

Nadia Hilal

Le renchérissement du coût de la grève dans les transports publics en Europe :

Je me propose de traiter d'une intolérance croissante à la grève dans le secteur des transports ferrés (voyageurs longue distance et transport urbain) au sein des opinions publiques européennes, plus précisément dans les pays où les relations sociales sont traditionnellement conflictuelles (dans le sud de l'Europe et en France, mais aussi en Belgique depuis quelques années).

Depuis 1995, il n'existe plus de grève dans les services publics français sans que soit évoquée et réclamée la mise en place d'un service minimum. Les discours et propositions sur ce thème se sont multipliés, rappelant à chaque fois la faible conflictualité dans les services publics des pays du nord de l'Europe. C'est ainsi qu'en 2003 un député français a réalisé un tour d'Europe des pays européens pour analyser les modes de conciliation dans les services publics de transports¹. Des règles instaurant un service minimum ont été établies dans de nombreux pays européens². Ce rapport était considéré comme une étape préliminaire à la mise en place d'un service public minimum en France.

Le secteur des transports public : un secteur atypique dans la conflictualité générale :

Si l'on observe dans de nombreux secteurs industriels et dans tous les pays européens, une baisse considérable du nombre de journées de grève³, le secteur des transports constitue une exception. La conflictualité sociale y reste forte.

La difficulté du dialogue social dans les transports publics du sud de l'Europe :

En France, en Italie, en Espagne, au Portugal ou en Grèce, le syndicalisme est éloigné des pratiques de participation à la gestion des entreprises. Il est marqué par une tradition anarchiste et révolutionnaire qui prônait l'action directe⁴. Les relations des syndicats latins avec les employeurs diffèrent de celles qui dominent dans le nord de l'Europe : par exemple,

¹ Assemblée nationale, Robert Lecou, Rapport d'information sur le service minimum dans les services publics en Europe, Paris, 2003.

² Sauf au Royaume-Uni, mais les lois de 1980 y limitent considérablement le droit de grève. Son déclenchement est subordonné au vote, à bulletin secret et par correspondance, de la majorité des salariés concernés, voir Noëlle Burgi, *L'Etat britannique contre les syndicats*, Paris, Kimé, 1992.

³ Voir Delphine Brochard, « Conflits du travail : une analyse statistique », in Jean-Michel Denis (dir.), *Le conflit en grève ? Tendances et perspectives de la conflictualité contemporaine*, Paris, La Dispute, 2005.

⁴ En France, le syndicalisme dans le rail s'est construit dans la clandestinité et lors des luttes sociales. Les compagnies ferroviaires, privées jusqu'en 1936, ont exercé une forte répression contre les ouvriers syndiqués, après l'échec de la grève de 1910. L'image des cheminots « révoqués » a fortement marqué les représentations des cheminots français : voir Christian Chevandier [2002], il a analysé la construction d'un martyrologue et l'image d'un cheminot « héroïque ».

les syndicats allemands de cheminots désignent la moitié des membres du conseil d'administration contre un ou deux en France ; les représentants des salariés sont associés à la prise de décision dans l'entreprise. Dans le syndicalisme de tradition révolutionnaire, les employeurs sont souvent considérés comme des adversaires et l'action syndicale est perçue comme un combat à mener contre leur emprise.

Les désaccords débouchent plus souvent sur des conflits. Au Nord, des procédures de conciliation développées empêchent le recours à la grève. En cas de conflit majeur non résolu, une grève d'avertissement d'une journée suffit pour engager une négociation. Dans le Sud de l'Europe, la participation directe des salariés à la prise de décision est beaucoup plus limitée : elle se résume souvent à une consultation symbolique. L'intervention des syndicats se fait généralement après coup, une fois la décision prise⁵. Le rapport de force est à démontrer chaque fois qu'existe une opposition majeure. En France, le préavis de grève à la SNCF est rarement mis à profit pour entamer des négociations [Kourchid, 2002]. Lors de la grève des contrôleurs en 1998, les négociations n'ont débuté qu'au onzième jour de grève⁶.

Pour les syndicats de tradition révolutionnaire, la négociation collective est un processus qui sanctionne *in fine* la construction d'un rapport de force forgé par le conflit social. Cette tradition est vivace dans les services publics en France et en particulier dans les transports. Les relations sociales hexagonales se sont historiquement construites autour du conflit. La conflictualité des uns renforce celle des autres. La naissance de syndicats révolutionnaires n'a pas encouragé les employeurs à favoriser la négociation. C'est la relation de conflictualité qui est première⁷. Stéphane Sirot a montré que « le phénomène gréviste s'inscrit au cœur de la société française contemporaine qui, en construisant un univers industriel et salarial potentiellement antagonique, a progressivement érigé le conflit au centre de la régulation des rapports sociaux » [2002 : 10]. Anthony Rowley analyse la grève comme « une passion française »⁸

Outre-Rhin, le recours à la grève n'est possible qu'en cas d'échec des négociations, à l'issue d'une longue procédure qui nécessite l'adhésion, exprimée à bulletins secrets, des trois quarts des salariés concernés. Les syndicats doivent renoncer à la grève pendant la durée de validité de leurs conventions collectives. En France, il en va différemment : la grève reflète la

⁵ Voir par exemple les débats sur le budget de la SNCF et la grève du 19 janvier 2005.

⁶ O. Kourchid note : « 43 % des préavis de grève déposés chaque année en France proviendraient de la seule SNCF ». Les syndicats dénoncent : « la direction refuse systématiquement la négociation faisant fi du « dialogue social ». Seul le préavis de grève permettrait d'ouvrir ce dialogue, *Conflictualité, conflits, et tissu cheminot en Nord-Pas-de-Calais*, Lille, Ifresi, 2002, p. 43.

⁷ « Le cas français illustre assez bien la règle qui veut qu'un patronat dur et fermé, profondément attaché à ses prérogatives, engendre un syndicalisme ouvrier violent et « politisé » », M. Launay [1990 : 37].

⁸ *Histoire du peuple français*, Paris, La Nouvelle Librairie de France, 1986.

nature conflictuelle des relations sociales. Le droit de grève est considéré implicitement comme un droit de nuire, comme une exception dans le système juridique, résultant du caractère inégalitaire de la relation salariale et faisant l'objet d'une protection particulière et d'un faible encadrement⁹.

Le climat social à la SNCF est depuis longtemps moins bon que celui des compagnies voisines. Le mode d'organisation de l'entreprise est souvent considéré comme obsolète et très hiérarchisé, voire « militaire » [Ribeill, 1993 : 12]. La CGT a longtemps refusé de signer des accords avec la direction. Depuis 1987, le budget annuel de la SNCF a été régulièrement rejeté par la CGT et la CFDT¹⁰.

La SNCF a été le théâtre privilégié de grands conflits sociaux en 1953, 1968, 1971, 1986, 1995, 2003 et 2007. On compte en moyenne un conflit long tous les dix ans, à quoi il faut ajouter de fréquents petits conflits, liés à des questions d'organisation du travail dans l'entreprise. La dernière décennie a été marquée par le conflit de l'automne 1995, avec 24 jours de grève. Les cheminots y ont joué un rôle majeur en se mobilisant contre la révision de leur régime spécial de retraite et la réforme de la sécurité sociale. En France, le cheminot est devenu la figure emblématique du gréviste et des luttes sociales [Chevandier, 2002 : 7-9].

Depuis 1995, la question de la mise en place d'un dialogue social préventif (ou processus d'alarme sociale) est récurrente. La SNCF est devenue un symbole des conflits sociaux nationaux, si bien qu'en 2003, les critères qui ont présidé à la reconduction de M. Louis Gallois au poste de président de la SNCF, n'étaient pas seulement économiques mais aussi sociaux (son habileté à préserver une paix sociale relative)¹¹. Cette conflictualité fait de la SNCF une exception en Europe.

*Le nombre de jours de grève à la SNCF*¹² :

année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
jours	1 054 920	94 867	124 259	180 431	53 779	85 094	105 527

Source : SNCF et R. Pedersini, M. Trentini [2000].

⁹ La grève fait l'objet d'une « tolérance administrative », voir Hubert G. Hubrecht in Pierre Favre, *La Manifestation*, Paris, Presses de la FNSP, 1990. Jean-Emmanuel Ray [2005, p. 45] note : « Il n'existe aucune autre branche du droit où quelqu'un peut délibérément causer un préjudice sans que la victime puisse en obtenir réparation : exceptionnelle singularité du droit de grève ».

¹⁰ L'insuffisante concertation sociale est patente : la question du passage à l'heure d'été, pourtant prévisible, suscite des arrêts de travail fréquents.

¹¹ « Un président choisi pour servir de bouclier social », *Le Monde*, le 25 février 2003. Ces mauvaises relations sociales ne sont pas l'apanage de la seule SNCF, elles caractérisent d'autres secteurs d'activité. Une rencontre entre le secrétaire général de la CGT et le représentant du patronat français est un événement marquant, alors qu'il fait partie de la routine des syndicats du Nord.

¹² 20 salariés participant à un conflit de 5 jours représentent 100 jours de grève.

En Italie comme en Espagne, malgré une baisse générale de la conflictualité, le recours à la grève reste fréquent. La combativité des syndicats du transport reste forte. En Italie, ils demeurent capables de mobiliser des centaines de milliers d'adhérents lors de journées d'action. La culture conflictuelle est commune aux trois confédérations, la CGIL, la CISL et l'UIL. Dans les pays latins, la grève est conçue comme un outil de transformation de la société, elle est censée rétablir un équilibre dans la relation salariat-patronat.

Le nombre de conflits sociaux aux FS et à la RENFE :

Année	Heures de grève FS	Heures de grève RENFE
1996	492 484	23 000
1998	235 681	30 500

Source : R. Pedersini, M. Trentini [2000].

Depuis 1946, le droit de grève en France est un droit constitutionnel. Le préambule de la Constitution de la IV^{ème} République, auquel renvoie celui de la V^{ème}, stipule qu'il « s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Le droit français n'offre finalement qu'une législation très parcellaire et floue en la matière car la législation spécifique annoncée en 1946 n'a jamais vu le jour, étant donné la complexité du problème¹³. Cette attitude s'explique notamment par la grande difficulté technique de la tâche imposant de concilier les deux principes de valeur constitutionnelle que sont le droit de grève et la continuité des services publics.

Ainsi son inscription dans le préambule de la Constitution a une portée symbolique forte qui fait de la France, avec l'Italie et l'Espagne, les rares pays à « avoir choisi d'ériger la confrontation sociale au rang des droits les plus officiels »¹⁴.

Les tentatives de restrictions du droit de grève dans les transports publics :

Cette intolérance croissante à la grève dans les opinions publiques européennes a entraîné l'adoption de législations restrictives en matière de droit de grève en Italie et en Espagne, sur le modèle des pays nordiques. De même, en France et en Belgique, est né un débat sur les

¹³ C'est-à-dire concilier le droit de grève avec des droits de même valeur : la continuité du service public, la liberté d'entreprendre, atteinte en cas d'occupation, et le droit de propriété qui a pleine valeur constitutionnelle (J.-E Ray, 2005, p.47).

¹⁴ Sirot Stéphane, « Contre un service minimum dans les services publics en cas de grève », *Regards sur l'actualité*, novembre 2003, n°295, p. 81.

conditions de l'application d'un service minimum dans les transports urbains et ferrés. De son côté, la Cour de justice des Communautés européennes a également adopté une législation défavorable au droit de grève et qui fait de la libre circulation des marchandises un principe supérieur au précédent.

En Espagne, la mise en place d'un service minimum dans les transports et l'adoption d'un projet de loi réglementant le droit de grève de façon plus stricte¹⁵, en 1992, ont opposé les syndicats et le gouvernement socialiste de Felipe Gonzalez. Ces mesures ont été perçues comme une provocation. Elles ont entraîné la rupture de l'UGT avec le PSOE, après la grève générale du 28 mai 1992. Cette décision s'est traduite par le plus haut niveau de conflictualité dans l'Union entre 1988 et 1993. Dans les années suivantes, le nombre de grèves dans le rail a baissé. Le service minimum en Espagne a ensuite été renforcé par le gouvernement Aznar en 2000. Il prévoit qu'aux heures de point entre 50 et 65 % des trains soient assurés. Les syndicats espagnols ont dénoncé des mesures prises « afin de défier les syndicats et d'empêcher un exercice légitime du droit de grève ». Ils se plaignent également du recrutement de conducteurs jeunes pour conduire l'AVE et de l'action de la police contre les grévistes.

En Italie, le 12 juin 1990 une loi précisant les dispositions relatives à l'exercice du droit de grève dans les services publics essentiels a été adoptées.

Ces dispositions concernent un plus grand nombre de salariés qu'en France, en particulier parce que le secteur des transports français dispose encore pleinement du droit de grève.

En France, l'avant-projet de loi "sur le dialogue social et la continuité du service public de transport" prévoit l'obligation pour les salariés d'informer leur direction de leur intention de faire grève 48 heures à l'avance et un vote à bulletin secret sur la poursuite de la grève en cas de poursuite du conflit au-delà de huit jours.

Les droits syndicaux, d'association et de grève et le droit patronal de lock-out sont exclus du domaine législatif européen, ce qui conduit au maintien de législations nationales contrastées. Dans la charte de Nice, préambule de l'ancienne Constitution européenne, aucun article ne fait mention du *droit* de grève. De même, ce terme ne figurait pas dans la Charte des droits fondamentaux européens (2000). L'article 28 indique que les travailleurs et employeurs ont droit à la négociation collective et, mais seulement dans un second temps, à l'action

¹⁵ Ces mesures ont entraîné la rupture entre l'UGT et le PSOE, en 1992.

collective, introduisant une hiérarchie entre les deux droits¹⁶. En outre, les employeurs français se voient reconnaître ainsi le recours à l'action collective, inexistant en droit français [Ray, 2005 : 48].

La CES réclame depuis longtemps la reconnaissance d'un droit de grève européen harmonisé.

En 2008, la Cour de justice des Communautés européennes a statué dans un sens défavorable au droit de grève, pourtant hors de ses compétences. Dans l'affaire Viking, une compagnie finlandaise de navigation souhaitait faire passer l'un de ses ferries sous pavillon de complaisance estonien, afin de le soustraire à la convention collective finlandaise.

L'affaire Laval concernait une société de construction lettone, qui employait en Suède des salariés lettons et refusait d'adhérer à la convention collective suédoise. Dans les deux cas, les syndicats avaient recouru à la grève pour obtenir le respect de ces conventions, et la Cour était interrogée sur la licéité de ces grèves.

Le droit de grève étant explicitement exclu du champ des compétences sociales communautaires, un juge européen respectueux de la lettre des traités se serait déclaré incompétent. Mais la Cour, au nom des libertés économiques dont elle est la gardienne, s'est reconnue compétente. L'arrêt Laval interdit aux syndicats d'agir contre les entreprises qui refusent d'appliquer à leurs salariés détachés dans un autre pays les conventions collectives applicables dans ce pays. Au motif qu'une directive de 1996 accorde à ces salariés une protection sociale minimale, la Cour décide qu'une action collective visant à obtenir, non pas seulement le respect de ce minimum, mais l'égalité de traitement avec les travailleurs de cet Etat, constitue une entrave injustifiée à la libre prestation de services¹⁷.

L'arrêt Viking affirme que le droit de recourir à des pavillons de complaisance procède de la liberté d'établissement garantie par le droit communautaire. Il en déduit que la lutte des syndicats contre ces pavillons est de nature à porter atteinte à cette liberté fondamentale. La Cour reconnaît certes que le droit de grève fait "partie intégrante des principes généraux du droit communautaire". Mais elle interdit de s'en servir pour obliger les entreprises d'un pays A qui opèrent dans un pays B à respecter l'intégralité des lois et conventions collectives de ce pays B. Sauf "raison impérieuse d'intérêt général", dont la Cour se déclare seule juge, les

¹⁶ « On trouve, dans la dernière phrase de cet article, l'ajout « *y compris la grève* ». Sur le plan juridique, cette formulation est importante. Il n'est pas question de *droit* de grève mais de *fait* de grève. Et cette *liberté* de grève est subordonnée à la négociation collective », [Ray, 2005 : 48].

¹⁷ Alain Supiot, « Voilà l' "économie communisme de marché" », *Le Monde*, le 25 janvier 2008. Voir également EIRO.

syndicats ne doivent rien faire qui serait "susceptible de rendre moins attrayant, voire plus difficile" le recours aux délocalisations ou aux pavillons de complaisance.

Une mise en œuvre du service minimum impossible en pratique :

Pour les mouvements sociaux peu importants, en France, la pratique d'un service minimum existe déjà dans les faits : presque aucune grève n'entraîne l'arrêt total du travail¹⁸. Cette nouvelle législation sur le service minimum ne servirait donc qu'en cas de mouvement de grève massif. Or, dans ce cas, le service minimum est techniquement impossible à mettre en place : cela reviendrait à obliger des salariés à travailler dans chaque catégorie des transports (conducteur, aiguilleur, maintenance, contrôleur, etc.) au prorata des besoins. La mise en place d'un service minimum pose de nombreux problèmes techniques et de sécurité.

En France, le droit de grève est spécifique : il s'agit d'un droit individuel, totalement autonome du droit syndical. Le droit appartient à chaque individu, tandis que dans les autres pays européens, la grève est le plus souvent un droit organique qui appartient au syndicat.

Stéphane Sirot note également que : « un trait commun aux réglementations qui régissent le service minimum en Europe est leur inefficacité ou leur difficile mise en œuvre »¹⁹. En Italie, la loi de 1990 n'a pu empêcher les conflits, les sanctions prévues n'ont pas été appliquées. Les grèves sans préavis n'ont pas disparu. La conflictualité reste forte, entretenue par un grand nombre de syndicats autonomes (Cobas) notamment. En Espagne, la définition du service minimum reste floue : les syndicats en contestent donc le bien-fondé devant les tribunaux à chaque grève. Les verdicts sont énoncés plusieurs mois après le conflit : entre-temps, les syndicats ne respectent pas le service minimum.

Les partisans officiels du service minimum en France, le gouvernement notamment et le MEDEF, sont bien conscients de ces difficultés²⁰.

Ainsi, la mise en place d'un service minimum n'aurait comme effet que l'arrêt autoritaire de la grève, et contreviendrait à « l'essence même de la construction des relations

¹⁸ A la RATP, depuis 1996, un processus « d'alarme sociale » a été mis en place dans le but d'éviter la grève. Ces réunions préventives ont permis de faire passer le nombre de grèves de 476 à 187 entre 1995 et 2002, les jours perdus par agents passant de 5,64 à 0,26 ; voir le Protocole d'accord relatif au droit syndical et à l'amélioration du dialogue social à la RATP, le 23 octobre 2001. La conflictualité a considérablement diminué sans remettre en cause le droit de grève.

¹⁹ Sirot Stéphane, « Contre un service minimum dans les services publics en cas de grève », *Regards sur l'actualité*, novembre 2003, n°295, p. 83.

²⁰ Voir un document du MEDEF d'octobre 2001, « Proposition du MEDEF en vue d'assurer la continuité et la qualité dans les services publics essentiels », qui reconnaît l'importance des problèmes techniques à la mise en place d'un service minimum dans les transports, cité in *Le Monde*, le 27 mai 2003. Voir aussi « L'organisation d'un service minimum dans les services publics en cas de grève », *Les documents de travail du Sénat*, Série Législation comparée, n°IC 50 janvier 1999.

sociales en France »²¹, créant un déséquilibre des rapports sociaux au détriment du monde du travail.

Pourquoi, dans ce cas, les discours et propositions de lois sur le service minimum restent-elles à l'ordre du jour ?

Jean-Emmanuel Ray souligne que dans le préambule constitutionnel de 1946, le texte relatif au droit de grève était précédé d'une phrase : « Parmi les principes nécessaires à notre temps »²². Le droit de grève a-t-il été conçu dans un contexte particulier aujourd'hui remis en cause ?

Le droit du travail a été conçu dans un après-guerre construit sur le modèle de l'industrie et du taylorisme. Jean-Emmanuel Ray montre que ce modèle a fonctionné jusqu'en 1975 car l'Etat, les employeurs et les syndicats y trouvaient avantage (discipline pour l'employeur, contrôle de l'Etat et ordre public, collectif et solidarité pour les syndicats).

Or, l'avènement d'une société de services, construite sur un mode d'organisation en flux tendus et en juste-à-temps, rend les sociétés contemporaines extrêmement vulnérables aux grèves dans les transports. Quelques points lourds sur les axes stratégiques européens, dans un seul pays, la France, peuvent interrompre le flux des marchandises entre le nord et le sud de l'Europe²³. Dans les aéroports, la grève de quelques bagagistes peut interrompre les vols. En Ile-de-France, les grèves de la RATP peuvent paralyser les déplacements professionnels (voir la grève de novembre 2007).

Les conséquences économiques et sociales des grèves dans les transports sont beaucoup plus importantes que par le passé. Celles-ci, ainsi que des évolutions sociales liées au logement, rendent plus audible une condamnation de la grève au nom de « la liberté au travail », du droit du travail.

Les raisons de la popularité d'un discours politique sur les restrictions au droit de grève dans les transports :

Le poids croissant des médias et de l'opinion publique dans le succès d'une grève :

Le recours à la sphère publique est un trait dominant des mobilisations sociales protestataires. La recherche d'un allié par le biais des opinions y apparaît comme un impératif

²¹ Sirot Stéphane, « Contre un service minimum dans les services publics en cas de grève », *Regards sur l'actualité*, novembre 2003, n°295, p. 85.

²² Voir les interrogations de François Goguel à ce sujet : le droit de propriété par exemple n'est nulle part propre à un contexte ou temps particulier.

²³ Voir les journées d'action des routiers, in Nadia Hilal, *L'eurosyndicalisme par l'action. Cheminots et routiers en Europe*, Paris, L'Harmattan, 2007, pp..

crucial. Michel Offerlé souligne que « tout entrepreneur en représentation cherche [...] l'élargissement de sa cause en affirmant - et en tentant de faire reconnaître - la force du nombre, l'importance centrale de l'intérêt, l'universalité et la justesse d'une idée »²⁴.

Les médias donnent une visibilité aux revendications des grévistes, sans aucune mesure avec les autres moyens de popularisation de la grève. Leur appui devient central dans le succès d'une mobilisation.

En Belgique, depuis 1999, une nouvelle stratégie protestataire se dessine : pour manifester leur désaccord avec la direction de la SNCB, les cheminots grévistes n'empêchent plus la circulation des trains mais permettent aux usagers de voyager gratuitement. Ces grèves du zèle ont pour objectif de sensibiliser le public belge au manque de personnel dans le secteur.

En France et dans les pays du sud de l'Europe, les syndicats sont confrontés à une condamnation de plus en plus forte de la grève par les médias, sur le thème d'une « prise en otage » des usagers. Ce traitement médiatique hostile à la grève s'est renforcé en France depuis le mouvement de l'hiver 1995 [Chevandier, 2002 : 350 ; Thome, 1999], alors même qu'une majorité d'usagers a soutenu les revendications des cheminots (on a inventé pour l'occasion l'expression de « grève par procuration »²⁵. Olivier Kourchid a montré que la mobilisation avait été « matraquée par les médias » [2002 : 58].

Une intolérance croissante à la grève dans le secteur des transports ferrés (voyageurs longue distance et transport urbain) au sein des opinions publiques européennes, plus précisément dans les pays où les relations sociales sont traditionnellement conflictuelles (sud de l'Europe, mais aussi Belgique depuis quelques années).

Je montrerai que **cette évolution peut être liée à une modification sociologique dans l'habitat des grandes villes** : le renchérissement des **coûts de loyers** sur la dernière décennie qui éloigne de plus en plus les classes moyennes et les classes populaires des centres villes et **augmente le temps passé dans les transports**. C'est toute l'organisation du travail qui rend les classes défavorisées plus sensibles aux conséquences économiques et sociales des grèves.

²⁴ Michel Offerlé, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Montchrétien, Paris, 1994, p. 72. Sur l'importance de l'opinion publique dans le secteur des transports voir Catherine Paradeise, in Hamelin P., Ribeill G., Vaublanc C., *Transports 93 : professions en devenir, enjeux et réglementations*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, 1992, p. 8.

²⁵ « La télévision n'a cessé de présenter les grévistes sous un jour négatif, comme des égoïstes prenant les usagers en otage », Ch. Chevandier, *op. cit.*, p. 350. Un sondage du CSA recensait 60 % de soutiens contre 30 % de gens hostiles. Pour l'expression « grève par procuration », voir Alain Lebaube, *Le Monde*, le 30 novembre 1995, elle y est définie comme « une bienveillance compréhensive à l'égard des grévistes ». Voir aussi Maler H., Reynaud M., *Médias et mobilisations sociales : la morgue et le mépris*, Paris, Syllepse, 2007.

- Du fait de la hausse des loyers en centre-ville, les gens qui ont une ou deux voitures par ménage habitent davantage à proximité de leur lieu de travail que les classes populaires ou les classes moyennes.
- une étude de la distance entre le lieu de travail et le domicile par catégorie socio-professionnelle (Enquêtes INSEE).
- le développement des statuts précaires au travail rend le salariés beaucoup plus vulnérable à tout retard ou absence.
- dans un contexte dominé par le chômage, les salariés sont contraints d'accepter des emplois de plus en plus loin de chez eux. (voir les débats actuels en France tendant à obliger les chômeurs à accepter des emplois à plus de deux heures de chez eux).

Dans ce contexte, pénalisant pour les classes populaires, un public que les syndicats visent²⁶, la grève devient une stratégie de plus en plus délicate à utiliser. En effet, face à la baisse générale des effectifs syndicaux, les syndicats français visent de plus en plus à renforcer la syndicalisation des salariés des classes populaires dans le secteur privé et le tertiaire notamment. Ce changement de stratégie au sein des syndicats les met en porte-à-faux des intérêts de ces salariés lors d'une grève dans les transports publics

Bibliographie :

- Assemblée nationale, Robert Lecou, *Rapport d'information sur le service minimum dans les services publics en Europe*, Paris, 2003.
- Delphine Brochard, « Conflits du travail : une analyse statistique », in Jean-Michel Denis (dir.), *Le conflit en grève ? Tendances et perspectives de la conflictualité contemporaine*, Paris, La Dispute, 2005, pp.97-120.
- Champagne P., « La manifestation, la production de l'événement politique », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, juin 1984, n°52-53.
- Champagne P., « La construction médiatique des malaises sociaux », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 1991, n°90.
- Chevandier Ch., *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.
- Favre P., *La manifestation*, Paris, FNSP, 1990.
- Hamelin P., Ribeill G., Vauclare C., *Transports 93 : professions en devenir, enjeux et réglementations*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, 1992.
- Nadia Hilal, *L'eurosyndicalisme par l'action. Cheminots et routiers en Europe*, Paris, L'Harmattan, 2007.

²⁶ Voir par exemple les ambitions du dernier congrès de la CGT à Lille.

- Kourchid O., *Conflictualité, conflits et tissu cheminot en Nord-Pas-de-Calais*, Lille, Ifresi, 2002.
- Maler H., Reynaud M., *Médias et mobilisations sociales : la morgue et le mépris*, Paris, Syllepse, 2007.
- Rehfeldt U. (dir.), « Les relations professionnelles dans les services publics », *Chronique internationale de l'IRES*, sept. 1996, n° 42.
- Jean-Emmanuel Ray, « De la grève à l'action collective », in Jean-Michel Denis (dir.), *Le conflit en grève ? Tendances et perspectives de la conflictualité contemporaine*, Paris, La Dispute, 2005, pp.45-58.
- Ribeill G., *Les Cheminots*, Paris, La Découverte, 1993.
- Ribeill G., « Genèse et consolidation des statuts corporatifs », in Hamelin P., Ribeill G., Vaclare Cl. [1992].
- Sirot Stéphane, *La grève en France : une histoire sociale*, Paris, Odile Jacob, 2002.
- Sirot Stéphane, « Contre un service minimum dans les services publics en cas de grève », *Regards sur l'actualité*, novembre 2003, n°295, pp. 81-85.
- Stoffaës Ch., *Services publics comparés en Europe : exception française, exigence européenne*, Paris, La Documentation française, 1997.
- Thome M., *Le mouvement social de novembre et décembre 1995 à travers les journaux télévisés de TF1 et France 2*, Paris I, 1999.