

Votre avis nous intéresse

Participez à notre enquête

2000 € à gagner !

l'Opinion

[En ce moment](#) > [Négociations autour de l'assurance-chômage](#) [La grande distribution](#) [Le rachat de Darty](#)[Participez au développement de l'Opinion](#)[Accueil](#) > [Economie](#) > [Grève des transports : osons \(enfin !\) le «service public maximum»](#)

Tribune libre

Grève des transports : osons (enfin !) le «service public maximum»

Jean-Louis Chambon · 26 avril 2016 à 14h40

Concilier la continuité (et la qualité) du service public avec les principes constitutionnels, notamment le droit de grève, reste en France un véritable casse tête. Le politique a cru trouver, en 2007, la bonne réponse, en instituant le principe du service public minimum dans les transports pensant équilibrer ainsi l'intérêt général et les droits individuels. Au point de pouvoir affirmer «quand il y a une grève, personne ne s'en aperçoit plus... » (Sarkozy, juillet 2008). Mais c'est une toute autre histoire que les usagers connaissent.

D'une part, la culture « gréviste nationale » n'a que peu faibli. Si le nombre de jours de grève a diminué en valeur absolue (80 jours pour 1000 salariés en 2013 contre 170 en 2008, ce qui intègre la traditionnelle mansuétude des syndicats vis-à-vis de la gauche lorsqu'elle est au pouvoir), la France reste la troisième nation européenne, avec deux fois plus de jours que la moyenne. Pire, c'est dans les transports publics (visés précisément par la loi) que les grèves sont les plus fréquentes : un jour par salarié tous les deux ans dans les transports contre 1 tous les neuf ans dans le bâtiment, selon l'universitaire Dominique Andolfatto (Atlantico, octobre 2012). Ce début d'année 2016 en est l'illustration, avec les grèves à répétition à la **SNCF** et à la **RATP** (26 janvier, 9 mars, 31 mars grèves, 26 et 28 avril) plongeant les usagers dans la galère, malgré le service minimum.

En fait, cette disposition de service garanti a légitimé le droit de sabotage du service public par ceux-là mêmes dont la fonction devrait être de garantir sa qualité, et l'abnégation apparente des usagers tient beaucoup au contexte général anxiogène (terrorisme, chômage).

Le plus insidieux des coûts est psychologique car il frappe les acteurs économiques d'une forme de fatalisme, d'anesthésie, et du syndrome du « moindre mal »

Toutefois, le plus dommageable (et le moins transparent) réside dans le coût induit pour l'économie nationale, et ceci, doublement. Au plan économico-financier pour les opérateurs : on estime à 100 millions le coût jour de grève pour la SNCF. Pour les entreprises, qui paient des heures qui ne sont pas travaillées et voient leur activité entravée, la productivité en pâti. Tandis que les usagers supportent des coûts sociaux supplémentaires : garde d'enfants, renoncement, utilisation de véhicules...

Reste que le plus insidieux de ces coûts est psychologique car il frappe les acteurs économiques d'une forme de fatalisme, d'anesthésie, et du syndrome du « moindre mal » - quand ce n'est pas celui de Stockholm comme ces otages qui se mettent à comprendre leur bourreau.

Au total, toutes les études convergent dans le même sens (voir notamment le *Journal of transportation and statistics*) : le coût, direct et indirect, des grèves dans les transports en France, est estimé entre 0,10 et 0,15 point de PIB par an. Aussi, au moment où il faut aller chercher « avec les dents » le moindre dixième de point de croissance, n'est-il pas temps, pour la classe politique, d'adresser à la société civile un signe clair, marquant sa volonté de s'éloigner des rivages nostalgiques de 1945 pour rentrer de plain pied dans l'ère des relations sociales dignes du XXI^e ? En affirmant que désormais les droits de l'utilisateur-contribuable et de l'intérêt collectif devront primer sur ceux d'une minorité agissante (il y a toujours moins de 30 % de grévistes qui, de surcroît, sont surprotégés des risques économiques et sociaux, statutairement et syndicalement). En rappelant « ces délégués de service public » à leurs obligations vis-à-vis de leurs concitoyens.

Ce n'est qu'au prix de cette approche socialement disruptive que l'on pourra enfin exiger le retour d'un « service public maximum » que, fondamentalement, doit garantir la fonction publique. Cette orientation se

heurtera à des résistances fortes, ce qui veut dire que cet objectif ne pourra être atteint que par une forte volonté politique traduite par le législateur.

Cette « révolution » (pour 2017 ?) nécessiterait de passer par deux axes :

1 – reconstruire le cadre légal en étendant à l'ensemble des délégataires de service public, fonctionnaires compris, l'obligation d'assumer un service public maximum, et en donnant aux directions les moyens d'atteindre cet objectif par un pouvoir d'astreinte sur leurs agents, surpassant les choix et autres caprices individuels. Cette contrainte statutaire, spécifique à la fonction publique, serait précisément compensée par une prime correspondant au prix de cette obligation de continuité d'activité.

2 – responsabiliser les acteurs en considérant que tout acte délibéré susceptible de créer un dysfonctionnement dans le service public est constitutif d'une « faute lourde » qui doit être sanctionnée puisque contraire, par nature, à la mission centrale que reçoit chaque fonctionnaire par son « contrat de travail », dont il est le comptable devant chaque citoyen (dans le secteur privé, ce type d'acte est sanctionné par un licenciement). D'autre part les directions des administrations devraient être prioritairement appréciées (notation, prime variable) par la mesure de leur efficacité pour permettre à leur organisation d'atteindre le service public maximum. Enfin les organisations qui appelleraient aux dysfonctionnements des services publics verraient légalement leur responsabilité engagée et mise en cause par les usagers qui en subissent les préjudices. A commencer par la suppression des subventions étatiques qui nourrissent in fine des bataillons de permanents syndicaux.

Ainsi, par le courage politique, le bon sens et la lucidité, l'intérêt général pourrait retrouver sa juste place à côté des intérêts corporatistes ou syndicaux, en rappelant les uns et les autres à leurs devoirs et à une obligation de résultat de qualité de service public maximum. Contrairement à ce que redoutent de nombreux hommes politiques, l'opinion qui ne supporte plus ces nuisances publiques pourrait saluer ces évolutions radicales.

Tel est l'enjeu, osons !

Jean-Louis Chambon est président fondateur du Cercle Turgot.