

<http://divergences.be/spip.php?article3423>



# Des dizaines de camionneurs se sont mis en grève en Allemagne et ont gagné.

- Aujourd'hui - 2023 - Juillet - Août -

Date de mise en ligne : vendredi 30 juin 2023

---

Copyright © Divergences Revue libertaire en ligne - Tous droits réservés

---

## **Voici comment des travailleurs ont surmonté les barrières linguistiques pour exiger que les entreprises de transport de Lukaz Mazur leur versent ce qui leur était dû**

**Giulio Benedetti**

[Origine Open democracy](#)

Le 28 avril, après une grève de six semaines et une tentative infructueuse de les disperser par la force, plus de 60 chauffeurs routiers de Géorgie et d'Ouzbékistan ont finalement quitté leur piquet près d'une autoroute allemande et sont rentrés chez eux avec leurs arriérés de salaire intégralement payés.

De plus en plus de camionneurs des pays post-soviétiques occupent des postes vacants dans l'industrie logistique européenne. La grève historique de ce printemps a marqué la première fois qu'ils s'étaient engagés dans une action revendicative à une échelle aussi large – ou réussie.

Les chauffeurs s'étaient rassemblés pour protester après avoir été payés moins que les 80 € par jour [£ 69] qui leur avaient été promis dans les offres d'emploi, leurs salaires étant rognés par des services trop chers et des amendes imposées par leurs employeurs. Dans certains cas, les chauffeurs recevaient des mensualités de quelques centaines d'euros alors qu'ils travaillaient 10 à 12 heures par jour. Chacun d'eux avait des montants différents, qu'ils ont écrits avec du ruban adhésif sur leurs camions.

Les chauffeurs étaient employés par un consortium de trois sociétés polonaises - LukMaz, AgMaz et Imperia - toutes détenues par la famille de Lukas Mazur, un riche homme d'affaires. Le consortium, qui peut compter sur une flotte de plus de 900 camions, travaille dans la chaîne d'approvisionnement de grandes entreprises dont Ikea et Volkswagen

J'ai passé plusieurs jours avec le groupe sur un parking sur l'autoroute près de Gräfenhausen, une petite ville proche de Francfort-sur-le-Main. Ils y avaient rassemblé leurs camions, faisant le plein à la station-service au besoin. Ils avaient été licenciés au début de la grève et comptaient sur les camions de l'entreprise comme seul moyen de pression contre leur employeur. Ils dormaient dans ces camions depuis des mois, car il est courant que les entreprises fournissent des installations insuffisantes pour permettre aux chauffeurs de se reposer le week-end. De nombreux conducteurs migrants finissent par vivre dans leurs camions pendant de longues périodes.

Les grévistes formaient un groupe éclectique. Quand je suis arrivé à Gräfenhausen, il y avait environ 50 chauffeurs géorgiens et 11 chauffeurs ouzbeks.

"Nous sommes traités comme des moutons", a déclaré Irakli\*, un chauffeur géorgien d'une quarantaine d'années.

A striking truck driver at a rest area on the A5 highway near Gräfenhausen, Germany

Alors qu'ils interagissaient habituellement avec leurs compatriotes en géorgien ou en ouzbek, les grévistes utilisaient le russe comme langue véhiculaire lors de leurs réunions. Pourtant, il était clair qu'après tant de jours passés ensemble, ils avaient appris à se comprendre d'un seul regard.

## Des dizaines de camionneurs se sont mis en grève en Allemagne et ont gagné.

---

Nous parlions dans les "restaurants", comme ils les appelaient : trois espaces communs improvisés dans les remorques des camions, où ils mangeaient et passaient du temps ensemble.

La vie sur le parking se déroule au rythme de la circulation sur l'autobahn, une autoroute qui gronde comme un fleuve en crue. Là, les véhicules circulent pour acheminer les produits que nous consommons tous les jours.  
GettyImages-1482270807

Traduit avec [www.DeepL.com/Translator](http://www.DeepL.com/Translator) (version gratuite)

Le contexte de la première grève

Pour ces travailleurs migrants géorgiens et ouzbeks, la conduite était considérée comme un moyen de sortir de la stagnation économique dans leur propre pays.

Au lieu de cela, ils ont été régulièrement payés avec un mois de retard et ont reçu moins que ce qui leur avait été promis.

M. Mazur, le bénéficiaire des entreprises, a déclaré à la presse que ses pratiques étaient conformes à la législation polonaise et que les chauffeurs avaient tous signé des contrats les y autorisant. De leur côté, les travailleurs ont affirmé que les contrats n'étaient rédigés qu'en polonais, une langue étrangère pour eux. L'annonce que l'entreprise ne paierait plus les travailleurs pendant les week-ends a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

"Nous avons arrêté les camions non seulement pour l'argent", a déclaré Alisher\*, un transporteur chevronné qui a commencé sa carrière au volant des camions de l'Armée rouge. "Nous avons arrêté par respect pour nous-mêmes. Ce n'est pas une façon de traiter les gens".

Les chauffeurs ont également été irrités lorsqu'ils ont découvert que M. Mazur avait publié des photos de sa nouvelle voiture coûteuse sur les réseaux sociaux tout en retenant leurs salaires.

De nombreux conducteurs ont appris la signification du mot "grève" alors qu'ils s'étaient déjà rassemblés à Gräfenhausen

C'est dans ce contexte qu'ils ont tenté pour la première fois d'organiser une grève dans la ville de Vipiteno, dans le nord de l'Italie, à la mi-mars. La grève a échoué, en partie parce que les travailleurs avaient peu d'expérience en matière d'action industrielle et n'avaient pas de liens avec les syndicats locaux.

Mazur s'est entretenu avec les travailleurs et a convaincu certains d'entre eux de reprendre le travail, en leur promettant que les salaires en retard leur seraient versés. Les grévistes de Gräfenhausen m'ont dit que cela ne s'était pas produit, bien que l'entreprise ait réduit les prix de son dortoir surpeuplé.

Sherzod\*, un jeune Ouzbek ayant déjà conduit des camions sur des sites miniers russes, a déclaré que l'entreprise avait commencé à prélever des morceaux de son salaire dès le début.

Traduit avec [www.DeepL.com/Translator](http://www.DeepL.com/Translator) (version gratuite)

"Ils m'ont fourni des documents, et ce pour une somme importante", a-t-il déclaré. "Ils ont déduit 900 € [776 GBP] pour que je puisse obtenir un code 95 [permis de conduire un camion de l'UE], et 100 € [86 GBP] pour le permis de

## Des dizaines de camionneurs se sont mis en grève en Allemagne et ont gagné.

---

séjour. Les premiers jours, nous avons vécu dans le dortoir de l'entreprise, qui nous a facturé 30 euros par nuit. Quatre personnes dans une pièce, pas de cuisine".

Les chauffeurs se sont également plaints des lourdes amendes qui leur étaient imposées pour des dommages réels ou supposés aux véhicules ou pour des retards de livraison.

"Ils m'ont dit que je recevais un salaire inférieur parce que j'étais endetté", a déclaré Sherzod.

Rustamjon\*, qui a travaillé comme chauffeur de camion en Ouzbékistan pendant de nombreuses années avant de trouver l'offre d'emploi d'Imperia, raconte qu'un lundi, il a trouvé un trou dans son réservoir de carburant : il avait été volé. Lorsque je suis rentré en Pologne quelques jours plus tard, ils m'ont dit que c'était de ma faute : "Pourquoi vous paie-t-on même le week-end ? Pourquoi avez-vous dormi ?" L'entreprise a déduit 750 euros (647 livres sterling) du salaire de Rustamjon pour le carburant manquant et l'achat d'un nouveau réservoir. D'autres travailleurs m'ont dit qu'ils avaient eux aussi le sentiment que les amendes qui leur étaient imposées étaient arbitraires.

Souvent, leurs documents indiquaient qu'ils étaient affectés à une autre mission et dans un autre lieu que celui où l'entreprise prétendait qu'un retard avait eu lieu. Mais chaque fois qu'ils s'en plaignaient, disent-ils, le comptable de l'entreprise les ignorait.

À Vipiteno, les travailleurs disent avoir eu la nette impression que Lukas Mazur était en bons termes avec la police locale et estiment qu'ils auraient pu être pris pour cible s'ils ne s'étaient pas dispersés.

En quittant le site de Vipiteno, beaucoup de ceux qui refusaient de croire aux promesses de Lukas Mazur ont reçu l'ordre de retourner à la base de l'entreprise en Pologne, où se trouvent le siège et les logements des employés. Sentant qu'ils risquaient d'être licenciés et privés des camions - leur seul moyen de pression contre leur employeur - les chauffeurs ont décidé de se regrouper en Allemagne jusqu'à ce que leurs arriérés de salaires soient versés.

Là, ils ont réussi à entrer en contact avec un syndicaliste expérimenté, ce qui a changé la donne. Edwin Atema, représentant de la Fédération des syndicats néerlandais (FNV), le plus grand syndicat des Pays-Bas, et lui-même ancien chauffeur de camion, a passé les 14 dernières années à se battre pour les droits des travailleurs de la logistique.

Traduit avec [www.DeepL.com/Translator](http://www.DeepL.com/Translator) (version gratuite)

place des camionneurs

Press conference announcing the drivers would be paid their wages in full

|

Giulio Benedetti

Amazed

Uzbek driver making plov

|

Pendant leur piquet de grève en Allemagne, le contexte a également changé : avec l'aide d'Atema et de Faire Mobilität, un projet de la Confédération allemande des syndicats (DGB) visant à soutenir les travailleurs migrants sur

## Des dizaines de camionneurs se sont mis en grève en Allemagne et ont gagné.

---

le marché du travail allemand, une coalition de syndicats et d'associations locales s'est rapidement formée autour des grévistes. Ils ont apporté une aide logistique, des dons de nourriture de la part d'autres travailleurs, ainsi qu'un soutien juridique et en matière de traduction.

Les grévistes m'ont dit qu'ils avaient été stupéfaits de la solidarité manifestée par les autres travailleurs et de la générosité du peuple allemand.

Ainsi, lorsque, au cours de la deuxième semaine de grève, Mazur est arrivé à Gräfenhausen avec une vingtaine de gardes armés du Rutkowski Patrul, une société de sécurité privée polonaise, les choses se sont déroulées différemment de ce qu'elles avaient été en Italie.

Le groupe prévoyait de ramener des camions à la base de l'entreprise. D'autres chauffeurs, qui attendaient dans des bus, probablement inconscients de la situation, étaient censés ramener les véhicules en Pologne.

L'entreprise a également emmené une équipe de tournage dans le but de filmer une "intervention contre les conducteurs qui bloquent 70 camions". La vidéo qui en résulte, publiée sur YouTube avant d'être retirée, raconte une histoire bien différente. Elle montre comment les grévistes ont tenu tête à Mazur jusqu'à ce que la police allemande intervienne pour arrêter le Rutkowski Patrul.

La solidarité comme langage commun

Les chauffeurs qui se sont rassemblés pour faire grève avaient des origines diverses et peu d'éducation politique. Nombre d'entre eux ont appris la signification du mot "grève" après s'être rassemblés à Gräfenhausen.

Ce sont les Géorgiens du groupe, dont certains avaient l'expérience des grèves d'usine dans leur pays, qui ont suggéré de prendre contact avec d'autres syndicats européens.

En général, les Géorgiens semblaient plus confiants quant à l'image positive de la grève auprès de l'opinion publique. "Ma famille et mes amis me soutiennent dans ma grève, c'est certain", a déclaré Gevorg\*, qui a travaillé dans une usine en Russie, en Géorgie et en Slovaquie. "Lorsque nous avons fait grève en Géorgie, ils sont également venus à notre piquet de grève en signe de solidarité.

Les Géorgiens sont également plus susceptibles d'avoir parlé de la grève à leur famille, à leurs amis ou à leurs connaissances, tandis que les Ouzbeks n'ont informé que leur famille. "Je ne l'ai pas dit à ma famille parce que je ne veux pas qu'elle s'inquiète", a déclaré Rustamjon\*, "et je ne vois pas l'intérêt d'en parler à mes voisins : on ne sait jamais comment les ragots peuvent se développer".

Les Géorgiens, bien que plus expérimentés dans les luttes syndicales, n'étaient pas politiquement homogènes. Les personnes avec lesquelles j'ai parlé avaient des opinions politiques et des préférences électorales divergentes, bien que ces différences culturelles, linguistiques et politiques n'aient pas été un obstacle pendant le piquet de grève.

Au cours de la semaine que j'ai passée avec eux, j'ai été témoin de plusieurs moments où les conducteurs protestataires n'étaient pas d'accord, mais ils répétaient souvent, presque rituellement, qu'ils étaient solidaires. Même une simple poignée de main était souvent accompagnée du mot vmeste ("ensemble"). Et il ne s'agissait pas que de mots : le niveau de confiance mutuelle était élevé, même entre des personnes qui ne se connaissaient pas avant la grève.

Pour ce qui devait être la dernière nuit, alors que les entreprises acceptaient de payer et que les salaires retenus

## **Des dizaines de camionneurs se sont mis en grève en Allemagne et ont gagné.**

---

commençaient à apparaître sur les comptes bancaires des chauffeurs, beaucoup se sont préparés à partir, emportant leurs bagages et leur nourriture. Mais au fur et à mesure que le temps passait, il est devenu évident que l'une des entreprises n'avait toujours pas réglé ses travailleurs, qui n'arrêtaient pas de regarder leurs téléphones, rafraîchissant nerveusement les pages web de leurs comptes bancaires.

Les autres travailleurs ont décidé de dormir une nuit de plus dans leurs camions, sans dîner, au lieu d'abandonner leurs camarades. Ils ont déclaré que la grève avait commencé sur la base de trois principes : "ensemble", "tout le monde ou personne" et "jusqu'au bout". Ils ont tenu parole.

Lorsque la totalité des 300 000 euros dus aux chauffeurs a enfin été payée, de longs et émouvants adieux ont accompagné le départ des chauffeurs. Certains repartaient dans leur pays d'origine, d'autres avaient déjà trouvé un nouvel emploi dans différentes entreprises de logistique.

Le piquet de grève du parking avait été un îlot, un lieu de passage sur les grandes routes de la logistique mondiale. Il n'a jamais cessé de l'être au cours de ces semaines, car des collègues routiers et d'autres automobilistes se faufilaient entre les deux files de camions stationnés, apportant souvent de la solidarité et du ravitaillement.

Après le départ des grévistes en bus et en voiture, les représentants de Mazur se sont multipliés, vérifiant et retirant chaque camion.

Fabrication de Plov

Giulio Benedetti

Les dizaines de véhicules bleus qui s'étaient rassemblés pour la grève avaient rendu visible la réalité de la logistique qui se cache derrière la plupart des produits que nous consommons – une réalité que nous remarquons rarement. La grève terminée, cette réalité est redevenue presque invisible.