



# La Commune



## Contre les patrons, l'U.T.A. et le gouvernement, grève du métro

Publié le mai 2004



[l'U.T.A. et le gouvernement](#) | Argentine

Du vendredi 2 au lundi 6 avril à minuit, les travailleurs du métro de Buenos Aires ont fait grève. Pendant quatre nuits et quatre jours, les deux mille travailleurs qui assurent quotidiennement le transport d'un million deux-cent mille usagers ont mené une bataille historique en combattant pour déjouer un piège monté par le ministre du Travail, l'entreprise Metrovias et la direction du syndicat UTA (Union des travailleurs argentins).

La lutte a été dure, mais la victoire a été magistrale: ils ont gagné la journée de six heures pour tous les travailleurs, empêché les licenciements prévus (conséquence de l'automatisation de la vente des billets), démontré que les dirigeants de l'UTA ne représentent pas les travailleurs du métro.

Le combat contre l'insalubrité et pour la journée de travail de six heures est engagé depuis de nombreuses années. La journée de travail avait été portée à huit heures sous le gouvernement Ménem, c'était une condition exigée par l'entreprise Metrovias pour prendre en charge le métro. Pour que cela soit possible, la signature des dirigeants de l'UTA avait été nécessaire, et ils l'ont accordée, liquidant ainsi des conquêtes historiques des travailleurs.

Mais ces dernières années, et particulièrement depuis l'*Argentinazo*, cette lutte a connu une nouvelle impulsion. l'assemblée législative de Buenos Aires, grâce à la force et à la constance des travailleurs ainsi qu'au combat engagé par les députés de gauche tels Vilma Ripoll, a approuvé en 2002 une loi pour la journée de six heures. Mais le maire de Buenos Aires, Ibarra, a apposé son veto. Cependant, les travailleurs n'ont pas baissé les bras et ceci jusqu'à ce que, au milieu de l'année 2003, ils aient obtenu le retour à la journée de six heures pour la grande majorité des employés de Metrovias.

l'accord entre les délégués du personnel et les travailleurs ne bénéficiant pas encore de la journée de six heures était formel: continuer le combat jusqu'au bout. C'est ce qui a été fait, et cela a constitué la première victoire après ces quatre jours de grève.

La seconde bataille engagée par les délégués a été la défense des quatre-cents postes de travail occupés par les employés aux guichets. l'implantation d'un système de vente automatique de billets impliquait la modification des tâches auxquelles ils étaient affectés. Sous le prétexte que le système serait plus commode pour les usagers, il s'agissait de masquer le véritable objectif de l'entreprise : la réduction du nombre de postes de travail.

### Grève illimitée

l'accord entre la direction de l'UTA et celle de l'entreprise, approuvé par le ministère du Travail en suivant les instructions du président Kirchner, a fait déborder l'indignation des travailleurs, plus que fatigués qu'on les trahisse, que l'on traite de leurs problèmes derrière leurs dos, sans leurs véritables représentants: leurs délégués du personnel.

Les travailleurs du métro ne veulent plus de la direction de l'UTA, ils n'acceptent aucun des accords qu'elle a signés. C'est pourquoi, lors d'une assemblée générale extrêmement massive tenue dans la nuit du vendredi 2 avril, ils ont voté la grève illimitée. Les assemblées et les réunions se sont multipliées dans toutes les têtes de ligne du métro et le samedi matin l'accord était unanime: aucun métro ne partira! Ni la menace de cent licenciements, ni l'ordre d'expulsion contre les délégués du personnel, ni les menaces d'expulsion, ni les annonces de faux attentats, n'ont fait peur aux travailleurs, alors que, en revanche, la solidarité recueillie auprès des usagers, qui ont signé massivement la pétition de soutien, la visite de dizaines et dizaines de délégués et de militants d'autres corporations et des secteurs populaires, leur ont donné encore plus de force.

### De nouvelles directions syndicales

Le principal enseignement que nous devons tirer de cette lutte exemplaire est que Metrovias, l'UTA et le gouvernement se sont heurtés au mur de la volonté de lutte des deux mille travailleurs du métro.

Pendant ces quatre jours et ces quatre nuits, ils sont restés par centaines en permanence sur les quais, dans les ateliers et dans les tunnels, supportant des températures infernales. Ils étaient prêts à tout parce qu'ils avaient une entière confiance en des délégués du personnel élus et combatifs qui se sont imposés comme leur nouvelle direction. Il s'agit là d'un exemple pour l'ensemble des travailleurs argentins. Aujourd'hui, des centaines de nouveaux délégués de commission internes surgissent dans de nombreux secteurs et de nombreuses corporations, comme c'est le cas dans les chemins de fer ou chez les enseignants. Le renforcement de ce processus de constitution d'une nouvelle direction syndicale est l'un des principaux enseignements de cette lutte et l'une des conditions pour gagner, comme l'ont fait les travailleurs du métro de Buenos Aires.