



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 11254

Texte de la question

M. Jacques Remiller demande à Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi de bien vouloir lui indiquer le coût pour le budget de l'État des grèves qui secouent actuellement la France, ainsi que le dispositif prévu pour le non-paiement de ces jours de grèves ainsi que les économies réalisées par ce non-paiement.

Texte de la réponse

Dans sa note de conjoncture, publiée fin 2007, l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) faisait l'analyse suivante de l'effet sur l'activité des grèves dans les transports au quatrième trimestre de 2007. Afin d'évaluer l'impact des grèves de transport d'octobre-novembre 2007, le Gouvernement s'appuie sur une estimation de l'impact de celles de novembre-décembre 1995 sur l'activité économique de l'époque. En effet, contrairement au mouvement de 2003, d'ampleur limitée, celui de 1995 avait été particulièrement intense, s'étalant sur 22 jours : il constitue ainsi un meilleur champ d'étude rétrospectif de l'impact des grèves sur l'activité économique. L'analyse est menée à un niveau sectoriel fin, ce qui permet, d'une part, de mettre en évidence certains effets spécifiques impossibles à détecter au niveau agrégé, et, d'autre part, d'étudier plus spécialement les effets potentiels de substitution : par exemple, un arrêt du fret ferroviaire est compensé en partie par une forte activité des transports routiers. L'étude est menée au niveau national, mais les incidences sur la croissance peuvent naturellement être plus importantes dans les zones les plus directement touchées, l'Île-de-France notamment. Pour chacune des séries considérées, l'effet de la grève est mesuré par l'écart entre la production effectivement observée et une estimation de la production qui aurait potentiellement été réalisée en l'absence de grève. Cette estimation est basée sur une extrapolation de la tendance, nécessairement approximative, qui prévalait avant la grève ; l'effet de la grève ne peut ainsi être attesté que s'il est d'ampleur supérieure aux divers aléas non identifiés affectant habituellement l'évolution de la production. Dans le cas contraire, l'effet de la grève n'est pas forcément nul mais il est impossible à distinguer des fluctuations normales de l'activité. Il convient, par ailleurs, d'identifier les autres chocs exceptionnels pouvant affecter l'activité économique. Pour mesurer l'impact global net de la grève sur le PIB de la France, les effets mesurés à un niveau fin sont ensuite insérés dans une maquette comptable tenant compte des effets de bouclage entre les différents secteurs de l'économie. Le mouvement social de 1995, très suivi, avait duré 22 jours (dont 16 ouvrables). En incluant la grève du 18 octobre et en considérant que la reprise du travail a été effective le vendredi 23 novembre, le mouvement de 2007 a duré moins longtemps : 10 jours (dont 8 ouvrables). Selon les résultats sur les voyageurs-km et tonnes-km perdus pour la SNCF du fait des grèves, la grève a été un peu moins suivie en 2007 qu'en 1995. Au total, l'intensité de la grève de 2007 peut être estimée à environ 40 % de celle de 1995. L'effet de la grève de 2007 est alors calculé en tenant compte des différences de structures de l'économie française entre 1995 et 2007 et en supposant l'impact de la grève proportionnel à son intensité. En termes de valeur ajoutée et non de chiffres, d'affaires, la perte pour l'économie française s'élèverait ainsi à environ 0,1 % de PIB trimestriel. À cet effet purement comptable, il faudrait pouvoir ajouter les coûts en bien-être associés à la grève. Il est possible de retenir les effets suivants d'une grève dans les transports collectifs : les pertes de temps des agents dont les temps de déplacement sont allongés : celles-ci peuvent correspondre

notamment à une réduction du temps de travail ; les surcoûts de transport liés à l'usage de moyens de transport de substitution (essentiellement voiture particulière) à la place des transports en commun ; la perte de bien-être des salariés qui, faute de moyen de transport, doivent prendre des congés forcés, à une période non désirée ; le coût d'opportunité des fonds publics dont la mobilisation est nécessaire pour couvrir les pertes financières subies par les entreprises publiques de transport en commun. La prise en compte de ces facteurs permettrait de mieux tenir compte de l'ensemble des coûts en bien-être des grèves qui ne se limitent pas à leur seule influence défavorable sur la valeur ajoutée et le PIB (mesurée dans les comptes trimestriels de l'INSEE).

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11254

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Économie, finances et emploi

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 novembre 2007, page 7393

Réponse publiée le : 23 décembre 2008, page 11138