du travail : les retards sont réprimandés, travailler en état d'ébriété se solde par un licenciement immédiat. Cela nous permet d'établir une relation de travail avec la direction, » déclare Etmanov à *Equal Times*.

Parfois, lors de conflits avec l'employeur, les syndicats sont en mesure d'utiliser le pouvoir de l'État russe qui agit généralement en qualité d'acteur indépendant dans les relations en matière d'emploi. En mars 2017, l'ASM (l'un des trois syndicats présents chez Volkswagen Kalouga) a fait venir des inspecteurs du travail à l'usine suite à un problème non résolu en matière de sécurité au travail. *« Il est préférable de résoudre les problèmes en interne, mais si nous constatons que le problème est retardé ou qu'il n'est pas résolu, nous nous réservons alors le droit de faire appel aux services de l'État, »* déclare Alexander Abrosimov, président de l'ASM, à *Equal Times*.

Après l'inspection, la direction, bien que très mécontente, a accepté de résoudre tous les problèmes en souffrance.

Les syndicats indépendants de la Russie d'aujourd'hui doivent faire face à un certain nombre de défis qui portent atteinte à leur efficacité. L'un d'entre eux est l'existence d'organisations syndicales alternatives, créées et contrôlées (à divers degrés) par la direction afin de rivaliser avec les syndicats indépendants. Dans le cas de l'usine Volkswagen, l'ASM est l'un des deux syndicats organisés pour contrer l'influence et le pouvoir du syndicat indépendant MPRA, qui est toujours le plus grand des trois, et compte près de 1200 membres, près de deux fois plus que l'ASM (550 membres) ou le MNIP RAS récemment créé (60 membres). Les trois syndicats travaillent indépendamment, ce qui complique également les efforts visant à atteindre des objectifs communs, surtout compte tenu du fait que les trois organisations représentent moins de 50 % des travailleurs de l'usine.

Par ailleurs, la piètre rétention des membres constitue un autre facteur important. De nombreux travailleurs ne rejoignent un syndicat qu'au cours des périodes de négociation, mais annulent leur adhésion dès que les objectifs sont atteints. Les travailleurs sont prêts à participer, affirment les syndicats, mais ils ne sont pas prêts à payer 1 % de leur salaire en cotisations syndicales du fait des nombreuses pressions financières auxquelles les travailleurs sont confrontés. « *Nous comprenons le problème,* » déclare Kryukova, bien que le syndicat reconnaisse qu'il convient d'en faire davantage pour retenir les nouveaux membres.

Toutefois, en dépit des difficultés auxquelles l'industrie automobile doit faire face, les syndicats ne renoncent pas à leurs revendications pour un travail décent. « *Après tout, lorsque les ventes croissaient, personne ne partageait ses bénéfices avec nous,* » déclare Etmanov. Dorénavant, les travailleurs qui ont aidé l'industrie automobile russe à croître au cours de ces dernières années demandent à finalement recevoir leur juste part du gâteau.

Natalia Suvorova

Natalia Suvorova est une journaliste indépendante basée à Moscou, en Russie.