

Dans ce numéro

- 2018, année charnière ! Tour d'horizon ...
- L'internationalisme du capitalisme
- ONET, 45 jours de grève et une victoire éclatante qui fera date !
- Non à la chasse aux chômeurs-euses !
- Nous nous engageons pour l'avenir de la zad
- On n'en a jamais fini avec le FN, ses acolytes et ses idées !
- « Lumières sur mairies brunes » - Tome 2

2018, année charnière ! Tour d'horizon...

Dans ce premier numéro de l'année 2018, il est important de s'arrêter sur les enjeux de cette année décisive pour les Travailleurs du Rail au travers du regard critique de la Fédération SUD-Rail sur ce que produit notre société, montée de la précarité, avenir des services publics, désunion syndicale et ainsi, se lancer collectivement un grand défi pour 2018.

Comme en 2016 contre la loi travail, il n'y a pas eu de dynamique unitaire cet automne, quelles sont les raisons de cet échec ?

L'aspiration à l'unité syndicale est forte parmi les salariés. Quiconque ayant une petite expérience de la vie dans les entreprises et services le sait... plus encore, celles et ceux qui ont organisé, animé, ou ne serait-ce que tenté d'impulser, des mouvements collectifs revendicatifs dans ce cadre le savent aussi. Mais côté gouvernemental comme côté syndical, tout a été fait pour diviser

« En 2018, ouverture à la concurrence, transfert des contrats de travail, classification des métiers, mise en œuvre des ordonnances Macron, casse des régimes spéciaux, nouvelle contre-réforme des retraites, autant de fronts qui s'ouvrent devant. 2018, un défi social où la réponse de SUD-Rail est attendue de toutes et tous ! »

le mouvement social. Les rencontres bilatérales entre les 5 grandes confédérations et le gouvernement sur le contenu des ordonnances ont instillé de la méfiance réciproque. Les propositions de rencontre intersyndicale lancées à plusieurs reprises par Solidaires n'ont trouvé aucune réponse positive de la part des grandes confédérations, l'appel à convergence initié par SUD-Rail dans Solidaires n'a pas porté ses fruits même s'il a été salué par beaucoup... et dans ce contexte, les luttes corporatistes, soutenues par les confédérations, à contretemps des mobilisations nationales interprofessionnelles, même si elles ont permis des victoires ont plutôt desservi le mouvement social.



(Crédits Photo : SUD-Rail)

Il y avait pourtant dès septembre des signes positifs de volonté d'agir contre la casse du droit du travail. La journée CGT et Solidaires du 12 septembre a été un succès prometteur. Un débat sérieux parcourait les rangs de Force Ouvrière : pourquoi ce qui a été rejeté en 2016 deviendrait-il négociable en 2017, alors que c'est une aggravation ? Dans la CFDT, certaines équipes militantes affichaient cette fois une volonté de mobiliser, de rester un syndicat d'action et pas de compromission. La CGC était globalement opposée aux ordonnances. Mais ce climat assez propice à une riposte unitaire, n'est malheureusement pas parvenu à atteindre une masse critique ; Des occasions de converger, il y en a pourtant eu : avec les retraités le 28 septembre, avec le secteur public le 10 octobre et une unité syndicale retrouvée trop tardivement le 16 novembre. Mais encore fallait-il que ces différentes échéances s'inscrivent dans un plan de bataille et s'accompagnent d'une volonté d'aller vers l'affrontement, portée par exemple par l'organisation d'une manifestation nationale et d'un appel large à bloquer l'économie... Avec la suppression des droits des salariés dans le plan Macron, il est plus que jamais de la responsabilité des syndicats de donner les moyens de se défendre face aux exactions patronales, notamment par l'organisation de luttes. Sans organisation, sans combat et sans unité, ils ne peuvent que subir

La concurrence serait "plutôt une chance" pour les voyageurs, qu'avons-nous à répondre ?

L'expérience britannique devrait pourtant servir de leçon. Fragmentés et cédés sous forme de franchises renouve-

lables au privé entre 1994 et 1997, les chemins de fer britanniques souffrent aujourd'hui de nombreux maux : hausse incontrôlée du prix des billets, retards à répétition et gaspillage de subventions publiques. Pour un passager britannique, le coût mensuel moyen du transport ferroviaire est six fois plus élevé qu'ailleurs en Europe, pour un service qui laisse à désirer : dans le sud du pays, quatre trains sur cinq étaient en retard, entre avril 2015 et mars 2016. L'exaspération est telle outre-Manche que selon un sondage réalisé en 2015, 58% des britanniques seraient favorables à une renationalisation du rail. Cela n'a donc rien de pragmatique : l'ouverture à la concurrence est fondée sur l'idéologie libérale selon laquelle la dépense publique est forcément mal allouée, et que le privé est plus efficace. Elle permet également de casser les entreprises publiques. Pour les « préparer » à la mise en concurrence, leur démantèlement est méthodiquement organisé, et pour cause : les entreprises privées ont pour objectif de gagner de l'argent et donc choisiront uniquement les trajets rentables. Contrairement à la logique du service public dont l'objectif n'est pas d'être rentable mais d'être utile aux citoyens. Ainsi donc, la mise en concurrence servirait à découper le réseau ferroviaire national en petits monopoles privés, sur lesquels les voyageurs seraient dépendants d'une seule compagnie de transport, avec des objectifs de rentabilité et de gains financiers. On imagine aisément qu'une fois les marchés conquis, les entreprises privées n'auront pas pour premier objectif de baisser les prix des billets ou d'entretenir le service des lignes non-rentables, bien au contraire...

J-C. spinetta, missionné par le gouvernement pour accélérer l'ouverture à la concurrence dans un deal contre la reprise de la dette du ferroviaire ?

J-C. Spinetta a reçu la Fédération SUD-Rail dans le cadre de la mission confiée par le 1er ministre dans le but de « refondre le modèle ferroviaire » et « d'examiner les conditions de réussite de l'ouverture à la concurrence » en vue de la remise d'un rapport pour le mois de janvier 2018.

Interrogé sur les termes de la dette ferroviaire, SUD-Rail a réaffirmé que la dette du ferroviaire n'était pas « la dette des cheminots », mais bien une dette d'Etat issue notamment d'une politique des transports clientéliste et tout TGV, payée par l'entreprise publique. Et d'ailleurs ça continue, notamment avec le scandale d'état du PPP Liséa, le CDG express, l'achat de TGV inutile à Alstom... ou encore les grands projets inutiles comme le Lyon-Turin.

SUD-Rail et les cheminots refuseront d'être « les dindons de la farce » d'un deal « Macron » qui viserait à reprendre la dette en contrepartie d'une éventuelle casse du statut ou du contrat social des cheminots ; avec près de 40% de productivité gagnée en moins de 10 ans, les cheminots ont déjà largement payé la facture d'un système ferroviaire qui, plutôt de se simplifier, s'est alourdi après la loi du 4 Août 2014. Pour SUD-Rail, l'Etat doit reprendre sa dette, sans condition, et ainsi permettre au système ferroviaire de





(Crédit Photo : SUD-Rail)

faire face aux nécessités d'investissements précisées depuis 2005 dans le rapport de l'institut de Lausanne.

Nous avons également affirmé notre désaccord avec les termes repris dans la lettre de mission qui pose comme principe le degré d'utilisation « très limité » des trains régionaux. Aujourd'hui, les chiffres des dernières années ont montré un net développement des TER et les régions qui ont investi sont globalement satisfaites de l'avoir fait ; le mécontentement se situe plus sur les transferts de charge Etat/Région, notamment de l'infrastructure, et sur la baisse des dotations de l'Etat. Si des mécontentements existent vis-à-vis de l'opérateur historique, ils le sont plus sur la complexité d'un système ferroviaire post loi du 4 Août que sur le service rendu.

Concernant l'ouverture à la concurrence, SUD-Rail à rappeler que nous sommes techniquement et idéologiquement opposés à la concurrence dans le ferroviaire, notamment au regard des expériences du Fret Ferroviaire, de l'Angleterre voire de l'Allemagne, quand on voit les conséquences sur les salariés du secteur. Imposer une ouverture anticipée à la concurrence, alors que le modèle ferroviaire issu de la loi du 4 Août est pour nous un échec, est une faute politique grave qui risque de condamner le ferroviaire à la régression dans un contexte où la politique environnementale et celle des transports devraient au contraire être interdépendantes...

Le 4ème paquet européen laisse la possibilité de dérogations ; SUD-Rail ne peut que dénoncer que l'Etat Français ne les envisage pas, alors même que l'Espagne vient de décider de repousser l'ouverture à la concurrence de ses services conventionnés à 2027. Concernant l'ouverture à la concurrence des TGV, nous ne pouvons que déplorer les dernières décisions patronales de SNCF qui vont isoler la grande vitesse à l'intérieur du GPF. A l'image de ce qui a pu se passer pour le Fret

ferroviaire, ouvrir à la concurrence la grande vitesse, c'est précipiter sa chute en mettant fin à la péréquation qui voit aujourd'hui 25% des relations faire vivre l'ensemble des relations TGV... Nos interlocuteurs n'ont pas repris l'item du Fret ferroviaire pourtant clairement explicité dans la lettre de mission, c'est donc SUD-Rail qui y revient, notamment pour éclaircir nos expressions sur le fait que la concurrence dans le ferroviaire n'est pas une bonne idée. Comme le précise les termes de la lettre de mission, ce sont près de 40% des trafics de marchandises par rail qui ont été perdus au profit de la route ; en 2016, la part modale du Fer va passer sous les 8%, alors qu'elle était presque à 15% en 2000... Alors que la France se pose en leader dans le combat écologique, c'est un constat affligeant et, à ce jour, seul un volontarisme politique pourra inverser la tendance. SUD-Rail est très inquiet pour le transport de marchandises par fer quand on voit qu'une des pistes d'économie semble être une fermeture à grande échelle des lignes capillaires (UIC 7 à 9), alors que plus de 30% des trafics de fret passe aujourd'hui par ces lignes. Transférer ces lignes aux régions fût une erreur, et on peut penser qu'aujourd'hui, cette hypothèse d'une fermeture à grande échelle n'est que la reconnaissance de cette erreur stratégique. Pour sauver le Fret ferroviaire, il est nécessaire de rééquilibrer les coûts entre le transport routier et le ferroviaire, notamment celui des coûts externes ; c'est pour cela que SUD-Rail à pointer la fin de l'écotaxe, le décret autorisant les 44t sur 5 essieux et l'absence de mesures législatives fortes qui viseraient à limiter le transit routier international (40% du trafic routier) ou l'obligation d'embrancher les gros utilisateurs de transport routier...

Par ailleurs, J-C. Spinetta prône au même titre que le gouvernement et SNCF, le transfert des contrats de travail des cheminots pour les marchés conventionnés, quelle en est notre

analyse ?

Concernant les transferts de personnel que le patronat voudrait imposer, selon le discours, il ne concernerait que les activités « conventionnées », SUD-Rail a vivement critiqué la méthode et le prérequis qui voudraient imposer d'entrer le transfert comme « la seule solution ». Nous jugeons cette reprise des positions des patrons du ferroviaire par les autorités comme déloyale, alors qu'aujourd'hui le débat n'est toujours pas publiquement ouvert. Nous comprenons bien l'intérêt patronal à vouloir disposer d'une main d'œuvre formée et avec l'expérience, mais nous refusons d'évacuer sans débat les autres solutions qui s'ouvrent pour les cheminots. Il faut bien prendre conscience que le transfert des contrats de travail, même avec un « sac à dos social » se traduirait indubitablement à terme par la perte, au fur et à mesure des appels d'offres, des éléments constitutifs du contrat social des cheminots (*logement, statut, FC, notations...*)

L'absence de transfert ou bien la mise à disposition (*sur la base du volontariat*) avec maintien de l'ensemble des éléments constitutifs du contrat social des cheminots et facturation par convention entre les opérateurs, sont des solutions qui n'ont pas été envisagées. Pour cette dernière solution, elle présenterait comme avantage de ne pas réaliser de dumping social entre les salariés et ainsi de ne pas tirer la branche ferroviaire vers le bas, tout en gardant les prérogatives de sécurité qui, nous en faisons le constat, sont remises en cause quotidiennement par les patrons des EF privées, au profit de gains de productivité pour le coup bien mal acquis...

D'ailleurs, à propos de la branche ferroviaire, nous exigerons dans les négociations, qu'à l'image de ce qu'il s'est passé dans la branche transport routier ou chez les dockers, que soit inscrit que l'inversion de la hiérarchie des normes (au-delà de l'organisation du temps de travail, déjà prévu dans la CCN et la loi du 4 Août) soit proscrite dans la branche ferroviaire et qu'un accord d'entreprise ne puisse être moins-disant par rapport à une éventuelle future CCN.

Nous avons combattu les orientations budgétaires 2018 qui viennent d'être annoncées, en affirmant que ces choix politiques auraient des conséquences immédiates pour le personnel et le service public, notamment à Mobilités ?

Alors que l'année commence par le hold-up de la CSG et le jour de carence pour l'ensemble des cheminots et alors qu'une 4ème année blanche salariale s'annonce ... l'année 2018 c'est aussi un budget qui veut détruire plus de 2500

emplois dont plus des trois quarts à Mobilités. Cette orientation budgétaire poursuit ce choix politique qui est de détruire tout ce qui a donné du sens à la SNCF entreprise unifiée. Ce que prévoit concrètement ce budget, c'est une succession de réorganisations, de fermetures, de suppressions de postes, de destructions d'emplois, de transfert à des entreprises privées ou filiales. Quasiment plus de boutiques de ville SNCF encore ouvertes, suppression des « chantiers » de ventes et de leurs guichets, désorganisation des Centres Lignes Directes, suppression de dessertes auto-train, disparition programmée de toutes les caisses principales, réorganisation complète des activités TGV et Ouigo sans autres justifications que de purs choix financiers, quasi-disparition de tous les trains de nuit et sabordage des dernières relations, choix de confier des emplois de cheminots et cheminotes à des agents sous contrat privé notamment des sous-filiales du groupe SNCF comme Transkeo ou bien Kisio, fermeture des bulles d'accueil des grandes gares et transfert des missions des agents d'accueil vers les agents d'entreprises privées de prévention/sécurité, utilisation des associations de réinsertion pour obtenir une main d'œuvre à moindre coût et sans aucune perspective d'avenir, embauche d'agents en CDD et/ou d'intérimaires, tout au long de l'année.

A cette longue liste pourraient s'ajouter les retards, les suppressions de trains, les fermetures de lignes, de gares et de triages, les réductions de service, la désertification des gares, la poursuite de la destruction consciente du Fret Ferroviaire.



(Crédit Photo : SUD-Rail)

En 2018, nous devons nous lancer un autre défi et le gagner !

Aujourd'hui personne ne conteste l'utilité d'un système ferroviaire public efficace et pourtant, la direction continue de vendre, via ce budget 2018, la privatisation, la sous-traitance ou la productivité comme les solutions, les remèdes à tous les maux. Comme cela n'a pas marché pour le Fret, la direction propose de faire la même chose pour le trafic de voyageurs et poursuit cette même politique de découpage en scindant en deux parties le trafic Voyageurs, d'un côté les activités voyageurs conventionnées, de l'autre les activités Voyageurs non-conventionnées. Les premiers effets sont immédiats et après la mise en place des ESV, ce sont près de 800 emplois que l'entreprise veut supprimer dans l'activité « voyages » en 2018.

Pourtant, d'autres solutions sont possibles, Usagers et Autorités Organisatrices veulent garder du monde dans les trains, du personnel dans les gares, ils sont demandeur d'une qualité de service qui est aujourd'hui refusée par l'entreprise... Il faut embaucher plutôt que de digitaliser, il faut avoir le courage de dire que nous sommes une entreprise publique et pas un commissionnaire de transports ou une multinationale.

En 2018, nous devons nous lancer un autre défi et le gagner !



International trade union network of solidarity and struggle
Réseau syndical international de solidarité et de luttes
Rede Sindical Internacional de solidariedade e de lutas
Red sindical internacional de solidaridad y de luchas
Rete sindacale internazionale di solidarietà e di lotta
الشبكة النقابية العالمية للتضامن والنضال

www.laboursolidarity.org

www.laboursolidarity.org



L'internationalisme du capitalisme

En 2016, puis de nouveau en 2017, nous avons été confrontés à des lois qui détruisent les conquêtes sociales du siècle passé et réduisent considérablement les droits des travailleurs et travailleuses ; elles s'inscrivent dans une offensive des capitalistes qui est internationale ; rien qu'en Europe, on peut citer les lois Hartz en Allemagne, les contrats 0 heure en Grande-Bretagne, le Job's Act en Italie, les accords Patronat/CCOO/UGT dans l'Etat espagnol, bien sûr les mémorandums en Grèce, et encore la loi Peeters en Belgique ; l'attaque se retrouve sous diverses formes sur les autres continents. Quelques exemples, extraits d'un article intitulé « Les lois Travail dans leur monde », paru dans le dernier numéro de la revue Les utopiques :

En Allemagne, ce sont les lois Hartz qui ont modelé l'actuel état des rapports sociaux dans le pays. Elles sont issues d'une commission d'experts présidée par Peter Hartz qui rendit son rapport en 2002. Les représentants de la centrale syndicale DGB ont approuvé. Evidemment, comme toujours, on parlait de mettre en œuvre « une cure radicale contre le chômage ». La réalité des quatre lois provenant directement de ce rapport consensuel fut tout autre. La première loi étendait les possibilités de recours au travail temporaire et durcissait les obligations des chômeurs et chômeuses (refus de salaires plus bas ou de mobilité géographique entraînent d'importantes réductions des allocations, voire leur suppression) ; Hartz II instaurait les « mini-emplois » et les aides à l'auto-entrepreneuriat. Plus de 7 millions de personnes survivent avec ces « mini-jobs » (payés 450 euros par mois au maximum) et « midi-jobs » (850 euros maxi) pour lesquelles les cotisations sociales sont drastiquement réduites ; Hartz III a transformé l'Office fédéral du travail en une Agence fédérale pour l'emploi, avec mise en place d'objectifs de « rentabilité », site par site. Hartz IV supprime les différentes allocations-chômage, fusionne l'assistance-chômage avec les aides sociales, réduit considérablement les montants, réduit la durée et durcit les conditions d'indemnisation. Pas seulement pour l'anecdote mais parce que cela illustre le cynisme ambiant de certains milieux, il faut parler de ce qui aurait pu s'appeler Hartz V : quatre mois après l'entrée en vigueur de la dernière de ses lois, Peter Hartz, ex Directeur du personnel chez Volkswagen, démissionnait à cause de ses implications dans un scandale mêlant divers responsables de cette entreprise : malversations, pots-de-vin et aussi voyages auprès de prostituées offerts à des représentants du personnel... Il a été condamné en 2007.

Les quatre lois Hartz datent de 2002 et 2004 ; on voit d'où vient le « modèle allemand » tant mis en exergue par nos gouvernements successifs, de Droite et de Gauche. Le résultat ? La ministre du travail, Andrea Nahles, en donnait un brillant aperçu il y a quelques mois, lors de la présentation du rapport annuel du gouvernement allemand

sur la richesse et la pauvreté : « les quatre dixièmes les moins aisés de la population salariée ont gagné moins en 2015 qu'au milieu des années 1990 ». Dans le pays, les ménages appartenant au 10% les plus fortunés possèdent plus de la moitié de la richesse totale ; les 50% de la population les moins favorisés se partagent 1% de cette richesse (qu'ils et elles produisent). Selon Eurostat, 20% de la population allemande est en risque de pauvreté ou exclusion totale. Les jeunes et les femmes, les personnes migrantes et celles en retraite représentent les catégories les plus touchées par cet excès de pauvreté et précarité aux conséquences dramatiques, notamment en matière de santé et d'exclusion sociale. Mi-août 2017, l'Institut national de statistiques a précisé l'ampleur des dégâts : en Allemagne, parmi les travailleurs et les travailleuses, il y a 13,4% de temps partiel à moins de 20 heures par semaine, 10,2% « d'indépendant-es » dont la moitié en auto-entrepreneuriat, 7,2% en contrats à durée déterminée, 5,9% en « mini-jobs », 2% en intérim. Soit près de 14 millions de personnes sur une population active de 44 millions. Voilà qui relativise énormément le fameux « miracle allemand » et son taux de chômage plus réduit que dans d'autres pays européens. Un petit focus sur les 2 millions d'auto-entrepreneurs : 600 000 gagnent moins de 790 euros par mois ; moins de la moitié cotise pour la retraite.

C'est aussi pour soit disant « favoriser l'emploi en CDI » qu'ont été imposées plusieurs contre-réformes, dont le Jobs Act, en Italie. Fruits du rapport de forces entre 1960 et 1970 plusieurs lois sécurisent réellement les conditions dans lesquelles sont employés les travailleurs et travailleuses de ce pays : interdiction du travail intérimaire en 1960, réglementation des CDD en 1962, jusqu'au « statut des travailleurs » de 1970.

A compter de la fin des années 1990, la marche arrière s'accélère. En 1997 et 2003, deux contre-réformes flexibilisent grandement la relation de travail dès son origine : le recours aux CDD est facilité et de nouveaux contrats atypiques sont inventés. Dans les années qui suivent, le gouvernement Berlusconi s'appuie sur les demandes

de la Commission européenne et de la Banque centrale européenne pour s'attaquer aux retraites, à la fonction publique, aux services publics, à la négociation collective. En 2012, sur le modèle des lois Hartz, les allocations-chômage sont restructurées, le montant en est réduit, la durée de perception raccourcie. Cette même année, puis en 2014 et 2015, une nouvelle couche législative est mise, cette fois pour flexibiliser la fin de la relation de travail : le licenciement des personnes en CDI est facilité, les possibilités de recours juridiques des travailleurs et travailleuses sont réduites.

Le contrat de travail précaire est devenu la norme en Grande-Bretagne, à l'image du contrat 0 heure : les salarié-es sont perpétuellement à disposition de l'employeur qui les appelle quand il le souhaite et ne les paie que sur la base des heures effectuées. Aucun minimum n'existe ! Le patronat a aussi le droit d'annuler au tout dernier moment des heures prévues, sans le moindre dédommagement. Près d'un million de personnes sont astreintes à ce type de contrat. La récente grève des travailleurs et travailleuses de McDonald's à Londres montre que la résistance et la volonté de changement existent !

Dans l'Etat espagnol, fin 1977 était signé le Pacte de la Moncloa par lequel le gouvernement, la plupart des partis politiques, les organisations patronales et les confédérations syndicales UGT et Commissions ouvrières (CCOO) s'engageaient à maintenir la paix sociale pour assurer une « transition sereine vers la démocratie ». C'est dans ce contexte que, depuis, plus de cinquante lois ont bouleversé les rapports entre salarié-es et patronat ; on imagine dans quel sens... Dans les années 1980/90, les objectifs portent sur quatre axes essentiels : assouplir les règles de recours et d'utilisation des contrats temporaires ; renforcer et imposer la mobilité géographique et professionnelle ; faciliter les licenciements ; affaiblir le rôle de l'Agence pour l'emploi, au profit des agences de travail temporaire qui en reprennent les attributions. Dans le même temps, les jeunes de moins de 30 ans, les chômeurs et chômeuses de longue durée, les salarié-es de plus de 45 ans, les travailleurs et travailleuses handicapés, se voient imposer un nouveau type de Contrat à durée indéterminée : en cas de rupture de celui-ci, l'indemnisation est considérablement réduite... ou comment transformer le CDI en CDD ! A partir de 2010, ceci s'appliquera à tous. Dans le même temps les licenciements sont encore plus aisés : extension des licenciements dits économiques, préavis raccourci, et surtout le non-respect de la procédure de licenciement n'entraîne plus sa nullité et la réintégration.

Les accords nationaux interprofessionnels que les CCOO et l'UGT signent avec le patronat prévoient une « modération salariale » sur plusieurs années. Ils sont aussi le prélude à la nouvelle contre-réforme globale de 2012, malgré plusieurs grèves organisées par les syndicats « alternatifs » (CGT, Intersindical, CNT, Solidaridad obrera, IAC, LAB, ELA,

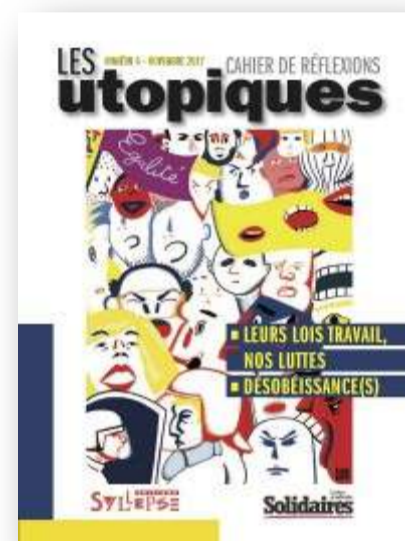
CUT, CIG...) : dans les entreprises de moins de 50 salarié-es, la période d'essai d'un CDI est portée à un an ; l'indemnité perçue en cas de licenciement injustifié est encore abaissée ; l'employeur peut unilatéralement imposer des modifications du contrat de travail dans de nombreux domaines (temps de travail, heures complémentaires pour les temps partiels, mobilité géographique et professionnelle, ...) ; et les accords d'entreprise priment sur les conventions collectives, tant pour les salaires que pour l'organisation du travail, la mobilité, etc. Toute ressemblance avec une situation connue ailleurs n'étant pas fortuite, il faut préciser que la répression des mouvements sociaux est croissante ; la ley Mordaza (loi du baillon) de 2015 criminalisant potentiellement toutes celles et tous ceux qui résistent, désobéissent, manifestent, ... ou sont seulement soupçonnés de le faire.

Entre 2009 et 2015, en termes réels, le salaire moyen a baissé de 6%. Près de 25% des emplois sont sous forme de contrats temporaires, qui représentent 90% des embauches. Leur durée moyenne a chuté : 78,6 jours en 2007, 53,4 jours en 2015. Et malgré cette précarité, le taux officiel de chômage est de 17,8% (9,5% en France).

La loi Peeters a été adoptée par le Parlement belge en février 2017 : annualisation du temps de travail, possibilité d'aller jusqu'à 9 heures par jour et 45 heures par semaine sans paiement d'heures supplémentaires, invention d'un contrat intérimaire à durée indéterminée, développement de la flexibilité et du temps partiel...

Au Brésil, le Code du travail a été profondément revu en juillet 2017. Plusieurs grèves ont eu lieu, l'unité syndicale est revenue après la longue parenthèse des années de gouvernement du Parti des Travailleurs durant lesquelles la CUT a couvert des mesures fort critiquables ; la difficulté à aller au-delà de journées isolées n'a pas permis de faire céder le patronat et le gouvernement. La loi adoptée par le gouvernement du brigand Temer prévoit notamment l'affaiblissement du Code du travail au profit des « négociations » entreprise par entreprise ; des mesures favorisant le temps partiel ; une flexibilité accrue du temps de travail ; des licenciements encore plus faciles ; la réduction des possibilités de recours aux tribunaux pour les salarié-es victimes de mesures illégales de la part de l'employeur. Au Brésil, avant même cet énorme retour en arrière, 14 millions de personnes vivent sous le seul de pauvreté...

Ces exemples, qui pourraient être plus nombreux, posent la question de la réalité de l'internationalisme du mouvement ouvrier et notamment du mouvement syndical. Il y a urgence à rassembler les syndicalismes de lutte à l'échelle internationale. C'est sans aucun doute un des sujets sur lesquels il nous faudrait collectivement travailler plus efficacement, sauf à vouloir nous contenter de commenter les événements et analyser nos défaites successives.



Le numéro 6 est paru en novembre : un dossier sur « leurs lois travail et nos luttes », la suite de celui sur les désobéissances, et aussi la violence du travail, le Kurdistan, etc. Le numéro 7 sera consacré à Mai 68, 50 ans après : des syndicalistes, jeunes salarié-es à l'époque, qui reviennent dans ce numéro sur « leur 68 » : aux chèque-postaux, dans la métallurgie, à la SNCF, chez Renault, chez Lip, au Joint Français, à Saint-Brieuc, à Paris, à Caen, à Tours, à Besançon. Y seront aussi abordés d'autres facettes des années 68 : féminisme, jeunesse scolarisée, paysans-travailleurs, mouvement LGBT, slogans et affiches, cinéma militant. 68, c'est aussi une affaire mondiale : des contributions venues d'Allemagne, d'Italie, de Tchécoslovaquie, d'Uruguay, du Mexique, du Japon et de l'Etat espagnol nous en donnent un aperçu. En France, Mai 68 a été avant tout une grève ouvrière exceptionnelle qui sera retracée. Enfin, Maryse Dumas, pour la CGT, et un collectif de militant-es de Solidaires interrogeront la place qu'a occupé et qu'occupe encore Mai 68 dans le syndicalisme.

Soutenir les luttes dans chaque pays, être présent-es dans les manifestations des un-es et des autres, organiser des tournées internationales d'information syndicale, publier du matériel commun, lancer des campagnes internationales, tout cela est possible. Il ne s'agit pas de décréter la construction d'une nouvelle confédération internationale mais d'agir concrètement pour unifier et renforcer notre syndicalisme. C'est ce que nous essayons de faire, notamment à travers la construction et le renforcement du Réseau syndical international de solidarité et de luttes, qui est ouvert aux organisations syndicales nationales ou locales, professionnelles ou interprofessionnelles, aux courants syndicaux, qui se retrouvent dans les orientations et pratiques d'un manifeste commun.

Huit hommes possèdent autant que la moitié de la population mondiale.

Huit hommes concentrent autant de richesses que ce que doivent se répartir 3,6 milliards d'être humains. Ce constat pourrait être suffisant pour décrire l'absurdité et l'abomination du système capitaliste. Pire, la situation ne fait qu'empirer : d'année en année, une poignée de riches est de plus en plus riche, la masse de la population est de plus en plus pauvre. Le constat est général, sur tous les continents. Le problème n'est pas moral ; il est politique, au sens de l'organisation de la société. Le syndicalisme, parce qu'il est l'outil dont se dotent les travailleurs et les travailleuses pour s'organiser collectivement, est pleinement impacté par cette situation. C'est pourquoi nous agissons concrètement, tant pour la défense immédiate des revendications que pour une transformation radicale de la société.

SEULE LA LUTTE

ONET, 45 jours de grève et une victoire éclatante qui fera date !

Nous avons interviewé Oumou, agent de nettoyage sur la région de Paris Nord depuis 18 ans, militante et déléguée du personnel SUD-Rail ; et Laura, agent circulation sur la région de Paris-Nord depuis 2 ans, militante à SUD-Rail depuis un peu plus d'un an et membre du CHSCT de l'UO du Bourget.

Depuis le début du conflit le 01 Novembre, plus de deux semaines de grève se sont passées pour qu'enfin des négociations sérieuses soient engagées et que les travailleurs commencent à faire entendre leurs revendications auprès de la direction. A la différence des précédentes grèves dans le secteur du ferroviaire s'opposant aux contre-réformes internes (éclatement en 3 EPICS, organisations du travail, etc), encore luttant contre la remise en cause du code du travail à travers les lois EL KHOMRI et les ordonnances MACRON, votre mouvement a su rester uni et déterminé malgré l'attitude hostile et d'une rare violence de la SNCF, de ONET, de la police, et de certains élus. Quelle est donc la recette d'une grève forte aussi bien dans sa durée que dans sa détermination et sa mobilisation ?



Oumou : Tout d'abord, ce qui nous a fait tenir si longtemps c'est qu'on était unis et solidaires entre nous. Lors du passage de l'ancienne société SMP à la nouvelle, H. Reinier-ONET, on nous a informés de la nouvelle « clause mobilité », jusqu'ici absente de nos contrats. Cette question a déclenché l'énervement de tous les collègues et on s'est mis d'accord avec nos chefs d'équipe et nos délégués du personnel pour dire que c'était inacceptable. On a donc décidé de se mettre en grève, pour réclamer pour nos conditions de travail, d'autant plus qu'il y avait d'autres revendications partagées par les collègues, comme la prime de panier, ou encore le maintien des effectifs pour pas qu'on se retrouve à moins d'employés à faire donc plus de travail. Notre grève a démarré comme ça. Ensuite on se retrouvait tous les jours à Saint Denis pour faire des AG qui décidaient au fur et à mesure de la suite du mouvement. On faisait des tournées dans les gares les plus importantes, Saint Denis, Ermont et Garges-Sarcelles pour s'assurer que l'entreprise n'envoie pas des intérimaires pour nettoyer à notre place.

Au début, on était isolés, personne n'était au courant de notre grève, mais les cheminots de Sud Rail sont venus nous soutenir et on a commencé à nouer des liens qui nous ont permis de renforcer le mouvement. On a compris que la clé pour que notre mouvement gagne, c'était qu'on reste unis, et surtout que c'était « notre » mouvement et que tout devait être décidé en AG, avec des discussions entre nous. Et puis la dernière chose importante, c'est qu'on était majoritaire, 90% de grévistes jusqu'à la fin, c'est énorme !

Laura : Quand on a appris que les agents de nettoyage du nord Ile-de-France étaient en grève, on s'est dit, avec quelques camarades du syndicat de Paris Nord, qu'il était important de venir les soutenir. Un des principes de SUD-Rail est de considérer que nous sommes tous des « travailleurs du rail », peu importe si nous sommes embauchés par la SNCF directement, ou par un sous-traitant, en l'occurrence ONET. A Sud Rail, on défend l'idée qu'ils doivent être embauchés à la SNCF avec le statut cheminot. Ce sont nos collègues, qui ont des conditions de travail très précaires, souvent transmis d'une boîte de nettoyage à l'autre, année après année, avec à chaque fois la tentative des différentes entreprises qui se succèdent de revoir à la baisse leurs conditions de travail. Pour nous, c'était donc quasiment un devoir, en tant que cheminots, de ne pas regarder ailleurs alors qu'ils étaient en train de se battre, faisant face au géant du nettoyage ONET, mais aussi à la SNCF. Notre rôle était donc de venir les soutenir, et aussi leur transmettre notre petite expérience, sans pour autant décider à leur place. La première chose sur laquelle on a insisté en arrivant sur le piquet c'est que c'était leur grève, et donc que c'était à eux de décider. Pour nous, c'est un principe très important, et c'est ça qui a fait leur force : ils ont compris que la grève leur appartenait, ils sont devenus des militants de la grève.



Dans beaucoup de secteurs, on sent une forme de crise de confiance dans la capacité des travailleurs à se mobiliser, à vivre un conflit long et à peser suffisamment dans le rapport de force pour gagner. Quels ont été les ingrédients qui ont permis à cette grève d'être aussi exemplaire dans la lutte, y compris pour contourner le sentiment de ne pas « assez peser sur l'économie pour gagner » ?

Oumou : Je crois que pour beaucoup d'entre nous, cette grève nous a permis de comprendre qu'on n'est pas obligés de se laisser traiter comme des moins que rien. Notre travail est important, si les bureaux et les gares ne sont pas nettoyés, les gens ne peuvent pas travailler et voyager dans des bonnes conditions. Petit à petit, on a compris à quel point notre travail était important, les gares commençaient à être sales, ONET et la SNCF avaient un problème et c'était une force pour nous. Ensuite il y a eu la BD de la dessinatrice Emma, qui nous a donné beaucoup de courage, elle a valorisé notre travail, on était très émus de voir ça. Et on a aussi compris qu'on sait faire autre chose que le nettoyage, qu'on peut aussi revendiquer nos droits, le patron n'a pas toujours raison, et si on est ensemble, solidaires et déterminés, on est capable d'obtenir beaucoup de choses. On l'a toujours dit, cette grève c'était une grève pour le respect et la dignité. Comprendre cette question nous a donné beaucoup de force.

Laura : Pour moi, cette grève c'est la preuve que si on est déterminé à tenir, on peut gagner, même si on ne travaille pas dans les secteurs qui ont le plus d'impact direct, comme les conducteurs ou l'aiguillage, par exemple. Souvent nos collègues cheminots nous disent que cela ne sert à rien de faire grève parce qu'on est remplacé et qu'on est incapable de gagner. Mais si la SNCF pouvait fonctionner sans cheminots, sans agents de nettoyage, ça se saurait ! Donc tout le monde est indispensable pour que le service public fonctionne... Si on prend conscience de cette force, on est capable de tout ! Imaginons si on s'y met ensemble, cheminots du commercial, de la conduite, de la circulation, du nettoyage... Il faut savoir que c'est après la journée du 16 novembre, journée de grève contre les ordonnances de Macron, où on a fait des actions ensemble, cheminots en grève et agents de nettoyage, qu'on a réussi à décrocher les premières négociations pour les collègues du nettoyage qui étaient en grève depuis le 1 novembre mais la direction d'Onet refusait de négocier jusqu'à ce moment-là. Ils ne peuvent pas se passer de nous, donc si on est ensemble et déterminés, on peut faire bouger des montagnes !

PAIE !



Ce mouvement a été l'occasion de nombreuses actions pour faire connaître et sensibiliser aux conditions de travail des agents du nettoyage mais également pour créer les conditions d'une solidarité pour tenir dans la durée quand le patronat joue sur le pourrissement du conflit et refuse toute discussion avec les grévistes. Dans quelle mesure la dynamique active et vivante à l'intérieur et autour des grévistes, les actions de soutien peuvent peser sur la détermination que vous avez eu dans la lutte ?

Oumou : On a eu des moments très durs pendant la grève, où on se décourageait, parce que la grève durait et Onet ne voulait pas céder et refusait d'entendre nos revendications. Quand ils sont venus au milieu de la nuit dans les gares, avec la police et les intérimaires pour chercher à nettoyer les gares de force, ou encore quand la SNCF nous a convoqué au tribunal, c'était des moments difficiles, plusieurs d'entre nous ont failli lâcher. On avait en plus la pression de ne pas avoir d'argent, on a touché 0 euro après un mois entier de grève, c'était très difficile. Mais nous avons toujours eu le soutien de nos familles, et aussi de toutes les personnes qui venaient nous ramener de l'argent ou à manger, qui passaient tous les jours au piquet pour nous laisser un mot d'encouragement, qui nous disaient qu'ils étaient fiers de notre grève et de notre détermination. C'est comme ça qu'on a pu tenir !

Laura : De notre côté, depuis le début on a cherché à les aider, les soutenir, les encourager, mais sans jamais chercher à faire à leur place. La mise en place du comité de soutien suite à la répression en gare de Saint Denis a été fondamentale parce que cela a permis d'organiser une énorme solidarité autour de la grève, de faire en sorte qu'elle devienne petit à petit la lutte de tous. A Saint Denis, les gens étaient vraiment solidaires, la manifestation que nous avons organisé dans la ville l'a clairement démontré, c'était magnifique ! Des intellectuels, des députés et différentes personnalités ont publié une tribune dans le journal Libération qui a permis de faire connaître plus largement le mouvement : de la grève des « petites mains », c'était devenu la grève de tous les précaires ! Mais le plus important c'est que ce soutien très large, et même le soutien logistique qu'on a pu apporter avec le syndicat par exemple, n'était pas contradictoire avec le fait que ça soit les grévistes eux-mêmes qui militent et qui soient acteurs de leur propre lutte. Ça aussi, c'était une condition pour arriver à la victoire.

Dans ce genre de conflit, quel doit-être aujourd'hui le rôle de l'organisation syndicale ? Comment mettre l'outil syndical au service des luttes et non comme un frein aux revendications des travailleurs (comme on le voit dans certains conflits en particulier du syndicalisme de cogestion) ?

Oumou : Le soutien des cheminots de SUD-Rail et de notre fédération a été fondamental, ils nous beaucoup aidé. Par exemple, ils nous ont aidé à mettre en place la caisse de grève. Nous on ne savait pas ce que c'était, on ne savait pas comment faire, et grâce à leur soutien on a réussi à récolter plus de 80.000 euros. On a fait 45 jours de grève, donc 45 jours sans salaire ! Sans la caisse de grève, on n'aurait pas pu tenir. Le plus important c'est qu'ils nous ont aidé avec l'organisation, ils nous ont appris beaucoup de choses, ils nous ont transmis leur expérience, mais sans jamais faire à notre place, c'était aux grévistes de décider. On était un certain nombre à être syndiqués avant la grève, mais maintenant beaucoup de collègues ont compris l'utilité d'un syndicat et surtout l'utilité d'être organisé et soudé face au patron pour ne pas le laisser nous écraser. Aujourd'hui, beaucoup de collègues souhaitent se syndiquer, pour défendre nos droits au jour le jour, mais surtout pour organiser les prochaines luttes qu'on espère pouvoir mener bientôt, pourquoi pas aux côtés des cheminots, ou encore des précaires d'autres secteurs, comme on a pu faire avec les grévistes d'Holiday Inn par exemple ! En tout cas, c'était une expérience magnifique, comme on dit souvent avec les collègues, si on devait recommencer, on le referait !

Non à la chasse aux chômeurs-euses !



(Crédit Photo : SUD-Rail)

Jeudi 4 janvier, Murielle Pénicaut, ministre de la casse du droit du travail et de la chasse aux chômeurs-euses, s'en prenait au micro de France Inter à « ceux qui profitent du système ».

Mais de qui parlait-elle ?

- D'elle-même, qui grâce à la réforme de l'impôt sur la fortune décidée par son gouvernement, va réaliser plus de 62 000 euros d'économies (soit l'équivalent de 5 années de SMIC) ?
- D'elle-même, qui a touché, en tant que DRH de Danone, en salaires et stock-options, 4,7 millions d'euros entre 2012 et 2014 alors qu'elle organisait un plan de licenciement de 900 salarié-es ?
- Ou dénonçait-elle plus largement ses nombreux collègues du gouvernement, eux aussi multimillionnaires (Hulot, Nyssen Parly, Buzyn...) et qui, mesure après mesure, multiplient les cadeaux aux patrons, aux actionnaires et aux banquiers ?
- Ou pointait-elle ces « grandes fortunes » comme Bernard Arnault qui paient très cher des avocats fiscalistes pour exiler ses revenus et payer moins d'impôts en France ?

Non, Murielle Pénicaut s'attaquait aux chômeurs-euses accusés-es de ne pas

chercher assez activement du travail, oubliant que le véritable scandale est que la politique libérale menée depuis des décennies fait que 6,6 millions de personnes pointent à Pôle Emploi, que près d'un-e chômeur-euse sur 2 n'est pas indemnisé-e, que le montant moyen de l'Allocation de retour à l'emploi est de 1000 euros par mois !

Ces derniers mois, nous avons été de toutes les mobilisations contre les ordonnances Macron qui modifient le Code du travail. L'une des raisons majeures de notre opposition à ces ordonnances est qu'elles organisent la facilitation des licenciements qu'ils soient individuels (indemnités prud'hommes, modifications qui s'imposent aux contrats de travail) ou collectifs (droit d'organiser des licenciements économiques dès lors que les entreprises font apparaître une difficulté économique en jouant sur leur organisation internationale). De plus, s'agissant de la précarité qui touche des emplois de plus en plus nombreux, il y a la possibilité d'étendre l'usage des CDD, de l'intérim...

Ce gouvernement, comme les précédents a une politique qui favorise les plus riches et les entreprises, en considérant que celle-ci finira par créer des emplois si on lui laisse plus de facilités pour licencier... En parallèle, et sans que ces politiques n'aient rien donné jusqu'à

présent, les ministres multiplient les propos sur le nécessaire « contrôle des chômeurs-euses ». Ainsi ils entendent mettre en place une obligation de répondre positivement à des offres d'emploi jugées « équivalentes » sous peine de perdre ses droits à indemnisation.

Cela rend la question du chômage et de son indemnisation d'actualité pour les salarié-es et le combat contre les projets de modification de l'assurance chômage est une continuité de notre mobilisation.

Alors que le gouvernement avec son projet de réforme de l'assurance chômage prépare de nouvelles attaques contre les droits de ceux et celles qui ont perdu un emploi, qui en cherchent un ou qui risquent de se trouver dans cette situation un jour, SUD-Rail et l'Union Syndicale Solidaires réaffirment :

- Leur refus du contrôle des chômeurs et chômeuses, nous voulons un service public de l'emploi qui soit une aide, pas un flicage.
- Pour vaincre le chômage, il faut une réduction massive du temps de travail à 32 heures et avec les embauches correspondantes.
- La continuité des droits sociaux et du salaire entre deux emplois, par un statut correspondant.

Nous nous engageons pour l'avenir de la zad

Depuis presque cinquante ans, des paysan.ne.s et habitant.e.s de la région nantaise résistent contre un projet d'aéroport qui viendrait détruire 1.650 ha de terres agricoles et de zones humides. Ces derniers jours, le gouvernement a enfin annoncé l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Nous notons que la Déclaration d'Utilité Publique ne sera officiellement pas prorogée. Le projet sera donc définitivement nul et non avenue le 8 février. Il s'agit bien d'une victoire historique face à un projet d'aménagement destructeur. Celle-ci aura été possible grâce à un long mouvement aussi déterminé que divers. Au niveau national, nos organisations, associations et syndicats se sont engagés au fil du temps dans un mouvement large et populaire contre ce projet.

La commission de médiation, nommée il y a sept mois par le gouvernement, a mis en évidence la faisabilité de la rénovation de l'aéroport actuel, alors même que les tenants du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes s'évertuaient depuis des années à refuser de prendre en compte les études qui le démontrent.

Emmanuel Macron s'est engagé à agir vigoureusement contre le réchauffement climatique et pour la préservation de la biodiversité. Il aurait été alors absurde et dramatique que le gouverne-

ment s'entête à vouloir construire cet aéroport. Il serait alors tout aussi dramatique qu'après avoir enfin abandonné ce projet, l'exécutif s'enferme dans une logique répressive visant à expulser celles et ceux qui auront su prendre soin de ce territoire.

Il est pour nous impensable de laisser le gouvernement mettre fin brutalement à l'expérience singulière qui s'est construite à Notre-Dame-des-Landes. Dans la foulée de l'abandon espéré du projet d'aéroport, nous appelons, au contraire, au dialogue. Les différentes composantes du mouvement contre l'aéroport et pour l'avenir de la zad ont fait savoir qu'elles y travaillent depuis des mois et qu'elles sont prêtes à s'engager en ce sens dès à présent.

Le bocage de Notre-Dame-des-Landes doit rester une terre d'inspiration et d'espoir, nourrie par l'idée des biens communs, les solidarités et le soin du vivant

- Dans ce contexte, nous voulons soutenir les bases communes pour l'avenir de la zad établies par l'ensemble des usager.e.s actuel.le.s de ce territoire — paysan.ne.s, voisin.e.s, habitant.e.s, naturalistes, syndicalistes, membres d'associations, randonneurs.euses :
- la nécessité pour les paysan.ne.s et habitant.e.s résistant.e.s ayant refusé la vente amiable à AGO-Vinci et étant allés à l'expropriation de

pouvoir retrouver pleinement leurs droits au plus vite ;

- le refus de toute expulsion de celles et ceux qui sont venu.e.s habiter ces dernières années dans le bocage pour le défendre et qui souhaitent continuer à y projeter leurs vies et leurs activités ;
- une volonté de prise en charge à long terme des terres de la zad par une entité issue du mouvement dans toute sa diversité ;
- le fait que les terres sauvegardées aillent à de nouvelles installations et pas à l'agrandissement d'exploitations existantes ;
- la nécessité de continuer à préserver et faire vivre ensemble les patrimoines naturels et agricoles exceptionnels de cette zone.

Pour qu'un projet pérenne, en cohérence avec les valeurs portées par le mouvement, puisse se constituer, une période de gel de la redistribution institutionnelle des terres est nécessaire. Nous savons que cette voie est possible : par le passé et en d'autres lieux, des terres agricoles préservées ont continué à être prises en charge collectivement par celles et ceux qui s'étaient battus pour elles.

Au-delà des justes combats contre des projets destructeurs, nous sommes convaincu.e.s de la nécessité que puissent aussi se développer des espaces où des

personnes réinventent d'autres formes d'habitats, d'agricultures, de rapports au travail et de relations sociales. Dans un monde miné par l'individualisme, le gaspillage des ressources naturelles, les crises sociales et environnementales, le bocage de Notre-Dame-des-Landes doit rester une terre d'inspiration et d'espoir, nourrie par l'idée des biens communs, les solidarités et le soin du vivant.

Nous avons, en ce sens, signé l'appel du mouvement contre l'aéroport et pour l'avenir de la zad à converger massivement dans le bocage le 10 février, au lendemain des 10 ans de la déclaration d'utilité publique du projet d'aéroport. Il s'agira alors, espérons-le, de saluer ensemble une décision d'abandon et de soutenir avec détermination l'horizon souhaité collectivement pour l'avenir de ce territoire préservé. D'autres rendez-vous sont

Nous semons et construisons déjà un avenir sans aéroport dans la diversité et la cohésion. C'est à nous tout-e-s, dès aujourd'hui, de le faire fleurir et de le défendre.

d'ores et déjà prévus sur la zad, entre autre les 7 et 8 juillet pour le rassemblement annuel de la Coordination des organisations anti-aéroport de Notre-Dame-des-Landes.



On n'en a jamais fini avec le FN, ses acolytes et ses idées !

Des 14,39 % (4 377 00 voix) obtenus par Jean-Marie Le Pen aux élections présidentielles de 1988, en passant par les 17,90 % (6 421 426 voix) en 2002 et sa présence au second tour, jusqu'au score de 33,9% (10 600 000 voix), de Marine Le Pen au second tour des présidentielles de 2017, la montée du Front National, apparaît, depuis bientôt dix ans, irrésistible.

Depuis les dernières présidentielles, l'extrême droite et ses idées, dont le FN est le vecteur le plus visible, mais aussi ses acolytes, politiciens et idéologues qui propagent ce venin, gagnent chaque jour plus de terrain. Pourtant, comme après chaque élection, on assiste au même aveuglement, d'une partie de la presse, des intellectuels et des professionnels de la politique. « Marine Le Pen a raté son débat d'avant le second tour, c'est fini pour elle », « le Front National est en crise, il ne s'en remettra pas », a-t-on entendu, de façon récurrente, dans les médias, depuis le deuxième tour des présidentielles. Et pourtant, les sondages, sur le thème : « Si les présidentielles avaient lieu aujourd'hui », ont confirmé, à chaque fois, que la candidate du Front National obtiendrait le même score au premier tour. De plus, d'aucun s'interroge sur le score qu'aurait réalisé la présidente du Front National au second tour si celle-ci n'avait pas « raté » son débat.

Pourquoi cet aveuglement, récurrent après chaque élection présidentielle, une fois qu'une partie de la classe poli-

tique a poussé un « ouf » de soulagement ? Les mêmes sont par ailleurs satisfaits, après avoir gagné les élections, de pouvoir imposer leur programme, grâce à un vote anti-Front National, à des électeurs qui ne l'ont pas approuvé majoritairement. Ce sont souvent les mêmes qui enterrent, après chaque élection présidentielle, le Front National, ces partisans d'une tactique politique à court terme qui consiste à faire croire que le FN n'arrivera jamais à accéder au pouvoir grâce à une vote « contre » au deuxième tour de chaque présidentielle. La croissance exponentielle du vote FN depuis dix ans prouve que cette « tactique » va, à long terme, trouver des limites que la société démocratique et le mouvement ouvrier risquent de payer très cher.

Nous, militants syndicalistes de VISA, qui, depuis vingt ans, alertons sur la croissance pour le moment inéluctable du FN et de ses idées, continuons à affirmer que pour stopper l'ascension du FN il faut, en priorité, se mobiliser pour en finir avec les politiques d'austérité et antisociales menées depuis ces trente dernières années. La misère, le chômage et la précarité alimentent depuis des dizaines d'années la montée du FN et il n'y a aucune raison, rationnelle, que l'extrême droite disparaisse comme par enchantement parce qu'un président continuant cette même politique serait « jeune et dynamique ». Certes, aujourd'hui, le Front National apparaît affaibli par les questions stratégiques qu'il n'a pas encore tranchées, mais le départ de Philippot, comme celui, en 1998 de

Mégret, sera à court terme cicatrisé. Lors du départ de Mégret, l'hémorragie de cadres avait été tout autre et cependant Jean Marie Le Pen accédait, quatre ans plus tard, au second tour des présidentielles en 2002. Par ailleurs, la « mini-scission » de Philippot s'étant produite après la défaite électorale de Marine Le Pen au deuxième tour, l'analyse erronée d'un FN qui serait face à une crise insurmontable est reprise par de nombreux commentateurs. Pour notre part, ce qui nous inquiète, c'est que ce sentiment puisse être partagé dans les cercles militants, en particulier par des syndicalistes.

Il existera toujours des batailles d'influences (guerre des chefs) au sein du parti d'extrême droite, mais, même s'il change de nom lors de son prochain congrès, ce parti d'extrême droite continuera, grâce à une audience et des résultats électoraux qui, dans le contexte actuel, resteront très élevés, à propager son venin antidémocratique et totalitaire dans la société. Il faut aussi rappeler que quinze villes sont actuellement dirigées par l'extrême droite. La Ville d'Orange est dirigée depuis vingt-deux ans par l'extrême droite. Cela doit faire réfléchir tous ceux qui imaginent que l'avenir du Front National serait un déclin irréversible. Quand l'extrême droite prend le pouvoir, elle le garde et s'y accroche, c'est rarement un « feu de paille ».

Aujourd'hui, le débat stratégique semble sur le point d'être tranché par la direction du FN. Nicolas Bay préconise le retour du triptyque : « Insécurité, immigration, identité », le libéralisme devant être combattu non comme système économique mais comme une idéologie sur les questions de société. Ces prises de position entrent en résonance avec celles de Laurent Wauquiez,

sur le point de prendre la direction des Républicains. Pas un meeting sans que ce dernier reprenne l'ensemble de la rhétorique du Front National allant même jusqu'à y développer les arguments nauséabonds de la théorie du « grand remplacement ». Marine Le Pen fait des appels du pied aux dirigeants et militants des Républicains en leur proposant l'unité. L'hypothèse que ces adhérents et militants LR, chauffés à blanc par Wauquiez, puissent, en masse, sans hésitation, lors de prochaines élections, passer du vote Républicain au vote FN, pour voir appliquer la même politique raciste et liberticides que défend leur mentor est très envisageable. Cet apport de voix qui a manqué à Marine Le Pen au second tour des présidentielles de 2017, pourrait être déterminant, en 2022, quel que soit la-e candidat-e du parti fasciste. Une autre hypothèse pourrait être que cette droite extrême, qui est en train de faire une OPA sur le parti « les Républicains », puisse proposer, en cas de victoire aux présidentielles, au parti d'extrême droite, d'intégrer un futur gouvernement. Les exemples dans certains pays européens sont là pour nous rappeler que cette éventualité n'a rien d'irréaliste.

Nous, syndicalistes, tenons à affirmer que nous n'en avons pas fini avec le FN, ses acolytes et ses idées.

Il ne faut pas baisser la garde, car si le FN opère à son prochain congrès, un tournant libéral en économie, mitonné avec ses fondamentaux fasciste et racistes, cela ne l'empêchera pas, aussi, en fonction du milieu auquel il s'adresse, de continuer à asséner un discours pseudo social. Ce discours, maintin des fondamentaux racistes et fascistes de l'extrême droite, continuera à trouver un écho proportionnel au dé-



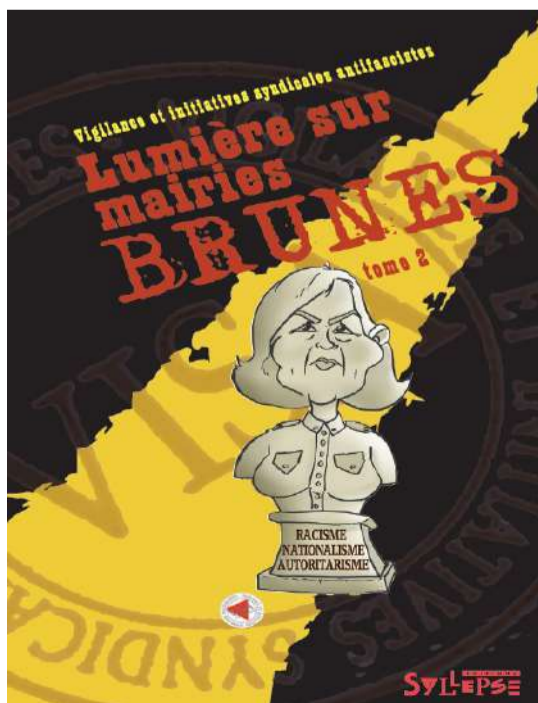
couragement des milieux salariés et populaires qui subissent la dégradation de leurs conditions de vie.

C'est pourquoi, il appartient, plus que jamais, aux militants syndicaux, de se doter d'outils et de matériels pour contrer la propagande de l'extrême droite qui constitue un danger mortel pour le mouvement ouvrier.

Face à « l'avalanche » des mesures prises par le gouvernement qui remettent en cause les acquis obtenus par des années de luttes sociales et syndicales, la priorité du mouvement syndical, est, légitimement, de chercher à construire les ripostes et les résistances nécessaires. Mais cela ne doit pas entraîner la « mise en sourdine » de la nécessaire lutte contre l'extrême droite et son programme. La prise de conscience, ces dernières années, par les organisations syndicales, de la nécessité de ce combat intransigeant, doit perdurer et s'amplifier, de façon permanente, sans être rythmée seulement par les échéances électorales.

« Il appartient, plus que jamais, aux militants syndicaux, de se doter d'outils et de matériels pour contrer la propagande de l'extrême droite qui constitue un danger mortel pour le mouvement ouvrier. »

"Lumière sur mairies brunes" - tome 2 : un nouvel outil pour lutter contre l'extrême droite !



En 2015, l'association antifasciste intersyndicale VISA, dont est membre Solidaires, la fédération SUD-Rail et 13 syndicats, publiait le 1er tome de "Lumière sur mairies brunes". Il recensait alors tous les faits et méfaits de la première année de l'extrême droite au pouvoir dans les villes qu'elle occupe. Avec onze mairies gérées par le FN, ou le Rassemblement Bleu Marine pour Béziers, et quatre par la Ligue du Sud, présidée par l'ex-FN Jacques Bompard, nous avons un panel relativement complet de ce qui peut se pratiquer par dans ces quinze villes laboratoires de l'extrême droite depuis 2014.

Ce deuxième tome de "Lumière sur mairies brunes" couvre la période allant de juin 2015 à juin 2017 et regorge d'informations sur les pratiques municipales plus ou moins radicales (autoritarisme,

intimidations, racisme, discriminations, mesures antisociales, clientélisme...) de l'extrême droite et illustre ainsi tous les reculs sociaux qu'elle provoque lorsqu'elle exerce le pouvoir. Le travail de recensement et d'analyse mené par VISA et ses correspondant-es locaux est unique par son exhaustivité et sa constance.

On peut également découvrir dans ce livre conçu comme une "boîte à outils" les analyses et les communiqués de VISA ainsi que les expressions syndicales et intersyndicales qui sont autant de coups de projecteurs sur les réponses à apporter.

"Lumière sur mairies brunes", c'est donc 236 pages et autant d'arguments contre l'extrême droite que l'on peut se procurer auprès de VISA (à partir de 5 euros l'unité, mais le tarif est dégressif en

fonction du nombre de livres commandés).

Parce que le combat contre l'extrême droite ne passe pas après les "autres" luttes syndicales au prétexte que Marine Le Pen a été battue au second tour de l'élection présidentielle (en ayant obtenu un score historique de plus de 10 millions de voix) et qu'elle n'a obtenu "que" 9 député-e-s en 2017. Il faut continuer de lutter, sans relâche et avec la même force, contre les politiques libérales, notre adversaire qui fait aussi monter le FN, et contre le fascisme, notre ennemi historique. Ce livre est un outil utile pour ça !

Toutes les informations pratiques sont sur le site de VISA : <http://www.visa-isa.org>



**NOTRE-DAME
DES-LANDES
ENRACINONS
L'AVENIR !**

**SUR
LA
ZAD**

LE 10 FÉVRIER 2018

INFOS SUR zad.nadir.org À 12H

www.acipa-ndl.fr