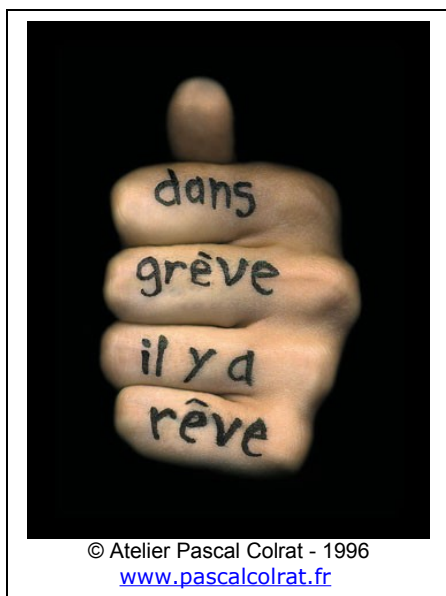


Vive la grève par gratuité : Grévistes, devenez sympathiques et efficaces !

Par Franz Vasseur (www.vasseur.eu), le 21 septembre 2007

En réaction à la volonté de l'Exécutif de réformer les régimes de retraite, notamment spéciaux, se profile un automne d'actions sociales : une première grève de cheminots est annoncée pour le 18 octobre. Face à ce blocage annoncé, l'usager lambda - qu'il approuve ou refuse le train des réformes - se prépare à affronter le grand immobilisme : remise en état de la bicyclette achetée en décembre 1995, organisation de covoiturage, abonnement au *Velib'* pour les plus chanceux, etc., en espérant que cela ne durera pas - ou peu, ou au moins sans conséquence grave sur leur contrat de travail, leur entreprise ou leur recherche d'emploi. Triste perspective qui va inévitablement renforcer l'attrait du « Service minimum » dans les transports public. Bien qu'irréalisable (pour un service minimum de 3 heures le matin et autant le soir, il faut mobiliser 80 % des effectifs), l'exaspération alliée à la popularité du président de la république conduira à réduire le droit de grève.

Et pourtant, la solution existe, cachée dans les tréfonds de la jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme (« la Cour »), lecture improbable du citoyen normal, et pourtant, il y a cet arrêt du 17 juillet 2007, poétiquement dénommé *Satilmis et autres c. Turquie* (n^{os} 74611 /01, 26876/06 et 27628/02, à lire intégralement sur cette page : <http://franz.vasseur.googlepages.com/cedh> ou sur <http://www.echr.coe.int/echr/>).



Loin du tapage médiatique estival, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a fait sa petite révolution de Juillet en validant la "grève par gratuité".

N'étant pas spécialiste du Droit Social, j'appelle "grève par gratuité" l'exercice du droit grève consistant à ne pas facturer le service tout en continuant à l'assurer. A titre d'exemple, la bien connue - et fort appréciée - grève des péagistes : au lieu de bloquer l'autoroute, les barrières sont laissées ouvertes et le péage est gratuit.

C'est précisément cette situation qui était soumise à l'appréciation de la CEDH. Les 42 requérants turcs font partie des agents de péage des guichets du pont du Bosphore à Istanbul et sont tous membres du syndicat *Confédération des travailleurs du secteur public* (le *KESK*). En mars 1998 et février 1999, ces fonctionnaires contractuels quittèrent leur poste de travail dans le cadre d'actions de « *ralentissement du travail* », permettant ainsi

aux automobilistes de passer le péage sans payer. L'administration turque intenta contre eux des actions en dommages et intérêts - remboursement du chiffre d'affaires perdu - auxquelles les juridictions turques firent droit.

Condamner les grévistes à rembourser le chiffre d'affaires perdu par leur action collective, cela revient à l'interdiction de ce type de grève. Les grévistes ont estimé qu'une telle décision méconnaissait leurs droits à la liberté de réunion et d'association ainsi que leurs conditions de travail. Ils ont interjeté appel devant la Cour en invoquant notamment l'article 11 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme (« CEDH »), lequel consacre la liberté de réunion et d'association, notamment syndicale (le droit de grève n'étant pas reconnu en tant que tel par la Convention, c'est l'article 11 qui sert de base aux droits syndicaux).

La Cour leur a donné raison. Par son arrêt du 17 juillet 2007, elle casse les jugements de condamnation à remboursement en se fondant sur ledit article 11. Ce faisant, elle reconnaît de facto les grèves par gratuité au niveau du Conseil de l'Europe (comprenant notamment la Turquie et la France).

La Cour avait à tenir compte d'une loi turque n° 657 interdisant aux fonctionnaires d'Etat de ne pas se rendre au travail ou de ralentir celui-ci. Ce qui n'est pas éloigné de ce que sera notre

futur *Service minimum*. La Cour a considéré que, dans la mesure où elle visait à assurer le bon déroulement du service public, la loi n° 657 poursuivait un but légitime, la protection de l'ordre public. Néanmoins, la Cour a considéré que le ralentissement du travail par l'abandon des guichets pour une durée de trois heures était une « *action collective relevant de l'exercice des droits syndicaux* », que les actions avaient été décidées par le syndicat dont les requérants étaient membres et que les autorités concernées en avaient été informées au préalable.

La Cour en a conclu qu'en s'y joignant, les requérants ont usé de leur liberté de réunion pacifique pour défendre leurs conditions de travail, et que leur condamnation à indemniser leur employeur constituait une violation de l'article 11 de la CEDH.

Les conditions édictées par la Cour pour la grève par gratuité semblent être les suivantes : 1) une action collective relevant de l'exercice des droits syndicaux, 2) décidée et organisée par un syndicat et 3) avec l'information préalable des autorités (et, en France, préavis à l'employeur). Rappelons que les décisions de la CEDH ont autorité en France : d'ores et déjà, on peut en conclure que les grèves par gratuité entrent dans l'arsenal syndical (il n'y avait pas de jurisprudence en la matière), sous réserve du respect de la législation nationale.

Transposons maintenant la grève par gratuité dans le secteur des transports publics, dans lesquels le Service Minimum a vocation à s'appliquer : cela revient à ce que les employés de la SNCF fassent grève en rendant les transports gratuits, tout en continuant d'assurer le service.

Outre les conditions posées par la Cour, les grévistes prendront soin de respecter les modalités françaises d'exercice du droit de grève en consultant leurs syndicats au préalable. Concrètement, tous les personnels se déclareront en grève (et aucun ne sera payé, comme dans toutes les grèves), mais seuls les guichetiers et contrôleurs feront une cessation effective du travail (en quittant les guichets et en affichant l'état de grève par pancartes) tout en laissant les accès aux quais ouverts (sans dérégler les tourniquets s'il y en a, pour éviter « *l'exécution défectueuse du contrat de travail* » qui rendrait la grève illégale). Cela exigera aussi une solidarité toute particulière avec ces catégories de personnel qui sont le fer de lance de la grève par gratuité.

Dans ces conditions, nos chers cheminots pourraient ainsi décider de faire, le 18 octobre prochain, une grève par gratuité, ce qui présente un triple intérêt.

Premier avantage, la grève par gratuité assure le service public de transport, indispensable pour notre économie et vital pour la liberté d'aller et venir des citoyens, première des libertés. En outre, le service public étant assuré, la grève par gratuité rend d'office inutile l'idée même d'un "Service Minimum" et enterre cette loi à mon sens inapplicable.

Second avantage, l'action collective voit son efficacité renforcée : dans notre système libéral, c'est bien en s'attaquant à la trésorerie de l'employeur qu'une négociation intelligente peut prendre place. Dans une grève par blocage du service, l'employeur perd aussi du chiffre d'affaire, sans toutefois le réaliser pleinement, puisque le service est arrêté. Dans une grève par gratuité où le service fonctionne à plein, non seulement l'employeur réalise *de visu* combien il perd, ce qui est un facteur psychologique capital pour la négociation, mais en outre il supporte la totalité des charges d'exploitation (hors salaires) du service sans contrepartie financière : argument de poids !

Enfin, et peut-être surtout, la grève par gratuité est perçue comme sympathique par les usagers car ils n'en sont plus otages mais bénéficiaires : soyez certains, chers cheminots, que le peuple tout entier soutiendra vos revendications. Et le temps jouera pour vous...

Franz Vasseur
Avocat au Barreau de Paris, praticien de la
Propriété Intellectuelle et du Droit des affaires
www.vasseur.eu