



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<http://www.economiedistributive.fr/Greves-dans-les-services-publics>

Grèves dans les services publics

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1988 à 1997 - Année 1989 - N° 876 - mars 1989 -

Date de mise en ligne : vendredi 15 mai 2009

Date de parution : mars 1989

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

Le taux de chômage évidemment sur la propension des salariés à se mettre en grève. La diminution artificielle de ce taux, aux Etats-Unis, effraie les boursiers car il est synonyme de plus de revendications, d'augmentations de salaires et de moins d'argent pour les entreprises et donc les actionnaires. En France, les travailleurs du secteur public, dont les emplois sont moins menacés, restent encore en mesure de défendre leurs intérêts par ce moyen. Sont-ils pour cela des privilégiés ? des nantis ? Le choix public-privé, lorsqu'il est possible, au début d'une vie, met en comparaison des avantages et des inconvénients : intérêt du métier, niveau des salaires, avantages sociaux, rapidité d'avancement, âge et valeur de la retraite, liberté d'action et d'expression, sécurité de l'emploi, etc... qu'il est injuste de comparer suivant la conjoncture. Celui-là qui a fait une carrière brillante avec de forts revenus dans le commerce ou l'industrie, pendant des dizaines d'années, est-il fondé à se plaindre en cas de faillite ou de licenciement et à accuser cet autre qui a joué la sûreté ? L' comme ailleurs, le profit n'est justifié que par la concurrence et le risque. Vouloir l'un sans les autres est inadmissible.

Questions préliminaires

Fin 1988, certains services publics ont cessé de fonctionner et ont gravement perturbé les Français.

Il n'est peut-être pas inutile d'y revenir car beaucoup d'éléments essentiels ont été cachés dans le consensus mou qui prévaut entre les partis et les journalistes. D'abord la loi prévoit un préavis. Pourquoi ce délai n'est-il presque jamais utilisé afin d'engager les négociations au plus vite alors qu'il a été conçu pour cela ? Pourquoi faut-il que le conflit durcisse et devienne gênant pour que les pourparlers commencent vraiment ?

Bien sûr, cette remarque n'est pas valable lorsque le mouvement prend des formes sauvages et que la loi n'est plus respectée. C'est parfois inévitable dans un tel contexte. Mais là, le pouvoir sait bien obtenir des jugements en faveur et faire évacuer les ateliers occupés, à l'exemple de Rueil et Boulogne, de la RATP, le 25 novembre 1988.

Ensuite, les clients du secteur public sont-ils bien les « otages » que tous les médias et les ministres plaignent si complaisamment ? M. Delebarre se présentant comme le ministre des usagers, déclara le 25 novembre 1988 « .. Prendre en otages, chaque jour, plus d'un million de personnes est un chantage inacceptable ! ». En fait, dans ce système que, je le précise bien, nous prouvons, les citoyens sont juridiquement les patrons des salariés du service public, puisque ce dernier est « étatisé » et que les électeurs ont choisi, indirectement, mais choisi, les ministres de tutelle. Rien de plus normal donc que les clients-usagers-patrons aient subi des effets de la grève. C'est si vrai que des sondages réalisés durant les évènements ont fait apparaître qu'une majorité de la population n'aurait pas d'accord pour satisfaire les revendications avancées. L'hypocrisie est son comble lorsque les grands commerçants du centre qui bénéficient en permanence des transports publics sans les financer plus que les autres citoyens se plaignent et menacent. Quant aux boutiquiers « de proximité », ceux-là ne se félicitent pas très bruyamment de bénéficier de la situation.

La valeur des prix

Bien entendu, rien n'est simple et au-delà de cette réflexion qu'il ne faudrait néanmoins pas négliger, d'autres données ne doivent pas être oubliées. Notamment celle-ci par magie et par crainte du cycle infernal de l'inflation, tous les gouvernements, depuis 1945, et même avant, ont habitué les Français et beaucoup d'autres à ne pas payer le véritable prix des services publics. Les recettes directement perçues par la RATP auprès des voyageurs sont de l'ordre de 35 des charges d'exploitation et encore faudrait-il faire intervenir le remboursement à 50 % des cartes oranges par les employeurs (1) et les investissements lourds.

Grèves dans les services publics

Un tableau très simple montre l'attente de la disparition

Prix			
Années	Ticket métro	Journal	Timbre poste
1900	0,15F	0,05F	0,15F
1938	1,10F	0,50F	0,90F
1988	3,00 F	4,50F	2,20F

Ainsi pour un service incomparablement amélioré en attente dans le temps et l'espace et en fréquence, le voyageur de métro paie son journal 50 % de plus que son ticket, alors qu'il le payait plus de deux fois moins en 1938 et trois fois moins en 1900. Le gouffre est devenu si profond qu'aucun gouvernement ne pourrait maintenant revenir à la vérité des prix sans être immédiatement balayé. Aucun transport public terrestre dans le monde n'équilibre d'ailleurs actuellement son budget. Comment les entreprises peuvent-elles donc subsister ? Les collectivités comblent la différence mais avec parcimonie. Comment les employés n'en subiraient-ils pas les conséquences ?

La politique de l'indice et ses victimes

Dans le tableau ci-dessus figurent, et ce n'est pas un hasard, deux des principales catégories des récents grévistes : postiers et transporteurs parisiens. Ils ont un grand handicap : leurs tarifs sont dans l'indice mensuel des prix à la consommation ! Cet indice dont les variations mesurent, par ailleurs, l'inflation, mais aussi après calculs, les « performances » de l'économie française croissance, exportations et importations, commerce, balance des paiements, PIB, PNB, etc... ; en fait, l'index ou la réussite d'un gouvernement. Donc inutile de préciser que tous les ministres surveillent jalousement l'indice. Ce n'est pas l'objet de cet article que de montrer les pressions, manoeuvres, omissions, qui se glissent dans ces statistiques apparemment irréprochables. Constatons seulement que les prix suivis par ce moyen varient peu : 3,1% en 1988 alors que de notoriété publique, le « coût de la vie » a augmenté beaucoup plus. Toutes les statistiques citées sont donc volontairement trompeuses.

Les salariés victimes de ce blocage de fait sont forcément ceux qui se révoltent par le seul moyen à leur disposition : la grève. Ajoutons-y les personnels soignants dont les tarifs sont en plein dans le fameux trou de la Sécurité Sociale qui est toujours un prétexte lors des estimations relayées à grand fracas par les médias et qui se réduit à un caniveau, et encore ne provient-il que des charges indues, au moment de la clôture des exercices. Quoiqu'il en soit, les infirmières et les médecins des hôpitaux ont supporté depuis longtemps ce même sacrifice. Ajoutons, pour être complet, les enseignants sacrifiés depuis longtemps ; passés en moins d'un siècle de l'état de notables à celui de domestiques, pour la seule raison que la nation en supporte directement la charge. Les contradictions du libéralisme finissant ne sont évidemment pas pour rien dans ces mensonges. Si l'Etat doit être géré au meilleur coût, les services publics ont un prix de revient que les citoyens ont trop habitués à ne pas apprécier. D'où l'anorme décalage actuel.

La sécurité

Malgré l'autre illusion cultivée par les journalistes : la sécurité des transports, comme toute oeuvre humaine, ne peut malheureusement pas être absolue ; il convient néanmoins, bien entendu, de s'en rapprocher au maximum. Les londoniens paient cher en vies les excès d'économies du thatchérisme dans ce domaine. La SNCF, bien que plus modérée, n'équipe pas, surtout ses lignes secondaires, des systèmes de signalisation les plus récents. Trop de voies uniques, de passages à niveaux de systèmes de freinage archaïques subsistent encore. Les derniers accidents ferroviaires en sont, en partie, la conséquence. Il faudrait y ajouter le fossé d'incompréhension entre les dirigeants et des cadres qui subissent une éducation de plus en plus abstraite et une base forcément confrontée avec la réalité la plus quotidienne pour expliquer plus en profondeur l'insécurité des transports. Mais revenons à notre sujet principal pour reconnaître que les directions sont justifiées d'interrompre complètement le service sur une ligne dont le matériel ne subit pas l'entretien périodique prévu. La périodicité est forcément fixée arbitrairement. En d'autres temps, elle aurait été simplement allongée et le matériel aurait continué à circuler. Comprenons ceux qui n'ont pas voulu courir ce risque.

Commerciaux et techniciens

Autre particularité de ces mouvements : la revanche des techniciens au sens large. Là encore, nous ne pouvons qu'effleurer le sujet. La mécanisation et l'automatisation ont contribué à dégrader encore leur image qui, dans la société française, était déjà très altérée. Mprisés, car sales et les mains dans le cambouis, les ouvriers de production et de maintenance, de moins en moins nombreux, devenaient des ombres ignorées. Les professions avouables étaient celles du commerce, de la banque, des affaires, de l'informatique, de la communication et de la publicité. Le paradoxe s'affirmait : durant le temps de la grève et des accidents, la SNCF se ridiculisait en continuant à affirmer partout le slogan publicitaire « c'est possible ». Les conducteurs toujours favorisés car capables d'arrêter directement le métro obtenaient, sur le RER, une prime de mise en service d'un système d'aide à la conduite (SAGEM) destiné à assurer une fréquence de 2 minutes capable d'écouler, provisoirement, le trafic des voyageurs. Les techniciens et ouvriers d'entretien dont la compétence technique était de plus en plus pointue furent laissés dans l'ombre de leurs ateliers. Ils ne l'ont pas admis. Comment ne pas les comprendre ?

La politique

Dans les situations critiques, comme l'état actuel du système capitaliste, la désaffection syndicale et les luttes catégorielles et corporatistes s'amplifient, les « coordinations » se constituent. La complexité des situations acquises et donc forcément des revendications et des propositions de règlement, même pour les intéressés, donc a fortiori pour le grand public prolongent les négociations et les rendent confuses et incompréhensibles. Des réactions de rejet attisées par des implications politiques s'installent. Bien entendu, il serait naïf de penser que la tactique électorale du P.C.F. n'est pour rien dans la flambée des grèves. Néanmoins ce n'est pas le démiurge honni des conservateurs que l'on décrie. Bien plutôt l'interpénétration des militants du P.C.F. et de la C.G.T. et la convergence constante des préoccupations jouent leur office. On accuse toujours « les meneurs », mais, et c'est nouveau, le gouvernement ne se laisse pas aller à cette facilité. Michel Rocard déclare devant l'Assemblée Nationale le 30 novembre : « ...9. Nul ne doit s'y tromper. Lorsque l'action d'une organisation parvient à provoquer un conflit grave, c'est toujours parce qu'il existe de vrais problèmes de fond... ». Par contre Jacques Delors, contrairement à son habitude, reprend une provocation trop répandue à droite, lorsqu'il invite les patrons des entreprises publiques à prendre leurs responsabilités. Il s'attire d'ailleurs cette réponse fondée du Président de la RATP, Paul Reverdy : « C'est une plaisanterie ! En matière de salaires, nous n'avons que le pouvoir d'appliquer une politique générale à toute la fonction publique... ». Pour être équitable l'on peut toutefois ajouter que le conflit ne portait pas uniquement sur les salaires !

Les solutions

Que faire afin d'éviter au public et à l'économie nationale les conséquences néfastes de telles actions ? D'aucuns remettent en cause sous une forme ou sous une autre, mais en le cachant, le droit de grève, au moins pour les fonctionnaires et personnels des services publics. Il ne saurait être question d'une telle discrimination. Un droit si chèrement acquis par des années de luttes ouvrières, parfois sanglantes, ne peut être discuté. D'autres parlent de service minimum. Ce projet paraît d'autant plus chimérique, a priori, que la plupart des lignes de transports sont saturées aux heures de pointe. Les autres fonctions se dégradent et sont insuffisantes. Dès lors, on ne voit pas comment définir un minimum. Le service plein aux heures de pointe seul nécessiterait presque autant de personnel que le service normal... Enfin, certains de nos camarades prônent la grève de la gratuité : les lettres non affranchies parviendraient à destination, les trains circuleraient sans qu'aucun billet ne soit exigé... C'est une excellente idée théorique puisque seul le patron serait touché. Hélas, elle se heurte à deux objections de taille voici une forme de grève tout à fait illégale et ne mettant en cause qu'une catégorie de personnel celle chargée de la vente, du compostage et du contrôle des titres de transport ou du paiement des visites et des timbres. Ces deux arguments me paraissent irrémédiables. Au premier, les artisans de cette forme d'action répondent que toutes les libertés ouvrières ont été hors-la-loi avant d'être arrachées. C'est vrai... mais y a-t-il actuellement une telle force de conviction ? Quant à la seconde objection, ils demandent seulement aux intéressés d'étudier la réalisation pratique. C'est là que le bât blesse. A vous de juger...

Quelques réflexions et conclusions

Il est en tous les cas une injustice fondamentale dans ces grèves, c'est que ceux qui ne l'ont pas faite, mais surtout ceux qui étaient opposés à l'action en bénéficient. Parmi le personnel supérieur des entreprises publiques qui est dans cette situation et dont les augmentations de salaires sont souvent plus substantielles encore que celles des ouvriers, nombreux sont ceux qui prouvent les mouvements sociaux et soutiennent les partis conservateurs. Ils devraient bien avoir la décence intellectuelle de refuser les fruits de l'action !

Dans ce régime, complètement inadapté, de nombreuses productions sont vendues au-dessous de leur coût de revient et pourtant nous faisons comme si. Comme si l'agriculture, comme si les transports, comme si l'enseignement pouvaient être rentables. Pourquoi pas l'armée ? A noter d'ailleurs qu'une faible ponction -les 40 milliards de francs du P.C.F.- sur le budget militaire permettrait de résoudre bien des difficultés sans coup férir. Mais il faudrait alors renverser les tabous et trouver d'autres productions aussi profitables qui emploieraient autant de main-d'oeuvre !...

La nationalisation a, comme il était prévisible, échoué à réduire l'antagonisme dualiste patron-état-travailleur. Pourquoi ne pas essayer, tout en restant dans le régime en première étape, la socialisation qui consisterait en la gestion des entreprises par un conseil d'administration tripartite : employeur, salariés, représentants des consommateurs ? La transition vers une nouvelle économie devrait peut-être commencer par la réforme des entreprises.

N.D.L.R. : Après la rédaction de cette chronique, la télévision dans l'émission « la Marche du siècle » sur Antenne 2 le 30 janvier 1989 et la radio dans « Ecran total » sur France-Inter, le lendemain, ont abordé le même sujet. Malgré un grand déploiement d'interlocuteurs dont certains éminents, presque aucun des arguments développés ci-dessus n'a été développé. Pauvres auditeurs et pauvres télespectateurs victimes de la conspiration du silence... Comment progresser démocratiquement dans ces conditions ?

(1) Pour plus de détails voir "M@tro gratuit ?" H dans la G.R. n°844.