Ceux qui aiment la grève prendront le train

Réflexions sur la grève de la pince



Sitta Neumayer

Groupe Louise-Michel de la Fédération anarchiste

Bloquer la machine

La grève est un rapport de force. En cessant collectivement le travail, on empêche l'usine de produire, donc la richesse de se créer, donc le patron de prélever une part de cette richesse. Au bout du bout, ou bien le patron accepte les conditions posées par les grévistes pour recommencer le travail, ou bien il se met à bosser lui-même, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de patron: l'usine est collectivisée.

Dit comme ça, c'est simple! Mais le patron faisant objectivement ou subjectivement partie de la même élite économico-politicomédiatique dominante, il dispose, de son côté, du rapport de force, de la loi, des forces de répression, et de sa propre inertie économique qui lui permet d'attendre et de miser sur les dissensions entre salariés, leur désespoir ou lassitude, leurs nécessités immédiates (bouffer, se loger, se vêtir, etc.). L'organisation globale des échanges de marchandises et de capitaux lui permet même de réorienter rapidement ses ressources pour contourner les blocages ponctuels dans une usine ou un pays. Et puis il y a les services publics (je prends ce terme par convenances, sans entrer dans les nuances intéressantes entre services au public, collectifs, socialisés, etc.)1. Ce qu'on y produit, ce sont des biens ou services dont on estime qu'il est nécessaire ou utile de les garantir à tous les membres d'une société donnée. Dans la construction des services publics, historiquement, jusqu'à leur démantèlement progressif depuis trente ans, on retrouve donc l'idée d'une nécessaire continuité de leur fonctionnement, qui s'est exprimée au niveau des conditions de travail par des statuts garantissant l'emploi, mais aussi un encadrement du droit de grève (au départ interdiction, puis exigence de préavis, puis récemment service minimum, et toujours un droit de réquisition de l'autorité). Côté opinion publique, cette exigence de continuité est instrumentalisée à chaque grève avec l'évocation de la fameuse « prise d'otage ».

Même si les lecteurs du Monde libertaire ne se laissent pas abuser par cette manœuvre d'opinion, il reste qu'arrêter les hôpitaux, les transports, l'éducation, l'énergie, etc., porte préjudice d'abord aux usagers, et ensuite seulement aux patrons, par la désorganisation des moyens collectifs qui garantissent leurs systèmes d'exploitation privé. Ce n'est pas comme arrêter une usine d'automobiles: il n'y a pas des millions de personnes qui soudain ne peuvent plus vivre paisiblement car pas de voiture à acheter!

Reprendre la machine

Pour tous ceux qui appètent à une société plus humaine, qui créerait les richesses en fonction de l'utilité sociale (et non pas de la perspective de profit) et les répartirait en fonction du besoin (et non pas de la solvabilité de l'acquéreur), l'objectif de toute lutte devrait être l'appropriation du système de

production et la participation conjointe des travailleurs et des bénéficiaires à sa bonne marche.

Une modalité de grève interpelle alors : la « grève par la gratuité », entendue comme le fait d'assurer le service mais de refuser simplement les tâches liées au paiement par l'usager. À la SNCF par exemple, il s'agit pour les contrôleurs d'assurer leurs missions de sécurité (permettant la circulation du train) et d'information des voyageurs, mais pas leur mission de contrôle du billet. C'est la « grève de la pince », tentée dans les années soixantedix et sévèrement sanctionnée, car non seulement elle touche aux finances, mais surtout elle crée une communauté d'intérêt entre usagers et grévistes, propice à toutes les rêveries de révolution dans les transports publics. L'argument de la SNCF était que les missions ne sont pas sécables: ou bien le contrôleur prend son poste et l'assure complètement, ou bien il ne le prend pas du tout.

Le soleil se lève à l'Est

La Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), le 17 juillet 2007², a ouvert une brèche, avec une espèce relative à la Turquie. Des employés de péage d'autoroute (fonctionnaires) avaient décidé comme modalité de grève, de réduire leurs horaires de trois heures et de laisser les barrières ouvertes le temps restant jusqu'à la fin normale de leur poste. Précisons qu'en Turquie, d'une part les droits syndicaux se sont développés sous la liberté générale de réunion et d'association (liberté qui fait précisément l'objet de l'article 11 de la Convention européenne des droits de l'homme) ; d'autre part, qu'une loi interdit à un fonctionnaire de ne pas se rendre au travail ou de ralentir celui-ci (ce qui correspond au service minimum hypercoercitif que nos édiles réinstaurent progressivement chez nous). Sur cette base, l'État turc avait fait condamner les grévistes à assumer sur leurs deniers la perte de recette consécutive à cette action collective.

Sans discuter la légitimité de cette loi comme poursuivant un but de bon déroulement du service public et donc de protection de l'ordre public, la Cour a néanmoins considéré que sanctionner les grévistes était une atteinte à l'exercice des droits syndicaux et, du coup, une violation de l'article 11 de la Convention européenne des droits de l'homme. Elle a posé trois critères à la légalité de la grève par la gratuité: une action collective dans l'exercice du droit syndical, décidée et organisée par un syndicat, et une information préalable faite aux autorités.

Limites et perspectives

Émanant du fonctionnement d'un traité international, cette jurisprudence se trouve tout en haut de la hiérarchie des normes et s'impose aux États ayant ratifié le traité. Elle ouvre un champ inédit de grèves par la gratuité dans les services publics: contrôleurs des transports en



commun, personnels des caisses des hôpitaux pour la facturation des actes, guichetiers de La Poste pour l'affranchissement des plis, etc. On peut même se demander si la portée de cette jurisprudence ne couvrirait pas l'au-delà des services publics: les caissières de supermarché, les personnels des péages d'autoroute (qui en France ne sont pas des agents publics), etc.

Sud Rail, depuis 2005, a initié un travail intéressant avec la Fédération des usagers des transports et des services publics (FUT-SP), non affiliée à la très populiste Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT): tracts et actions communes pour développer des revendications dans lesquelles salariés et usagers se retrouvent. Suite à la jurisprudence de la CEDH, Sud Rail et la FUT-SP se sont donc saisis du thème, avec un communiqué commun puis une pétition nationale, demandant l'inscription dans la loi de modalités d'application de ce type de grève, ainsi que, d'ores et déjà, un engagement de la SNCF de ne pas sanctionner les salariés qui feraient ainsi grève sans pénaliser les usagers. En vain pour l'instant, et l'on peut prévoir que les États ou la SNCF ne vont rien faire sans qu'ils y soient obligés...

Que penser de cet outil? Il est évidemment séduisant pour nous en ce qu'il crée les conditions concrètes d'une solidarité entre salariés et usagers; qui plus est en rendant le service libre et gratuit. Excellente base pour une réappropriation des services publics socialisation une véritable!3 visant Syndicalement en revanche, elle doit être intégrée dans une stratégie globale, car d'une part, elle ne fonctionne bien que si elle est largement suivie (comme toute grève!). D'autre part, elle ne doit pas conduire à s'en remettre à une catégorie de personnels pour porter seule un mouvement. Enfin cela pose la ques-

tion de l'enjeu de la grève: imagine-t-on une grève par la gratuité pour des revendications catégorielles et ponctuelles: des embauches supplémentaires... de contrôleurs pour contrôler plus et mieux?!

On voit bien que par les conditions mêmes qu'elle crée, la grève par la gratuité dans les services publics invite inéluctablement à l'ambition d'une véritable socialisation de ceux-ci. C'est un outil pour des revendications de rupture. S. N.

^{1.} Sur les services publics, lire le n $^{\circ}$ 15 de la revue Réfractions (www.refractions.plusloin.org).

^{2.} Affaire Satilmis & autres c. Turquie; requêtes n° 74611/01, n° 26876/02 et 27628/02 (arrêt du 17 juillet 2007).

^{3.} Outre des articles réguliers de mon compagnon de groupe Dr Martius dans Le Monde libertaire, on peut lire notamment, sur la question des transports gratuits : Zéro euro zéro fraude, transports gratuits pour toutes et tous (Éditions du Monde libertaire/Alternative libertaire, 2002); Martial Lepic, «Transports publics et gratuité: d'une évidence mal partagée à une revendication de rupture », Réfractions n° 15, précitée; toutes les productions du collectif RATP (Réseau pour l'abolition des transports payants).