

[<< Retour]

## "L'instauration d'un service minimum est quasiment impossible"

La Tribune - édition électronique du 21/09/2004 à 8:59

### Pour

**Jean-François Révah, psychosociologue et directeur de Trans/Formation, filiale de Bernard Brunhes Consultants, le rapport Mandelkern sur la continuité du service public et les concertations qui en découlent entre gouvernement et syndicats devraient favoriser le dialogue social. Mais les effets pratiques pour les usagers devraient être limités: la création d'un service minimum en cas de grève n'est pas pour demain.**

**latribune.fr - La concertation entre le gouvernement et les syndicats peut-elle déboucher sur une prévention des conflits dans les transports terrestres?**

**Jean-François Révah** - Cette concertation aura un effet très positif puisqu'elle devrait favoriser le dialogue social et donc prévenir certains conflits de façon plus efficace en renforçant l'alarme sociale qui existe déjà dans les transports terrestres et qui fonctionne plutôt bien, notamment à la RATP. Dans cette entreprise, les mentalités ont nettement évolué depuis quelques années. Les débats se sont un peu dépassionnés, le contenu idéologique des négociations s'est peu à peu assoupli, le dialogue social est maintenant beaucoup plus proche des acteurs du terrain et des problèmes concrets qu'ils se posent. En revanche, l'instauration d'un service minimum, qui reste l'objectif prioritaire du ministre des Transports Gilles de Robien, est à mon avis quasi impossible.

### Pour quelles raisons ?

Sur le plan technique tout d'abord. Un nombre limité de métros ou de trains aux heures de pointe pose forcément un problème de sécurité. De plus, cette mesure rognerait le pouvoir de négociation des syndicats, qu'ils défendent bec et ongles. Par ailleurs, je ne suis pas sûr que les mentalités y soient prêtes. Il y a souvent un décalage entre le mécontentement des usagers, qui pâtissent de ces conflits, et l'opinion publique qui soutient généralement les grévistes, ces derniers ayant beau jeu de justifier leurs actions par la défense du service public ou par celle du droit de grève. On peut d'ailleurs constater que les revendications sociales des grévistes, qu'elles soient légitimes ou non, se détournent généralement et se transforment en lutte contre l'action globale du gouvernement. Et les usagers, malgré leur ras-le-bol des conflits sociaux qui empoisonnent leur quotidien, finissent par adhérer à ce discours frondeur. Même si ce phénomène semble s'éroder avec le temps, la légitimité de certains conflits étant parfois fragile.

**Quelles mesures préconisées par le rapport Mandelkern vous semblent inacceptables par les syndicats ?**

---

Bibliothèque

- [Identifiez-vous pour conserver cet article](#)

- [Mode d'emploi](#)

Aides

- [Les "plus" d'un article](#)

- [Notes personnelles et surlignages](#)

Imposer une déclaration individuelle 48 heures avant la grève constitue un casus belli. Certes, ce serait beaucoup plus pratique pour les usagers et pour les entreprises de transport, qui pourraient mieux prendre leurs dispositions. Mais les syndicats n'accepteront jamais cette proposition, voyant dans cette mesure une remise en cause de la liberté individuelle.

**Le ministre des Transports cite en exemple nos partenaires européens. Ces exemples sont-ils transposables en France ?**

La situation n'est pas si rose dans les pays européens. Par exemple, en Italie et en Espagne, où le droit de grève est strictement encadré par la loi, la rupture des négociations entre le gouvernement et les syndicats est encore fréquente, débouchant sur des grèves très dures. Les exemples de l'Allemagne et du Danemark sont différents. Dans ces pays où la législation sur le sujet est très codifiée, la culture du dialogue est depuis longtemps ancrée dans les mentalités. Et au Danemark, ce sont les juges qui définissent le caractère légal ou illégal de toute action. Qu'elle provienne du patronat ou des syndicats. En cas d'illégalité, les sanctions financières sont réellement dissuasives.

**La création d'une autorité administrative indépendante peut-elle garantir le bon déroulement du dialogue social ?**

Oui, sans aucun doute. A l'image de l'Autorité de Régulation des Télécommunications qui gère les relations entre les opérateurs traditionnels et les "nouveaux entrants", une autorité indépendante peut être efficace en cas de conflit. Il existe toutefois un obstacle de taille : sa légitimité. Les dirigeants des sociétés de transports, comme les responsables syndicaux, ne sont pas habitués à ce que l'on se substitue à eux au cours de négociations.

**Propos recueillis par Fabien Piliu**