

PEUT-ON "SOCIALISER" LES SERVICES PUBLICS?

Les grèves d'avertissement qui ont éclaté dans les services publics des transports, à la veille des fêtes, pascales, ont sans doute provoqué le mécontentement - plus ou moins véhément - des usagers mais ils n'ont pas frappé l'opinion publique d'un coup bouleversant. Ce qui paraissant autrefois sensationnel et révolutionnaire, ce qui provoquait chez les uns la préfiguration du bouleversement salutaire, chez les autres, la preuve concrète du désordre congénital de la Démocratie, devient une sorte d'accident périodique et prévisible, tel un orage estival ou une crue Printanière.

Le gouvernement met en place tranquillement ses transports de remplacement, tandis que grossit la clientèle des transports individuels.... de la «deux chevaux Citroën» à la mobylette.

On peut le regretter. Car si la grève «illimitée» reste fonction de la revendication, la grève d'avertissement - dont on abuse - devrait favoriser la diffusion dans le public des doctrines syndicales sur les services publics - si toutefois les syndicats sont capables d'en formuler.

Doctrines? Le mot par sa résonance inspire abomination, ironie ou répugnance. On pense à l'idéologie, au dogme, aux fétiches. Cependant une doctrine syndicale devrait conclure une suite d'expériences. Une doctrine syndicaliste, née de l'action directe devrait s'imposer comme une nécessité stratégique.

On ne prolongera pas le vieux débat engagé par les juristes sur le droit de grève dans les services publics. Le fait accompli l'a conclu depuis longtemps.

Faut-il distinguer encore - comme nos aînés - les fonctionnaires et agents d'autorité? Sans doute. Mais ce problème général se pose dans l'entreprise privée comme dans l'administration ou le service public. Le chef salarié a-t-il sa place dans une fédération ou une confédération ouvrière, quels que soient ses responsabilités de commandement et le volume de son salaire?

Mais ce qui nous paraît plus nécessaire aujourd'hui qu'hier, c'est de ne pas confondre l'administration d'Etat avec le service public dont le fonctionnement ne dépend ni de la nature, ni des tendances de l'Etat. Ni les commis de préfecture, ni les agents des indirectes, ni même les douaniers ne méritent d'être confondus avec les policiers.. Mais leur besoin, comme celui de la Sûreté nationale dépend exclusivement des intérêts de l'Etat, essentiellement de la politique gouvernementale. L'enseignant, le postier, l'ingénieur des Travaux publics comme le cheminot et le traminot peuvent accomplir leur besoin professionnelle sans subir l'influence de l'Etat, que celui-ci commande, gère ou contrôle leurs services.

Si nous prenons à titre d'exemple les Transports parisiens, leur histoire même décrit des expériences singulièrement édifiantes.

1- Celle d'un monopole privé: celui des transports en surface, expression du capitalisme le plus réactionnaire et le plus sordide. Dès leur origine, les compagnies privées d'omnibus et de tramways ne durent qu'à l'intervention du Conseil d'Etat, de ne pas être frappées de déchéance. La S.T.C.R.P. (Société des transports en commun de la région parisienne) dirigée par le fameux Mariage bénéficia jusqu'en 1939 de privilèges exorbitants. Les contribuables parisiens payaient - outre le prix des transports - de quoi combler le déficit, afin de maintenir les dividendes, cependant que Mariage, gros actionnaire des sociétés qui vendaient le matériel neuf et de celles qui rachetaient le vieux matériel, gonflait ses profits aux trois sources du déficit.

2- Celle d'un conflit, lors du projet de métropolitain, entre l'Etat centralisateur et la municipalité parisienne celui-là ne voulant pas sacrifier aux intérêts de la population son autorité sur la ville royale.

3- Celle d'un capitalisme dynamique; celui du Métropolitain qui grossit ses profits par la supériorité de sa technique, ou plutôt par son utilisation intelligente d'une technique supérieure. La construction des lignes du métropolitain reste une réalisation admirable, parfois presque miraculeuse.

Deux observations significatives: né d'une nécessité humaine, le progrès technique a prévenu l'évolution ultérieure. La croissance de Paris a imposé le métro. Aujourd'hui le métro tire Paris hors de ses limites.

D'autre part, si le personnel du métro a joui à l'aube du siècle, de conditions de travail relativement avantageuses, c'est parce que l'organisation syndicale s'y est imposée par la grève, dès la première année de son existence.

La logique exigeant donc la déchéance de la S.T.C.R.P. au profit de la Compagnie du Métropolitain, l'organisation de celle-ci, les conditions d'exploitation permettaient une expropriation et une socialisation avantageuse. Et cependant la Régie autonome constituée officiellement en 1948 ne présente pas un bilan favorable.

Il est facile d'incriminer un personnel trop nombreux et trop bien payé. Encore plus facile de s'indigner des tarifs suffisamment élevés. Suffisants peut-être? Mais pas excessifs. Pour un sou (cinq centimes), en 1914, nous avions suffisamment de frites pour nous bourrer le ventre. Pour trois fois plus (quinze centimes), nous pouvions rouler toute la journée dans le métro. Cette performance nous coûterait aujourd'hui 20 francs. Pour 20/3, soit 6 fr. 66 notre ration de frites ne provoquerait pas d'indigestion.

En réalité, le personnel s'est allégé de plusieurs milliers d'unités depuis la guerre. Conséquence d'un progrès technique qui doit normalement abaisser le prix de revient. Mais les perfectionnements imposent des investissements qui ne s'amortissent qu'à longue échéance. Les salaires demeurant conformes aux normes ordinaires - c'est-à-dire insuffisants pour la majorité - l'entreprise au point de vue capitaliste est plus rentable que bien d'autres.

Seulement l'autonomie de la Régie reste une fiction.

Sur 28 membres, le conseil d'administration ne compte que 8 représentants du personnel - contre 10 fonctionnaires ou «élus» du gouvernement et 10 représentants des «usagers», c'est-à-dire des départements et des municipalités.

Ainsi composé ce conseil n'est nullement souverain. La Régie reste soumise aux autorités de tutelle, c'est-à-dire aux ministères des Travaux publics et des Finances.

Enfin l'Etat, par application de sa politique sociale, impose à la Régie des servitudes très lourdes (cartes d'abonnement, réductions pour familles nombreuses et pour mutilés, etc...) qui ne peuvent être compensées par des subventions dont le plafond est fixé à 15 % des recettes. Le bilan du métro de 1949 indiquait un total de voyageurs à tarif réduit dépassant de PLUS DE 23 MILLIONS celui des voyageurs à tarif plein. Et ce manque à gagner chronique n'a certainement pas diminué, au contraire.

Si l'on voulait vraiment soumettre nos idées à l'épreuve des faits - une seule solution serait valable: CELLE D'UNE VERITABLE REGIE AUTONOME, C'EST-A-DIRE D'UNE REGIE COOPERATIVE - dont les employés et agents seraient les sociétaires qui - en attendant le service public gratuit dans une cité socialiste - fonctionnerait sur une double base: comme entreprise commerciale et industrielle dans ses rapports avec la clientèle ordinaire - comme service public lié PAR VOIE CONTRACTUELLE à des collectivités publiques ou privées.

Le profit capitaliste restant naturellement exclu, toutes les difficultés ne seraient pas résolues. Au contraire, les charges d'équipement, la part du personnel, la hiérarchie souvent artificielle des catégories, tout cela pèserait lourd sur les épaules des travailleurs associés, il leur faudrait acquérir le sens des

responsabilités, la capacité gestionnaire. Mais ici encore la capacité ne se mesure que par la liberté.

Celle-ci n'existe pas parce que l'on n'a pas réussi à dégager le "service public" des servitudes étatiques.

Les syndicats, d'ailleurs, peuvent-ils revendiquer la libre gestion?

Hélas! on a été habitué, dans les services publics, à s'accrocher aux politiciens, représentants des collectivités publiques. Même avant 1914. Les vieux nous ont souvent conté comment le noyautage socialiste fit échouer la grève des Chemins de fer de 1909. Les syndicats F.O. de la R.A.T.P. paraissaient immunisés contre ce virus. Mais ils se heurtent à deux autres écueils.

Le premier, le moins redoutable, c'est l'autonomisme des catégories, provoqué sans doute par l'existence de plusieurs centrales et la politisation du mouvement, mais entretenu par des égoïsmes sordides.

Le second, le plus périlleux, c'est la confiance que la majorité du personnel maintient - par peur, résignation ou conformisme - à la caste des agents staliniens capable de pratiquer la surenchère démagogique et aussi de flatter les chefs et annexer les cadres.

Nous en revenons toujours à la même conclusion. Une socialisation réelle impose deux conditions préalables: rompre avec l'étatisme - libérer les travailleurs de la colonisation stalinienne.

Il n'y a pas UN socialisme libertaire, parmi d'autres socialismes. Il n'est pas d'autre socialisme que le socialisme libertaire!

Roger HAGNAUER
