ISSN 0024-7650

l'éditorial d'Arlette Laguiller

p 3

Prolétaires de tous les pays, unissez-vous !

lutte ouvrière

UNION COMMUNISTE (trotskyste)

Hebdomadaire - paraît le vendredi - n° 1482 - 29 novembre 1996 - prix : 9 F

VIVE LA GRÈVE DES ROUTIERS !

P 3, 4 et 5

AFP

M 6189 - 1482 - 9,00 F

SOMMAIRE

Travailleurs en lutte

4/5 – La lutte des chauffeurs routiers

Leur société

6 – Allégement de l'impôt sur la fortune

7 – Retraite des salariés du privé : fonds de pension et désengagement de l'État
– L'incendie du tunnel sous la manche

11 – La loi de Robien sur le temps de travail

14 – Nice : référendum pour un arrêté anti-mendicité

16 – «Franc fort» et bataille pour les monnaies

Tribune

6 – Vive la lutte des routiers !

Dans le monde

8/9 – Zaïre-Rwanda : l'État français, fournisseur d'armes aux massacreurs
– Belgique : scandales et politique d'austérité
– Allemagne : des bureaucrates syndicaux disponibles pour le patronat

10 – Biélorussie : la farce du référendum et l'Occident
– Emprunts russes : charognards d'hier et d'aujourd'hui

Dans les entreprises

12 – Elf-Atochem (Pierre-Bénite) en grève
– Renault – Choisy : un mort à l'atelier
– Renault – Siège social : résultats des élections de délégués

13 – Thomson : les salariés contre la privatisation

Lire

15 – *Comme des ombres sur la terre*, de James Welch

Le logement «social» à Paris

NI POUR LES PAUVRES NI POUR LES IMMIGRÉS !

A Paris, un couple de nationalité française, marié, dont le mari est employé, depuis 1979, comme éboueur de la mairie de Paris, ayant sept enfants, vit depuis 15 ans dans une pièce de 15 m², sans réussir à obtenir un logement HLM conforme à ses besoins. Pourtant, depuis 1981, chaque année, il renouvelle dans les règles sa demande d'attribution d'un HLM.

Il pouvait croire qu'aucun appartement correspondant à sa demande n'était disponible puisque jamais rien, sur Paris, ne lui avait été proposé lorsqu'enfin, au début d'octobre dernier, le couple se réjouissait d'apprendre qu'il obtenait un logement HLM de 82 m² (surface qui n'est pas un luxe pour une famille aussi nombreuse)…

Las, moins d'un mois après, il recevait un refus d'attribution de l'appartement. Pourquoi ce revirement brutal ?

La raison, proprement scandaleuse, a été révélée grâce à une erreur d'aiguillage de la fiche concernant la famille en question. Cette fiche établie par les services HLM de la Ville de Paris et destinée à la Direction de la construction et du logement de la mairie de Paris, a atterri en effet à la mairie du domicile actuel de la famille, mairie du 3e arrondissement dont le maire appartient au Parti Socialiste. Celui-ci a rendu public le fait que la mention «Sénégal» était inscrite en lieu et place du numéro de dossier de la famille demandeuse.

Si celle-ci n'obtenait pas de logement ce n'était donc pas parce qu'aucun appartement HLM n'était disponible mais parce qu'elle était d'origine sénégalaise…

Pour le Maire de Paris, les familles populaires sont mal venues dans les immeubles de la capitale, surtout dans les quartiers centraux, comme ici le 3e arrondissement, bien cotés. Quand, de plus, elles sont immigrées, car à la discrimination sociale s'ajoute la discrimination raciale, scandaleuse, de la Mairie de Paris, prise maintenant la main dans le sac.

L.P.

Envol de profits

A Colmar vient de s'ouvrir le procès de la catastrophe d'Habsheim qui fit trois morts et 121 blessés dans le crash d'un Airbus A320 en juin 1988.

Il a fallu attendre huit ans pour cela et pour… ne pas troubler le lancement commercial de cette version d'Airbus.

A la barre il y a des pilotes, des responsables d'Air France et de la sécurité aérienne et une grande absente : la direction d'Airbus. La justice ne va tout de même pas lui demander des comptes pour «quelques» victimes alors qu'elle engrange des profits !

Publicité mensongère

Un gros procès (15 000 plaignants) démarre contre une société spécialisée dans les loteries aux gagnants bidon, les promesses farfelues et l'envoi de gadgets à la place du matériel commandé.

Un bien plus gros procès (plus de 50 millions de plaignants) serait à faire contre les politiciens de gauche et de droite, qui ont promis, la «fin du tunnel», la baisse du chômage, et autres mensonges.

Mais là, il faudra agir à la place du tribunal.

Hypocrisie

Le magasin Crazy George's a rouvert en région parisienne. Il avait dû fermer car les autorités estimaient qu'il n'informait pas assez la clientèle du coût réel des produits vendus à crédit : deux à quatre fois plus cher qu'ailleurs, vu le système pratiqué et qui vise les plus pauvres.

Les étiquettes et panneaux informatifs ont changé, mais les pauvres le restent et continueront à payer au prix fort. La morale est sauve, les profits aussi.

La traversée de Pariche

Le maire de Paris veut limiter la circulation automobile dans la capitale. Vieille et bonne idée qui concerne d'ailleurs d'autres villes, en province. Il faudrait améliorer énormément les transports en commun, sans doute les rendre gratuits, ce qui permettrait de circuler plus vite, avec moins de pollution.

Mais l'idée principale de Tiberi c'est de limiter, voire interdire, l'accès des banlieusards. Paris débarrassé des pauvres, les riches auraient la voie libre…

Les tours infernales

Les professionnels de l'immobilier qui se sont enrichis en construisant des bureaux inutiles (3,8 millions de mètres carrés inoccupés en région parisienne) se lamentent de la baisse du marché, et réclament de l'État une «*législation fiscale plus adaptée*».

Nous avons déjà payé (via l'État et le Crédit Lyonnais, par exemple) pour les bétonneurs fous. Il faudrait leur redonner des briques ? Ca suffit comme ça : on leur jettera plutôt la pierre !

LUTTE OUVRIÈRE

Union Communiste (Trotskyste) – membre de l'Union Communiste Internationaliste

L'Union Communiste Internationaliste qui édite *Lutte Ouvrière*, nom sous lequel elle est connue en tant qu'organisation politique, regroupe des militants pour qui communisme et socialisme sont le seul avenir possible pour l'humanité menacée par les crises, l'épuisement des matières premières et des milieux naturels et les guerres dus à l'anarchie de la société actuelle divisée en classes sociales, minorité d'exploiteurs d'un côté et majorité d'exploités de l'autre. Une société qui repose sur la concurrence économique et l'égoïsme individuel.

Pour les militants de Lutte Ouvrière, le socialisme est aussi éloigné des politiques conservatrices de Mitterrand-Jospin que le communisme l'est de l'image qu'en a donnée la dictature stalinienne qui a régné en ex-URSS.

Nous sommes convaincus que les travailleurs sont seuls capables de remplacer le capitalisme par une société libre, fraternelle et humaine car ils constituent la majorité de la population et n'ont aucun intérêt au maintien de l'actuelle société. Mais pour cela ils devront détruire l'appareil d'État de la bourgeoisie, c'est-à-dire son gouvernement mais aussi ses tribunaux, sa police, son armée pour créer un régime où les masses populaires exerceront elles-mêmes le pouvoir en assurant un contrôle démocratique de tous les rouages de l'économie.

Nous disons aussi que les travailleurs n'ont pas de patrie et qu'un peuple qui en opprime un autre ne peut être un peuple libre. C'est pourquoi les militants qui animent ce journal s'affirment trotskystes, du nom du compagnon et continuateur de Lénine, qui a combattu le stalinisme dès son origine et a péri assassiné pour n'avoir jamais cédé. Nous sommes convaincus que c'est la seule façon d'être aujourd'hui réellement internationalistes, et communistes et socialistes révolutionnaires.

Adresser toute correspondance à :
LUTTE OUVRIÈRE – B.P. 233 – 75865 PARIS CEDEX 18 – FRANCE

La Société d'Éditions de Lutte Ouvrière – BP 233, 75865 PARIS CEDEX 18 – est une SARL au capital de 20 000 F, durée cinquante ans, à partir du 1er janvier 1970. Gérant : Michel Rodinson. Associés : René Marmaros, Isaac Szmulewicz, José Chatroussat. Directeur de publication et responsable de la rédaction : Michel Rodinson. Tirage : 14 400 exemplaires. Composition : [Et Associés]. Impression : Roto de l'Ile-de-France, 3 rue du Parc 93150 Le Blanc-Mesnil – 01 48 14 21 65. Commission paritaire des publications n° 64 995.

SOUTENEZ LUTTE OUVRIÈRE ! Les chèques de soutien à Lutte Ouvrière doivent être libellés à : Jean-Paul Rigollet, mandataire financier de Lutte Ouvrière, et à envoyer à : LUTTE OUVRIÈRE – BP 233 – 75865 PARIS CEDEX 18. Jean-Paul Rigollet a été déclaré le 23 décembre 1994 mandataire financier du parti «Lutte Ouvrière» conformément à la loi. Celle-ci dispose qu'il est seul habilité à recueillir les dons de personnes identifiées, et que tout don de plus de 100 F consenti à un mandataire doit être versé par chèque.

ABONNEMENTS À LUTTE OUVRIÈRE ET LUTTE DE CLASSE

	LUTTE OUVRIÈRE		LUTTE DE CLASSE
	1 an	6 mois	(1 an soit 10 n°)
France DOM-TOM	300 F	160 F	100 F
DOM-TOM, voie aérienne	390 F	200 F	140 F
Europe (soit zone postale 1)	420 F	210 F	100 F
Autres pays, voie ordinaire			
– Afrique francophone, Moyen-Orient, USA, Canada (soit zone 2)	450 F	230 F	140 F (comme voie aérienne)
– Autres pays d'Afrique, Amérique Centrale et du Sud, Japon, Asie du Sud-Est (soit zone 3)	520 F	270 F	140 F
– Océanie (soit zone 4)	540 F	280 F	140 F
Autres pays, voie aérienne			
– Afrique francophone, Moyen-Orient, USA, Canada (soit zone 2)	480 F	250 F	140 F
– Autres pays d'Afrique, Amérique Centrale et du Sud, Japon, Asie du Sud-Est (soit zone 3)	540 F	280 F	170 F
– Océanie (soit zone 4)	660 F	340 F	210 F

Envois sous pli fermé : tarifs sur demande

BULLETIN D'ABONNEMENT

NOM : .....

PRÉNOM : .....

ADRESSE : .....

.....

CODE POSTAL et VILLE : .....

.....

COMPLÉMENT D'ADRESSE : .....

.....

Je m'abonne à : **LUTTE OUVRIÈRE – LUTTE DE CLASSE**, pour une durée de :

.....

(rayer la mention inutile).

Ci-joint la somme de : .....

Règlement :
– par chèque bancaire ou postal à l'ordre de MICHEL RODINSON,
– par virement postal à MICHEL RODINSON, CCP 6 851 10 R – PARIS.

L'éditorial d'Arlette LAGUILLER

VIVE LA GRÈVE DES ROUTIERS !

Depuis plus de dix jours, la lutte des chauffeurs-routiers salariés est au premier plan de l'actualité. Et comme dans le cas de la grève des cheminots puis de l'ensemble de la fonction publique, de l'automne dernier, tous les sondages montrent que ce mouvement, en dépit des perturbations qu'il peut apporter dans la vie quotidienne de beaucoup de gens, bénéficie de la sympathie de la plus grande partie de la population. Ce n'est pas seulement que les bas salaires, les horaires infernaux, les conditions de vie que subissent les chauffeurs-routiers font que leurs revendications paraissent entièrement justifiées. Ce n'est pas seulement que tous les usagers de la route (et qui ne l'est pas, peu ou prou, de nos jours ?) ne peuvent qu'approuver des revendications dont la satisfaction améliorerait aussi la sécurité routière.

C'est que toute la population laborieuse, qui subit depuis des années les attaques incessantes du gouvernement et du patronat contre son niveau de vie, ne peut que se sentir solidaire de la lutte engagée par les travailleurs de la route. D'autant plus que les chauffeurs-routiers font la preuve chaque jour de leur détermination et qu'ils ont su trouver des moyens de lutte leur permettant, malgré leur dispersion au sein de petites entreprises, de peser suffisamment sur la vie économique pour que le gouvernement se soit senti obligé de proposer ses bons offices d'intermédiaire entre eux et leurs patrons.

Ce sont les employeurs qui avaient donné l'exemple de l'utilisation des barrages routiers constitués avec des poids lourds, lors du mouvement contre le permis à point de 1992, ou lors des toute récentes opérations pour obtenir un prix spécial pour leur gazole. Ils avaient dans ces occasions utilisé leurs chauffeurs salariés comme troupes. Ceux-ci ont eu bien raison de reprendre la méthode à leur compte, contre des patrons qui peuvent difficilement, aujourd'hui, crier que ce sont des procédés inadmissibles !

En multipliant ces barrages, les chauffeurs-routiers ne se contentent pas de faire pression sur leurs propres employeurs. Ils font aussi pression sur les patrons de toutes les entreprises, en particulier de celles qui travaillent « à flux tendu » (sans stock) et qui ont besoin des camionneurs pour apporter pièces ou matières premières dans leurs usines, ou emmener les produits finis. Ces gens-là sont puissants. Ils sont les mieux placés pour faire pression à leur tour sur les gouvernants auxquels mille liens les attachent, comme sur les patrons des entreprises de transport.

Ces barrages, en particulier les barrages « filtrants » qui laissent passer les véhicules particuliers mais bloquent le trafic des camions, constituent une forme de lutte qui demande des initiatives, de l'organisation et qui est plus difficile à organiser qu'un simple arrêt de travail. On le voit quand on rencontre sur sa route un de ces barrages « filtrants », ou dans les images que montre la télévision. Il y a effectivement un grand nombre de militants des syndicats de routiers qui sont engagés à la base de cette lutte pour qu'elle gêne le plus possible les grandes entreprises, tout en restant populaire. Tout comme il y a un nombre considérable de routiers prêts à braver les longues heures d'attente sur les barrages, les intempéries, les journées loin de la famille, pour assurer le succès de leur mouvement. Il faut espérer qu'à l'étage au-dessus, les dirigeants des syndicats, des confédérations feront preuve de la même détermination et n'accepteront pas que patrons et gouvernants s'en sortent en ne lâchant que des miettes.

Quoi qu'il en soit, les chauffeurs-routiers, en s'en prenant de fait à tous les patrons du pays pour contraindre leurs propres patrons à céder, ont raison. Ils doivent d'autant plus pouvoir compter sur notre complète solidarité. Et leur lutte vient à point rappeler quelle peut être la force de tous ceux qui font marcher la machine économique, quand ils utilisent, pour exiger leur dû, la place qui est la leur dans la société.

La prochaine réunion du
CERCLE LÉON TROTSKY
aura pour thème
COMMUNISME, ÉCOLOGIE ET ÉCOLOGISTES
Vendredi 13 décembre à 20 h 30
Salle de la Mutualité 24, rue Saint-Victor à Paris (5e)
Métro : Maubert-Mutualité Participation aux frais : 20 F

MEETING avec ARLETTE LAGUILLER
- à CHAMBÉRY
SAMEDI 14 DÉCEMBRE à 20 h 30
salle Jean-Renoir
30, rue Nicolas-Parent (derrière la poste)

HUIT JOURS DE LUTTE

L'actuel mouvement de grève des routiers salariés a été précédé, le 7 novembre dernier, par une manifestation nationale des patrons routiers qui avait perturbé la circulation dans l'est de Paris. 600 transporteurs avaient alors convergé vers le cours de Vincennes (12e arrondissement de Paris), à l'appel de deux organisations patronales : la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) et l'Union nationale des transporteurs routiers automobiles (Unostra).

Ces deux organisations représenteraient la moitié des 35 000 entreprises du secteur. Elles entendaient alors protester contre «*la hausse de leurs charges et la généralisation du dumping tarifaire qui tire leurs prix de vente sous les seuils d'équilibre*». Elles dénonçaient notamment le prix du gazole, qui a progressé de 70 centimes en un an.

Vendredi 15 novembre, une centaine de camions bloquaient les abords du sud de Lyon. Les deux organisations patronales envisageaient de multiplier des actions de ce genre en attendant de voir sortir quelque chose des déclarations du ministre des Transports, Bernard Pons, qui avaient suivi la journée du 7.

L'entrée en scène des chauffeurs salariés

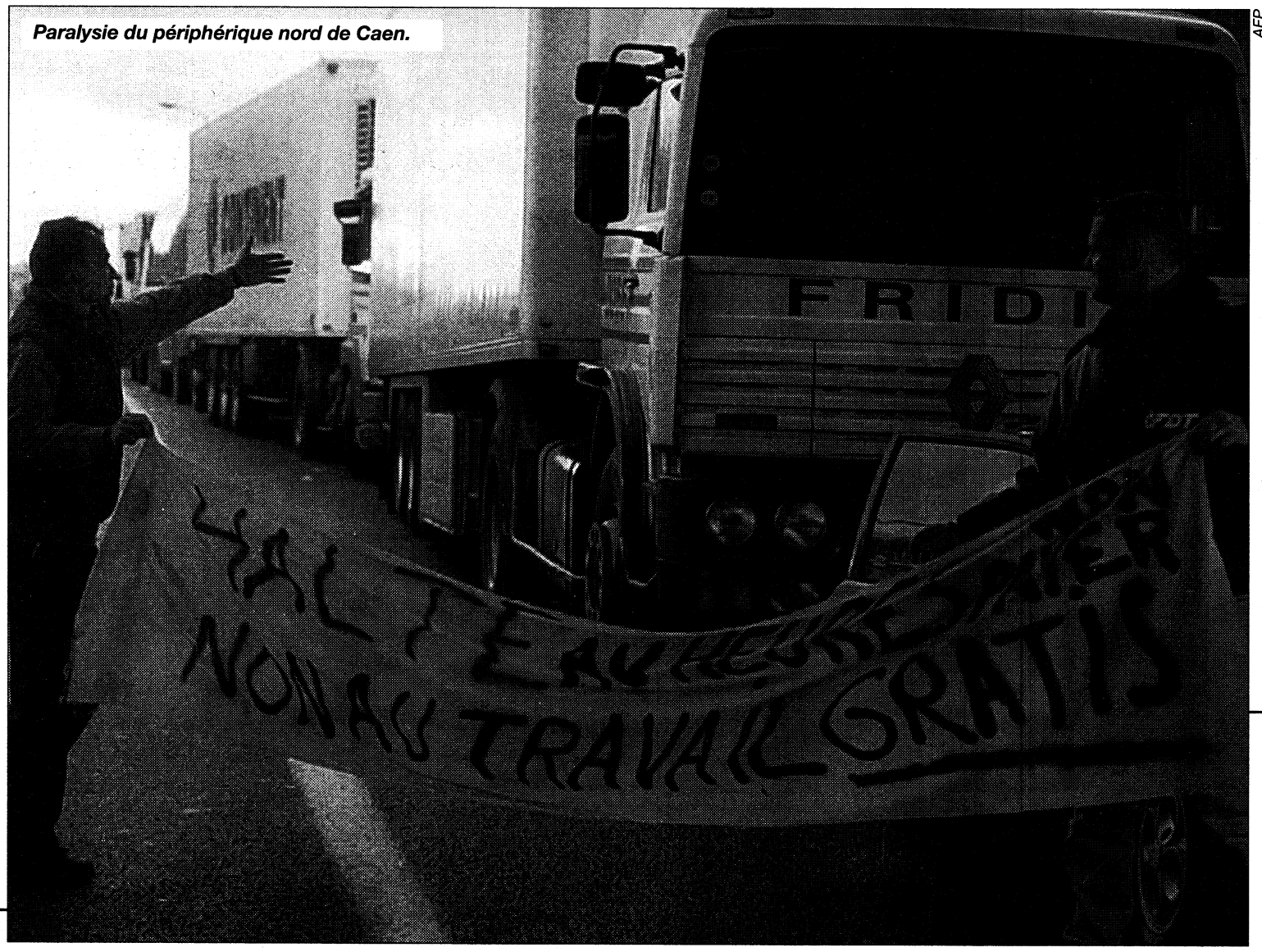
Mais le lundi 18 novembre, s'étaient les 200000 salariés du secteur qui étaient appelés à se mobiliser par les syndicats CFDT, CGT, FO, FNCR et CFTC. Les cinq fédérations syndicales réclamaient la réduction du temps de travail, le paiement des heures d'attente (et pas seulement des heures de route), l'arrêt des plans de licenciements et la création d'emplois stables. Elles exigeaient également la retraite à 55 ans pour les conducteurs.

Mardi 19, les barrages commençaient notamment autour de Bordeaux, la ville dont le maire est aussi le Premier ministre, Alain Juppé.

Dans la nuit du mardi 19 au mercredi 20, des barrages filtrants étaient installés dans la vallée du Rhône, autour de Lyon ainsi que dans la région de Toulouse. Le mercredi, une trentaine de villes de province étaient encerclées par des barrages de camions. Le trafic entre la France et l'Allemagne était bloqué à Strasbourg. Le tunnel de Fréjus était bloqué.

L'intersyndicale présentait ses revendications, notamment la réduction réelle du temps de travail avec embauches correspondantes; le paiement à 100% de tous les temps de travail; la retraite à 55 ans pour les chauffeurs et les métiers pénibles; l'augmentation des salaires; l'arrêt des licenciements et des plans dits sociaux; l'arrêt des emplois précaire; etc. Mais pour les patrons des routiers, il n'était pas question de paiement des heures de travail non conduites. En revanche, cherchant à impliquer le gouvernement, ils exprimèrent alors leur accord sur la retraite à 55 ans, en évoquant un possible alignement sur les conditions de retraite des cheminots...

Jeudi 21 novembre, les négociations devaient s'ouvrir, tandis que le blocus des routes était en train de s'élargir. Les chauffeurs



Paralysie du périphérique nord de Caen. AFP

LE CONFLIT DE 1992 ET L'ACCORD EN CAUSE

En juillet 1992, les routiers avaient bloqué tout le pays pendant deux semaines. Si le conflit avait été aussi lancé initialement par les patrons routiers, les revendications sociales des chauffeurs salariés s'étaient aussi exprimées en partie. Et, à la suite de ce conflit, avait été signé un «contrat de progrès», censé établir des règles sur les temps de conduite et les prix abusivement bas. A la suite de quoi, un accord sur le temps de travail avait été conclu le 23 novembre 1994 entre deux organisations patronales (l'UFT, Union des Fédérations des Transports, dont fait partie la FNTR, et l'Unostra) et deux syndicats ouvriers (CFDT et FO).

Si la durée de travail prévue dans cet accord est très supérieure aux 39 heures, on n'y raisonne plus en heures de conduite, mais en temps de service. Les temps de chargement et de déchargement étaient désormais en principe inclus dans le temps de travail.

L'accord prévoyait de ramener, à partir du 1er octobre 1995, le temps de travail à 242 heures par mois (à comparer aux 169 heures des autres salariés) ou à 60 heures sur une semaine isolée (ce qui les rapproche, avec un travail plus dur, de l'horaire des gardiens d'usine). Il était prévu, au 1er janvier 1997, de ramener l'horaire à 232 heures par mois ou 56 heures par semaine, puis à 200 heures par mois en 1999, sous réserve que l'ensemble de la profession se livre à un bilan de l'application de l'accord avant de se lancer dans cette nouvelle diminution.

Selon la FNTR, la moitié seulement de ses entreprises adhérentes auraient signé le fameux contrat, et les représentants patronaux des entreprises signataires ont demandé au gouvernement une extension des contrôles de l'inspection du travail vis-à-vis des entreprises non signataires.

C'est aussi pour que le contenu de ce contrat passe dans la pratique que les chauffeurs luttent aujourd'hui. Et cela vaut aussi bien pour les entreprises non signataires que pour les autres. Selon la CFDT, tout au plus 5% des 35 000 entreprises l'appliquent, soit 1 750 entreprises, en gros celles qui ont plus de 50 salariés.

J.F.

ROUTE OU RAIL, IL FAUDRAIT CHOISIR?

Faux. Il serait souvent possible de combiner les deux, en développant les wagons porte-containers ou en transportant les camions sur des wagons («ferroutage»). Ce qui combinerait les économies en argent, en énergie, en protection de la nature, en sécurité du transport en commun – un camion de 35 à 45 tonnes consomme deux fois et demie plus d'énergie par tonne transportée et par kilomètre qu'un train complet – à la souplesse du transport par route.

DES CHAUFFEURS-ROUTIERS

essayaient notamment de bloquer les dépôts de carburants de Bordeaux, Caen et d'autres dans le Sud-Est.

Vendredi 22, d'autres dépôts de carburant étaient visés : dans les Bouches-du-Rhône (Martigues-Lavéra, Fos-sur-Mer) et les Pyrénées-Atlantiques (le dépôt d'Elf-Aquitaine à Lacq). Les barrages filtrants s'étendaient aux autoroutes A1, A6 et A7.

Des négociations pour rien

La nuit de négociations du 22 au 23 novembre a été suivie d'une déclaration du représentant de l'organisation patronale UFT, qui s'est félicité des «*avancées d'ores et déjà obtenues*», notamment selon lui, «*la retraite à 55 ans*» et «*le paiement des heures travaillées*». Mais ce n'était que des mots, car les discussions achoppaient sur le mode de calcul du temps de travail…

La pression des routiers en lutte se rapprochait alors de Paris en bloquant la plate-forme routière de Rungis où 6 000 camions transitent chaque jour.

Le vendredi 22 au soir, Nicole Notat, au nom de la CFDT, dont la fédération des transports (opposante à Notat) organise le plus grand nombre des routiers syndiqués (18%), avait appelé les routiers «*à monter sur Paris dès lundi*», en cas d'échec des négociations du week-end. Blondel, au nom de FO, se contentait d'un communiqué de soutien.

Samedi 23, un médiateur, Robert Cros, qui avait participé à la négociation du conflit de 1992, était nommé par le gouvernement.

A propos des négociations du week-end, les responsables de l'intersyndicale déclarèrent : «*On n'a avancé sur rien, on a même plutôt reculé*». Les représentants du patronat ne considéraient plus désormais «*comme bien fondée la demande des conducteurs salariés d'une retraite à 55 ans*».

Tout le week-end des 23 et 24, on put voir des manifestations de solidarité envers les routiers en grève : les automobilistes donnant de l'argent aux barrages filtrants, les paysans du MODEF amenant des vivres aux grévistes. Les journalistes en quête de râleurs contre la grève en restaient plutôt pour leurs frais, un sondage indiquant que 74% des Français étaient favorables à ce mouvement.

Lundi 25, tandis que les patrons trouvaient inacceptable une augmentation des salaires d'au moins 10% (alors que 4% étaient déjà programmés pour janvier prochain), le mouvement allait continuer de se renforcer. Les fédérations de cheminots CGT, FO, CFDT, CFTC et autonomes invitaient les cheminots à élargir le mouvement «*par les moyens qu'ils jugeront utiles*».

Dès mardi 26, on apprenait que les cheminots du dépôt de Sotteville-les-Rouen, en Seine-Maritime, avaient voté la grève reconductible. Le soir même, à 20h30, ils occupaient un pont ferroviaire, bloquant le trafic entre Rouen et Paris.

Au niveau confédéral, la CGT proposait d'organiser, mercredi 27, «*une journée nationale d'action et de rassemblement autour des grévistes*», parlant de «*l'impérieuse nécessité de faire grandir la pression sociale*». Blondel, après une entrevue avec le ministre des Transports, parlait de prendre des «*initiatives très précises*», sans dire lesquelles, en cas d'échec des négociations. Fidèle à son orientation, la patronne de la CFDT estimait, en revanche, qu'étendre le conflit à d'autres secteurs «*serait rendre le plus mauvais service aux routiers car ils seraient alors les dindons de la farce*».

Mais les grévistes interrogés avaient le moral : «*Pas question de lâcher le morceau !*», déclaraient-ils. Et c'est bien ce qui compte le plus.

Jacques FONTENOY

Blocage du périphérique de Lyon.

LE PROGRÈS N'EST PAS AU BOUT DE LA ROUTE

Les chauffeurs routiers salariés, parce qu'ils se sont mis en rogne et ont bloqué les routes, ont fait la démonstration du rôle qu'ils jouent dans le fonctionnement de l'économie, tout comme les autres catégories de travailleurs. Salutaire rappel à ceux qui, quand tout fonctionne, pérorent sur la disparition de la classe ouvrière, et qui ne la redécouvrent que périodiquement, surpris de son existence, de sa combativité et de ses conditions de vie.

Aujourd'hui, il existe 35 000 entreprises de transport routier, qui emploient 200 000 salariés et qui assurent 68,4% du transport des marchandises, 28,4% étant assurés par le rail, et 3,2% par voie d'eau. Des entreprises de toutes les tailles, en majorité petites – en 1989, on en comptait 38,8% qui n'avaient qu'un seul employé, le propriétaire du camion – et quelques-unes grandes, voire très grandes.

Si on en est arrivé à cette prédominance de la route, ça n'est pas par la vertu des lois du marché, selon le mythe répandu par les champions de la libre concurrence qui prétendent que c'est le meilleur, c'est-à-dire le plus efficace, qui au bout du compte gagne la course du progrès.

Balivernes. Si la route l'a emporté, c'est avant tout grâce aux mesures prises par les gouvernements successifs pour favoriser le «tout camion», au détriment du rail.

Le choix de développer, à partir de 1955, le système autoroutier – dont la construction et la gestion ont été concédées à des entreprises privées, ce qui a permis au passage aux quelques grosses entreprises du BTP d'engranger de plantureux bénéfices – a favorisé le développement du trafic, et du même coup celui des transports par la route. Cette logique n'a fait que s'accélérer. Au point qu'en 20 ans le trafic des marchandises par la route a augmenté de 70%. Au point aussi, mais on est plus discret sur cet aspect, que les sociétés d'autoroutes se sont endettées à hauteur de 121,6 milliards de francs, pour étendre leurs réseaux, un endettement du même ordre que celui de la SNCF. Mais on préfère montrer du doigt le service public.

L'État a pesé en faveur du développement du transport par la route, en faisant bénéficier le fret routier d'avantages qui lui permettaient d'affronter dans les meilleures conditions la concurrence du rail : tarif largement détaxé du gazole, taxe à l'essieu réduite, tarifs de péage allégés.

Le coût de cette politique pour les travailleurs de la route, on le voit ces jours-ci dans les reportages montrant leurs conditions de travail et leurs salaires. Mais s'y ajoute aussi le coût pour la collectivité, qui se traduit par une pollution accrue, par la dégradation du réseau routier, par la multiplication des accidents matériels et corporels et aussi par la dégradation incessante des transports en commun. Ce coût, les services du ministère de l'Industrie l'ont même chiffré à 24 milliards de francs par an, et le ministère de l'Environnement à quatre fois plus.

Telles sont les conséquences du choix du «tout camion». Les seuls qui y trouvent leur compte sont les capitalistes, ceux de la profession, en même temps que ceux qui utilisent les services des transporteurs routiers, le grand commerce et les industries.

FLUX TENDU, PROFITS GONFLÉS

Le transfert du transport des marchandises du rail vers la route serait un progrès : meilleure souplesse dans le transport qui peut se faire de la sorte de porte à porte, et qui du coup permet aux entreprises industrielles, aux grands commerces de réduire au minimum les frais de stockage, donc moins de surface d'entrepôts, moins de marchandises – donc d'argent – immobilisées. Nous sommes à l'ère triomphante du flux tendu.

Mais qui profite de ces économies ? Pas les travailleurs du transport, qui en plus du temps passé au volant dans des conditions éreintantes et dangereuses pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route, doivent souvent participer au chargement ou au déchargement de leur cargaison, et sinon attendre que les transbordements de marchandises se fassent, sans que ce temps d'attente leur soit compté. Pour eux, ce flux tendu signifie une tension accrue, pour respecter des délais toujours plus serrés. Une incessante course contre la montre pour gagner du temps et des salaires qui, si on prend en compte le temps passé sur la route et hors de chez soi, dépassent dans bien des cas à peine le SMIC.

Progrès pour les consommateurs, alors ? Pas plus. Car en dépit de ces gains de productivité, les prix des marchandises à la consommation ne diminuent pas.

Progrès pour qui, alors ? Pour les profits… A quoi, et à qui ça sert ? Pas aux hommes et aux femmes, pas à la société, pas à la collectivité.

Depuis plusieurs années, il existe au sein de notre organisation une tendance minoritaire. Cette tendance soumet des textes différents de ceux de la majorité au vote de nos camarades lors de nos conférences nationales. Mais elle s'est exprimée aussi, à chaque fois qu'elle l'a désiré, dans les bulletins intérieurs de notre organisation.

Ces camarades ont demandé à se constituer en tendance structurée ou, autrement dit, en fraction.

C'est pourquoi ils s'expriment dorénavant chaque semaine à cet endroit, dans les colonnes de notre hebdomadaire, parfois pour défendre des opinions identiques ou semblables à celles de la majorité, parfois pour défendre des points de vue différents.

TRIBUNE

VIVE LA LUTTE DES ROUTIERS !

Depuis leurs premiers jours de grève des 18 et 19 novembre, les routiers multiplient les actions spectaculaires de blocage et autres barrages filtrants autour des villes ou des dépôts de carburant. Ils luttent contre la baisse des salaires. Ils luttent contre l'usure au travail, jusqu'à 18 heures par jour, et jusqu'à 60 ans. Ils luttent contre les heures non payées à attendre la fin des chargements ou des déchargements, et contre la course contre la montre que des employeurs négriers leur imposent au détriment de la sécurité collective.

Réduction du temps de travail, création d'emplois stables, hausse des salaires et retraite à cinquante-cinq ans pour les conducteurs et les travailleurs chargés de travaux pénibles : dans leurs revendications, tous les travailleurs peuvent se reconnaître. D'ailleurs, malgré la gêne, la population manifeste sa compréhension sur les barrages, et l'exprime dans les sondages : 74 % des personnes sympathisent avec les routiers en lutte, selon un sondage Ipsos. Car les travailleurs dans leur ensemble se retrouvent dans la colère exprimée par une partie d'entre eux, les salariés de la route.

Au nom de la concurrence on tente de leur faire admettre que pour leurs patrons il n'est pas possible de satisfaire leurs revendications sans risquer de mettre la clé sous la porte. Et on leur demande de choisir entre crever au travail ou se retrouver au chômage. Ce chantage pour imposer des salaires toujours plus bas, des horaires de travail toujours plus dingues, une flexibilité toujours plus grande, c'est le même que l'on fait à tous les travailleurs. La concurrence, les lois du marché devraient paraît-il s'imposer à tous. Dans quel but ? Pour le plus grand profit du capital. Eh bien les routiers n'acceptent pas ce chantage, et ils ont raison.

Si les capitalistes, petits patrons ou grands patrons, peu importe, ne sont pas capables d'assurer des conditions de vie normales à ceux qui travaillent ou d'assurer du travail à tout le monde, il ne faut pas alors les laisser dicter leurs lois à toute la société, il faut les exproprier ! Les travailleurs organiseront l'économie à leur place puisque les patrons de toute façon ne sont pas capables de la faire fonctionner normalement et ne sont que des parasites du travail.

La lutte des routiers montre que les travailleurs eux sont indispensables, car ce sont eux qui font fonctionner l'économie. Sans leur travail tout peut être bloqué. Et ce que les routiers prouvent à leur échelle, celle de quelques dizaines de milliers de travailleurs, donne une idée de la puissance que pourrait avoir un mouvement de tous les travailleurs en même temps. Ceux du rail comme de la route, ceux de l'industrie comme des services, ceux du secteur public comme ceux du secteur privé.

Les routiers sont dispersés dans de multiples entreprises. Ca ne les empêche pas de se retrouver tous ensemble. Pourquoi ne pourrait-on pas retrouver ensemble les travailleurs de toutes les entreprises dans un même mouvement, dans une grève générale ? Car c'est un nouveau Mai 68 ou nouveau Juin 36 qui est à l'ordre du jour si nous voulons enrayer la dégradation des conditions d'existence de la classe ouvrière, tant de celle qui travaille que de celle qui se retrouve condamnée au chômage. Et c'est précisément la perspective d'un tel mouvement que craignent le gouvernement et le patronat. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle le gouvernement s'est empressé de se mêler de l'affaire et de chercher à faire cesser la grève des routiers sur quelques concessions, avant qu'elle ne donne des idées aux autres travailleurs.

Oui, il faut une véritable lutte de l'ensemble des travailleurs. Pas des journées d'actions dans le désordre, émiettées secteur par secteur, comme les syndicats en ont organisé encore la semaine même qui a précédé le début de la grève des routiers. Oui il faut une vraie grève générale. Et c'est à tous les travailleurs conscients de cette nécessité, d'œuvrer dans cette direction en dépit de toutes les réticences que peuvent y mettre les dirigeants syndicaux.

Éditorial des bulletins d'entreprise « L'étincelle » du 25/11/96 publiés par la fraction.

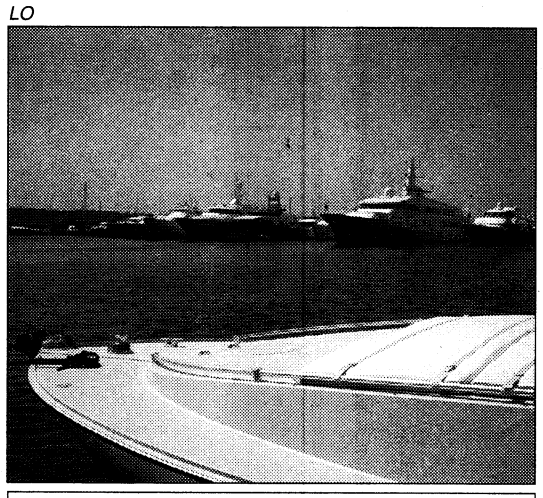
Leur société

Allégement de l'ISF

POUR NE PAS TRAUMATISER LES RICHES !

Dans le projet de budget actuellement en discussion au Parlement, la majorité gouvernementale prépare un nouveau cadeau pour les plus riches, ceux qui payent l'impôt dit de « solidarité sur la fortune », l'ISF. Il s'agit de quelque 170 000 personnes dont la fortune personnelle dépasse les 4,6 millions de francs. Mais les objets d'art, les tableaux de maîtres, les biens professionnels et en partie les propriétés rurales n'entrent pas dans le calcul de la fortune imposable ! Cet impôt est très modeste, puisque son taux va de 0,5 % à 1,5 %, et qu'il est en partie plafonné. Il ne rapporte que quelque 8 milliards à l'État.

LO



Yachts dans le port de Cannes. Il est pénible, pour les riches, d'être montrés du doigt.

La commission des finances du Sénat se propose d'abaisser ce plafond au-dessus duquel l'imposition ne progresse plus. Et comme le gouvernement veut réduire le déficit budgétaire, ce nouveau cadeau aux plus riches sera donc payé, comme les autres, par les salariés dont les impôts ne cessent d'augmenter.

La justification donnée par Alain Lambert, le sénateur auteur du projet, ne manque pas de cynisme. D'après lui, l'ISF « *est vécu comme une punition par les redevables* » et, a-t-il ajouté, « *j'ai compris que le président de la République souhaite que ce mal-vivre des redevables de l'ISF soit pris en compte* » ! Il faut donc faire des ristournes aux riches sur leurs impôts pour qu'ils ne se sentent pas mal à l'aise d'être si riches… Les pauvres, qui n'ont pas ce type de malaise, pourront, eux, continuer à payer ! Les états d'âme des milliardaires touchent manifestement beaucoup plus Chirac et les sénateurs qui ont approuvé ce projet que les difficultés matérielles des plus modestes.

Le sénateur Lambert a par ailleurs assuré que « *le patrimoine est honorable lorsqu'il est mis au service de l'économie et de l'emploi* ». Il voudrait faire croire, comme un certain nombre de ses collègues, que si on allège les impôts des riches cela favorisera la création d'emplois ou du moins que cela empêchera peut-être d'en perdre certains. Car, selon lui, plus on impose les riches, plus ils ont tendance à aller placer leur fortune ailleurs. Le groupe RPR du sénat soutient ainsi la proposition sous prétexte « *d'éviter toute délocalisation fiscale due à l'imposition excessive du patrimoine* ». Un autre sénateur a même affirmé : « *Dans une économie où circulent librement les hommes, les entreprises et les capitaux, il faut cesser de porter des jugements moraux sur la fiscalité et les remplacer par des réflexions économiques* ».

En somme, pour retenir les grandes fortunes, il n'y aurait pas d'autre solution que d'alléger encore leurs impôts, c'est-à-dire les amadouer avec de nouveaux cadeaux ! Encore un mensonge éhonté pour faire accepter à la population laborieuse la nécessité de ces scandaleux avantages donnés aux plus riches. Mais, depuis le début de la crise, tous les cadeaux que les gouvernements leur ont faits n'ont en rien diminué le chômage et créé des emplois.

Et pourquoi ne pourrait-on pas, par la contrainte, empêcher les riches de se livrer aux opérations spéculatives, aux déplacements sans contrôle de leurs capitaux ? Bien sûr qu'il serait possible de les obliger à prendre sur une partie de leur fortune pour sauvegarder les emplois et même en créer, afin de permettre à chacun de vivre décemment de son travail, même dans cette période de crise. Il serait possible d'interdire toute spéculation, en réquisitionnant sans indemnité leurs biens immobiliers, leurs propriétés, leurs châteaux, leurs entreprises ; il serait possible de geler leurs comptes en banque et de saisir leur portefeuille d'actions.

Sans doute, cela demanderait une volonté politique que nos gouvernants, de droite comme de gauche, n'ont pas car ils sont précisément au service de ces gens-là. Mais la population laborieuse, elle, n'a aucune raison d'accepter toujours de se sacrifier pour que les riches puissent continuer à recevoir des cadeaux avec l'argent de l'État, et à s'enrichir insolemment pendant que le reste de la population s'appauvrit.

Dominique CHABLIS

Les fonds de pension pour les salariés du privé

QUAND L'ÉTAT VEUT SE DÉSENGAGER DU PAIEMENT DES RETRAITES

Prenant prétexte de l'incapacité croissante des régimes de retraite existants à garantir aux salariés une pension décente, la majorité des députés vient de donner son feu vert au système des fonds de pension pour l'ensemble du secteur privé.

En plus du régime général et du régime complémentaire, les salariés pourront ainsi cotiser volontairement à des organismes privés afin de se constituer un petit pécule qui, à l'heure de la retraite, leur sera reversé sous forme de rente et éventuellement en partie sous forme d'un capital.

Il est évident que ce système consacre un peu plus le démantèlement des régimes de retraite, car l'État aura désormais beau jeu de se décharger du problème de l'équilibre des comptes des régimes généraux et régimes complémentaires et de la diminution des pensions versées, en renvoyant les salariés vers ce système privé pour s'assurer de quoi vivre décemment leurs vieux jours. Or seuls les salariés qui ont des revenus suffisants pourront bénéficier de ces fonds de pension. Les RMIstes, les chômeurs, les abonnés aux petits boulots et aux CDD, les intérimaires, les SMICards et plus généralement tous ceux qui ont du mal à joindre les deux bouts n'auront pas les moyens de se constituer cette épargne. Et beaucoup d'autres ne pourront pas épargner suffisamment pour que la rente servie améliore réellement leur niveau de vie de retraités. En revanche, les PDG et autres cadres supérieurs, à défaut d'avoir des garanties quant au rendement de leur épargne, y gagneront au moins sur le plan immédiat de leurs impôts, puisque les députés ont admis que les cotisations versées, dans la limite de 10 % du salaire annuel, soient déductibles du revenu imposable.

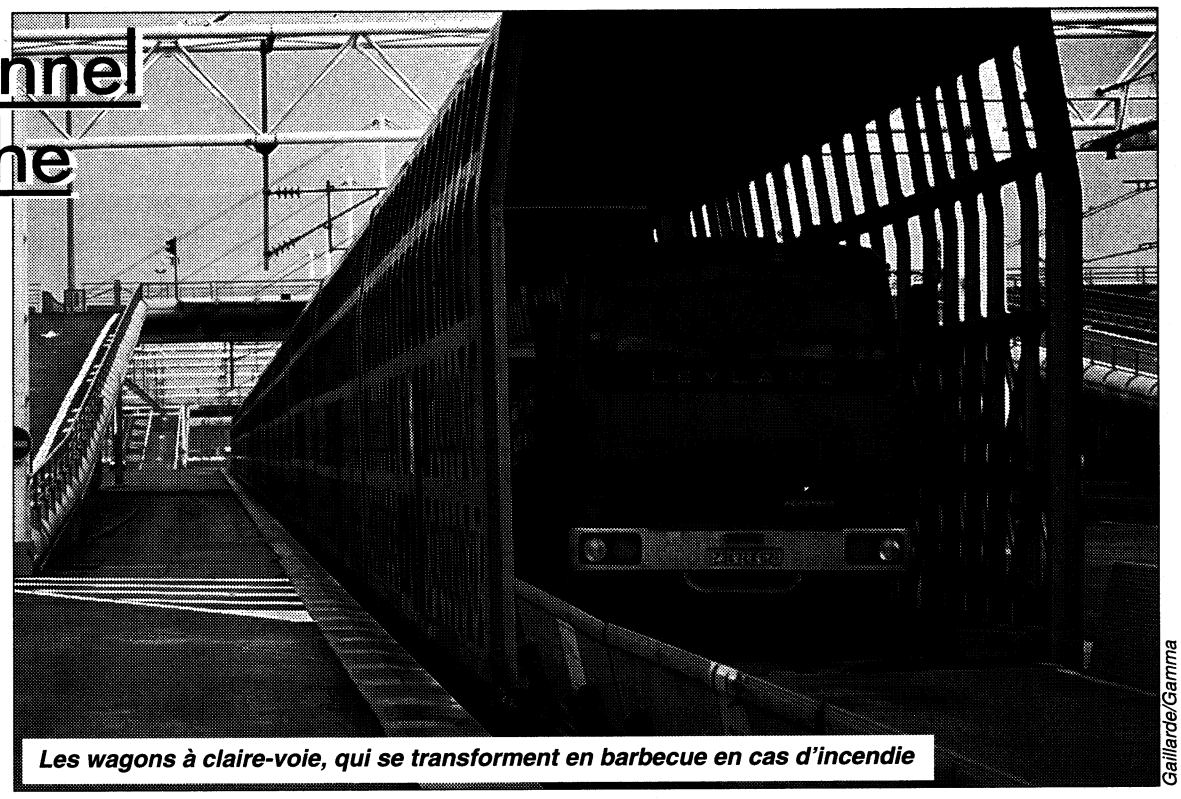
Seront également gagnants les patrons qui accepteront de compléter les versements de leurs salariés, puisque le projet des députés prévoit, dans ce cas, de leur octroyer une nouvelle déduction sur leurs cotisations sociales.

Si les comptes de la Sécurité sociale – et donc le régime général des retraites – risquent d'y perdre 10 milliards supplémentaires de recettes annuelles, si les salariés seront ainsi soumis à de nouvelles cotisations, en revanche du côté des banques et des assureurs français, qui réclamaient depuis longtemps la constitution de ces fonds de pension, on se frotte déjà les mains à l'idée de récupérer cette manne qui devrait atteindre entre 30 et 50 milliards de francs collectés chaque année. C'est autant de capitaux qu'ils pourront utiliser pour spéculer à la Bourse, sur les marchés financiers et servir de juteux bénéfices à leurs actionnaires.

R.M.

L'incendie du tunnel sous la Manche

LES DESSOUS CRIMINELS DU PROFIT



Les wagons à claire-voie, qui se transforment en barbecue en cas d'incendie

Gaillarde/Gamma

Après une semaine de communiqués aussi vagues que contradictoires de la part des cinq sociétés exploitantes du tunnel sous la Manche, on finit par avoir une idée de l'importance de l'incendie du 18 novembre, survenu dans une navette emmenant des camions de France en Grande-Bretagne.

En plus de la navette elle-même, l'incendie aurait détruit les installations électriques et déformé les rails sur un kilomètre dans l'un des deux couloirs ferroviaires du tunnel. Plus grave, la chaleur intense du feu, allant jusqu'à 1000 degrés et plus, aurait gravement endommagé les anneaux en béton et les éléments en acier qui constituent l'armature du tunnel, au point qu'il faille aujourd'hui refaire des test approfondis sur l'ensemble de la structure de cette partie du tunnel, avant même de pouvoir procéder aux travaux de réparation qui seront considérables.

Heureusement, les conducteurs des camions, qui étaient rassemblés dans un wagon derrière la motrice de tête, s'en sont tirés indemnes, évacués par un passage d'entretien. Mais on peut se demander ce qui se serait passé s'il s'était agi au contraire d'une rame Eurostar ou d'une navette emportant des voitures, où les passagers restent dans leurs véhicules.

Plus de points obscurs que de réponses

Une chose est sûre. L'une des causes, sinon de l'incendie lui-même dont on ignore l'origine, en tout cas de son importance, est l'utilisation de wagons à claire-voie qui, à la vitesse de 120 km/h à laquelle roulait la rame, ont attisé les flammes et les ont sans doute propagées très rapidement le long de la rame. Or il s'agissait là d'un danger connu, signalé avant l'ouverture du tunnel par divers organismes chargés du contrôle de la sécurité, mais qu'Eurotunnel avait choisi d'ignorer parce que cela aurait réduit la capacité de ses rames.

Mais il reste bien d'autres points obscurs sur lesquels personne ne s'est expliqué, et qui laissent entrevoir la possibilité de négligences tout aussi sérieuses, voire criminelles. Ainsi, par exemple, pourquoi le centre de contrôle a-t-il laissé s'engager la rame dans le tunnel alors que, selon le journal *Le Monde*, un employé des voies aurait signalé que de la fumée s'en échappait 800 mètres avant ? On parle de manque de temps et on prétend qu'une fois la rame dans le tunnel, il fallait qu'elle le traverse entièrement parce qu'il lui était « interdit » de reculer. Pourtant il est déjà arrivé à des rames de reculer dans le tunnel en cas d'incident ; alors pourquoi pas celle-là ? A cause du trafic qui venait derrière et qui aurait été immobilisé ?

Et on pourrait aligner ainsi une longue série de questions, comme l'a fait la presse, sur les procédures d'urgence qui n'ont pas fonctionné par exemple, ou sur la rapidité d'intervention des pompiers de part et d'autre de la Manche (bien sûr la presse française a accusé les Britanniques de retard, et réciproquement).

Les profits d'abord

Pendant une semaine, les diverses compagnies concernées ont laissé planer le doute sur les possibilités de redémarrage du trafic, malgré ces éléments d'information qu'elles ne pouvaient pas manquer d'avoir, avec sans doute bien d'autres. Elles cherchaient manifestement à rassurer clients et actionnaires, voire tentaient de camoufler leurs propres responsabilités. Et cela en dit long sur la confiance que l'on peut avoir en elles, s'agissant de la sécurité dans le tunnel.

On peut noter d'ailleurs que, pas plus tard que le mois dernier, Eurotunnel a engagé un programme de suppressions d'emplois dans le personnel de sécurité ! Le syndicat anglais des transports vient de porter devant les tribunaux le cas de douze employés à la sécurité licenciés dans ce cadre, cinq jours à peine après l'incendie ! Et puis, une semaine après l'incendie, alors que les tests de structure n'avaient même pas été effectués, Eurotunnel a donné son feu vert à la reprise du trafic de fret vers la Grande-Bretagne, à la demande de grandes entreprises menacées de se trouver à court du fait de la grève des camionneurs français – en particulier Ford dont l'usine de Dagenham était paralysée faute de moteurs.

Quant aux passagers qui seraient rassurés à l'idée qu'après tout, ils peuvent toujours se rabattre sur les ferries, qu'ils ne se bercent pas trop d'illusions. Une partie des vieux ferries qui ont été remis en circulation, pour faire face à la demande accrue causée par la fermeture du tunnel, n'ont jamais été rénovés pour se conformer aux recommandations de la commission d'enquête mise en place à la suite des 191 morts de la catastrophe du *Herald of Free Entreprise*, à Zeebrugge en 1987.

François ROULEAU

Zaïre-Rwanda

L'ÉTAT FRANÇAIS FOURNISSEUR D'ARMES AUX MASSACREURS

Dans leur débâcle militaire, les milices hutues qui contrôlaient les camps de réfugiés au Zaïre ont abandonné des documents très compromettants, dans un autobus qui servait, semble-t-il, de local pour des archives. Il y est question de commandes de bombes, missiles, cartouches, grenades et autre matériel de guerre.

Turpin/Gamma

Des rebelles montrent des armes prises aux troupes zaïroises.

Massacre au camp de Mugenga. Probablement les milices hutues ont voulu empêcher des réfugiés de rentrer au Rwanda.

Scully/Gamma

Les documents, marqués « secret », s'adressent ou émanent de diverses sociétés, comme la SOFREMAS et Luchaire pour la France, Herstal pour la Belgique (aujourd'hui filiale du groupe français GIAT industries), de Mil-Tec Corporation pour la Grande-Bretagne, etc.

Et selon un rapport d'une commission de l'ONU, connu mais pas encore officiel, dix-huit pays seraient impliqués dans ce trafic de fournitures militaires pour l'ancienne armée rwandaise et les milices Interahamwe, les extrémistes hutus organisateurs des massacres commis au Rwanda en avril 1994, et qui ont été chassés par l'armée à dominante tutsie qui a pris le pouvoir dans ce pays.

Le problème est que, dès le début des massacres le 8 avril 1994, la France a officiellement instauré un embargo sur les armements pour ne pas avoir l'air de soutenir les massacreurs, et l'ONU a fait de même, deux mois plus tard. Jusqu'à cette date, tout aussi officiellement, l'État français soutenait le régime rwandais. Mais les documents découverts dans l'autobus abandonné montrent que les livraisons d'armes ont continué bien après l'embargo. Elles se faisaient par avion, en utilisant l'aéroport de Kinshasa, avec l'évidente implication des autorités zaïroises.

Au fond ces révélations n'en sont pas vraiment. Les restes de l'ex-armée rwandaise et des Interahamwe repliés au Zaïre étaient pourvus en armements qui venaient bien de quelque part. Si certaines armes avaient été emportées dans leur fuite, il fallait bien ne serait-ce que les approvisionner en munitions.

Devant ces révélations les autorités françaises, bien embarrassées, ont choisi de tout nier en bloc. Les documents, selon elles, ne signifient rien, car ils n'auraient pas été suivis de livraisons. Ce seraient des bons de commande rédigés pour rien. Le croira qui voudra. Le Quai d'Orsay prétend aussi qu'il a fait enquêter auprès des douanes, qui lui auraient certifié qu'aucune livraison d'armes n'a eu lieu après la date de l'embargo.

Mais même si l'on admet que les douanes ne soient pas impliquées, on peut aussi penser que les autorités françaises n'étaient pas assez stupides pour organiser des vols directs de la France au Zaïre. Les avions pouvaient transiter par Le Caire, Tunis, etc.

Mais, outre la question des armes, il y a celle de l'argent : qui payait ? Les marchands de canons n'ont pas l'habitude de travailler pour la gloire. L'explication qu'on est en train de nous servir est la suivante : les milices hutues détournaient l'aide humanitaire gratuite et la revendaient aux réfugiés. Avec l'argent ainsi ramassé elles pouvaient acheter des armes. Drôle d'explication ! Que les milices aient détourné une partie de l'aide, c'est un fait. Qu'elles aient essayé d'en monnayer une partie, c'est probable. Mais que pouvaient-elles obtenir financièrement de réfugiés démunis vivant sous des tentes, et qui ne survivaient que… grâce précisément à l'aide humanitaire ? Pas grand-chose, évidemment.

Les milices hutues étaient donc vraisemblablement financées par la France, pour les achats à l'étranger, et pour les achats en France l'État devait payer directement les sociétés françaises SOFREMAS, Luchaire ou autres. Les documents concernant ce financement doivent se trouver bien à l'abri dans quelques coffres, en France, et non sur les champs de bataille du Zaïre.

De plus rien ne garantit qu'en ce moment même il n'y a pas de livraisons militaires de la France à ses alliés, les milices hutues et sans doute aussi l'armée zaïroise.

On mesure en tout cas l'hypocrisie monumentale des autorités françaises qui prétendent vouloir envoyer des troupes dans cette région d'Afrique pour une « action humanitaire » !

André VICTOR

Belgique

En Belgique, samedi 16 novembre, plusieurs quotidiens flamands de droite mettaient en cause deux ministres francophones : Elio Di Rupo (Parti Socialiste), vice-Premier ministre du gouvernement fédéral, et Jean-Pierre Grafé (Parti Social Chrétien), ministre de l'Enseignement de la Communauté française et ministre régional wallon. Selon des « fuites » un jeune garçon arrêté pour vol déclarait avoir eu à l'âge de 15 ans des relations sexuelles avec ces deux ministres. Sur base de la loi qui définit la « majorité sexuelle » à 16 ans, les deux ministres pouvaient donc être condamnés pour pédophilie.

Il est vrai que, dans les jours suivants, il s'est avéré que le jeune dénonciateur était aussi toxicomane et surtout mythomane. Il aurait l'habitude de se faire passer pour fils de prince

Allemagn

A la mi-novembre a eu lieu à Dresde un congrès extraordinaire du DGB, le grand syndicat allemand qui, d'après ses propres chiffres, regrouperait 9,3 millions de salariés.

L'objectif de ce congrès n'était pas, après les mouvements de grève et les manifestations de ces derniers mois contre le « paquet d'économies » du gouvernement (70 milliards de réduction des budgets sociaux, dont la réduction de 100 à 80 % des indemnités maladie, l'augmentation de l'âge de la retraite à 65 ans et la hausse des cotisations de l'assurance-vieillesse), de faire le point sur les luttes de cette année et de discuter des moyens pour inverser le rapport de force en faveur de la classe ouvrière, alors que le gouvernement a réussi à faire passer ses mesures d'austérité. Non, l'urgence, pour les dirigeants syndicaux, était de doter le DGB d'un nouveau programme fondamental, en le « modernisant » et se débarrassant des « archaïsmes » que contenait le précédent.

Un programme qui vante l'économie de marché

Désormais donc, et même si un certain nombre de délégués ont

SCANDALES À RÉPÉTITION ... ET POLITIQUE D'AUSTÉRITÉ

et, d'après eux, il ne pouvait pas avoir eu de relation sexuelle avec ces deux ministres aux périodes indiquées. Mais, aux remous créés par ces révélations publiques concernant deux ministres, s'ajoutent maintenant l'écœurement et la crainte devant les méthodes de la police.

Un grand déballage

La commission parlementaire sur l'enquête autour de l'affaire Dutroux, en présence de membres des familles des enfants victimes d'enlèvements ou de leurs représentants, à huis clos pour protéger les témoins ou publiquement avec retransmission télévisée, procède à des auditions de policiers, de gendarmes et de juges qui doivent répondre sous serment aux questions des parlementaires.

Derrière ce qui ressemble fort à une guerre des polices, pointent des comportements liés à des affaires peu avouables. On peut voir dans ces auditions tout le mépris de la police et des juges vis-à-vis des enfants disparus et des familles ouvrières. Cela n'est pas fait pour dissiper le malaise de la population et le sentiment que tout est loin d'être clair et propre dans ce déballage.

Ainsi le Bureau Central de Renseignement de la gendarmerie a été perquisitionné par la Police Judiciaire. Pendant cinq jours des dossiers ont été explorés et photocopiés. Des gendarmes auraient informé la presse que des documents concernant l'affaire Dutroux avaient été détruits. Cette opération pourrait être une réponse de la PJ à la perquisition opérée en septembre, cette fois par la gendarmerie, dans les locaux de la Police Judiciaire de Charleroi et aux domiciles de nombreux inspecteurs. Un inspecteur a été arrêté pour complicité avec Dutroux... mais seulement pour une affaire de vol de véhicules.

Ces derniers jours, des parlementaires de la commission d'enquête ont été informés que des enquêtes avaient lieu sur leur vie privée, sans doute pour les déstabiliser. Décidément dans ce beau monde (façon de parler), on ne se fait pas de cadeau !

Mettant à profit ce climat, les avocats des familles de certaines des victimes des « tueurs fous du Brabant », qui avaient assassiné à l'aveuglette 29 personnes il y a dix ans, ont révélé publiquement les noms de gendarmes qui seraient impliqués dans ce qui semble avoir été une tentative de déstabilisation de l'État belge par l'extrême-droite.

Dehaene gouverne quand même...

Apparemment, les protections qui couvraient les petites magouilles et les grands scandales des milieux politiciens et des hauts fonctionnaires de l'appareil d'État sont en train de craquer. Ces dernières années, seuls les Partis Socialistes wallon et flamand avaient été éclaboussés. Aujourd'hui le cercle s'élargit. Et policiers, gendarmes, magistrats, députés et ministres règlent des comptes sordides. L'appareil d'État belge étale au grand jour ses guerres de bandes.

Le Premier ministre Dehaene et le patronat n'en continuent pas moins à gouverner, au moins pour ce qui est de faire passer des décrets prolongeant l'austérité pour deux années supplémentaires. Dans la métallurgie, des centaines de licenciements sont annoncés. A Caterpillar, la direction et les représentants de la Région, à majorité socialiste, ont réussi à imposer la réduction des salaires, pour les futurs embauchés. Même dans une entreprise qui vient de recevoir des commandes importantes d'Airbus Industrie, il n'y aura que quelques embauches, mais surtout une augmentation des horaires et de la charge de travail...

Si dans les sommets de l'État on règle ses comptes à coups de révélations sur les mœurs des uns et des autres, il y aurait surtout pour les travailleurs un grand compte à régler avec cette société d'exploitation.

Louis TALVIN

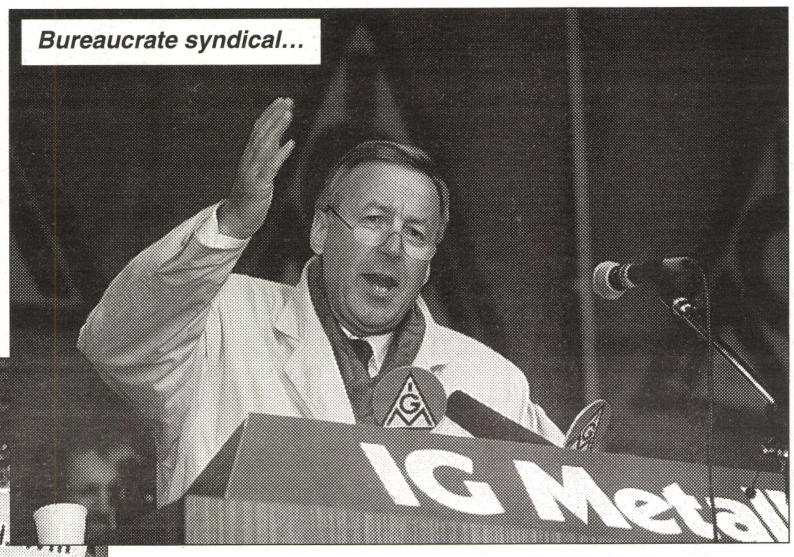
Le congrès du DGB

BUREAUCRATES SYNDICAUX DISPONIBLES... POUR LE PATRONAT

contesté le projet de la direction, le DGB ne réclame plus l'étatisation de certaines grandes entreprises industrielles, il accepte de déroger aux conventions collectives pour les entreprises qui se déclarent « en difficulté » et il est partisan d'une « *économie de marché socialement régulée* », présentée comme un progrès pour combattre le « *capitalisme débridé* ».

Le fait que le précédent programme faisait référence, par exemple, à la nationalisation des industries-clés, ne signifie évidemment nullement que le DGB avait de réels objectifs de transformation sociale. Mais l'adoption en ce moment même d'un texte qui gomme les dernières références à un lointain passé de lutte de classes, est tout de même significatif.

Car le concept « *d'économie sociale de marché* » est le credo politique du grand parti de droite, la CDU. Il a été élaboré en 1949, par Ludwig Erhard, qui allait succéder plus tard à Konrad Adenauer au poste de chancelier fédéral. Il traduisait la volonté de la bourgeoisie allemande, qui était parvenue à passer les années d'après-guerre sans crise sociale grave, de se lancer dans la reconstruction du pays, alors un champ de ruines, en demandant aux salariés de travailler dur tout en leur redistribuant quelques miettes de ses immenses profits, afin de se garantir la paix sociale après des années d'instabilité et de troubles. Et il est vrai que, au cours des années 1950 à 1970, le niveau de vie de la classe ouvrière s'est amélioré. Mais cela ne s'est pas fait tout seul et il a fallu que les travailleurs se battent parfois durement pour profiter (un peu) de ce qu'on allait appeler le « miracle économique allemand ». C'est ainsi qu'en 1957 une longue grève des métallos du Schleswig-Holstein fut nécessaire pour obtenir le paiement à 100 % des jours de maladie, qui est remis en cause aujourd'hui.



Bureaucrate syndical...

...et ouvriers métallurgistes en grève, en 1992.

Patrick Piel/Gamma

... quand il faudrait un programme de lutte

Voilà donc ce concept repris maintenant par les dirigeants syndicaux... alors que depuis des années la bourgeoisie a mis elle-même dans les faits cette politique au placard et ne cesse de s'en prendre aux conditions d'existence de la classe ouvrière. Il ne se passe pas en effet de semaine sans qu'on apprenne ici la dénonciation d'une convention collective, ailleurs un plan de suppressions d'emplois, ou encore un projet gouvernemental s'attaquant aux acquis sociaux, tandis que le chômage (officiel) touche 3,9 millions de personnes. Le capitalisme allemand est de plus en plus sauvage et c'est un vœu stérile que d'espérer le « réguler ».

Et puis il est également significatif que le congrès ait décidé de ne plus réclamer de nationalisations... deux jours avant que ne s'ouvre la plus grande opération de privatisation jamais engagée en Europe : 23 % du capital de Deutsche Telekom, l'entreprise publique qui assurait jusque-là le service du téléphone, ont été mis sur le marché pour un montant de 18 milliards de marks (61 milliards de francs). Compte tenu des cadeaux offerts (réductions à l'achat, dividendes garantis et primes de fidélité), cela a permis à tout ce que l'Allemagne compte de petits et grands bourgeois de faire une excellente opération. D'autant que des milliards de marks ont été investis ces dernières années pour moderniser entièrement le réseau téléphonique de l'ancienne Allemagne de l'Est, avant de l'offrir sur un plateau aux investisseurs. Et pour rassurer le capital sur les profits futurs, les dirigeants de Telekom ont déjà annoncé qu'ils prévoyaient de supprimer 40 000 emplois d'ici l'an 2 000.

Dans ce contexte, la « modernisation théorique » effectuée par les bureaucrates du DGB n'est donc pas innocente. Et Dieter Schulte, le président du DGB, a beau avoir fait, lors de l'ouverture du congrès, référence à Marx (en le déformant considérablement), ce nouveau programme est bien significatif de la volonté des dirigeants syndicaux de donner des gages à la bourgeoisie. Pour lui réaffirmer que le DGB est plus que jamais disponible pour discuter autour du tapis vert... même si la bourgeoisie, elle, n'a plus rien à négocier.

Les travailleurs d'Allemagne auront, dans la période qui vient, à faire face à des attaques redoublées de la part de la bourgeoisie. Pour mener à bien ces combats, ils devront compter sur leur combativité, mais aussi se trouver d'autres dirigeants.

H.M.

Biélorussie

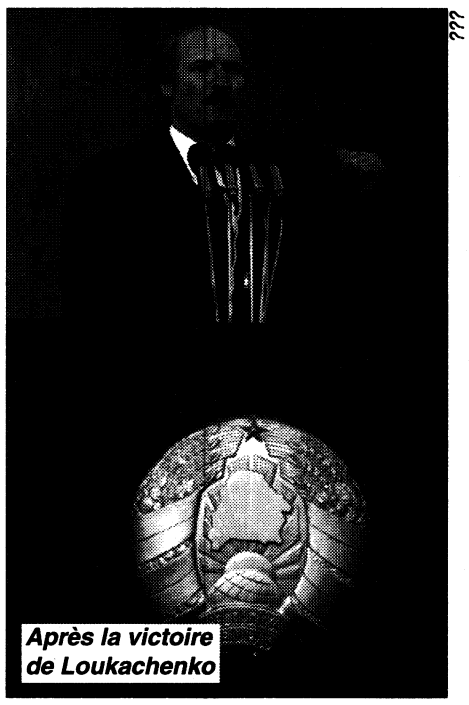
LA FARCE DU RÉFÉRENDUM ET L'OCCIDENT

Loukachenko, le président de la Biélorussie – une petite république slave de l'ex-URSS située entre la Russie, l'Ukraine, la Pologne et les pays Baltes –, n'a pas bonne presse en Occident. La presse d'ici le présente tantôt comme un satrape – ce qu'il est –, tantôt comme un dictateur de comédie, bien qu'il ne fasse pas rire quand il interdit grèves et manifestations ou muselle la presse. Sur ce plan, il ne dépareille pourtant pas la galerie d'ex-bureaucrates soviétiques au pouvoir dans les pays issus de l'éclatement de l'URSS, et dont Eltsine offre une image pas plus reluisante.

Mais Loukachenko a apparemment le mauvais goût, aux yeux des dirigeants et journalistes occidentaux, d'avoir moins que ses collègues renoncé aux oripeaux de ce qui fut l'ancien régime soviétique. Non seulement il n'a pas privatisé, et vitupère les « affairistes » – ce qui, soit dit en passant, n'empêche pas les privilégiés du régime de piller le pays –, mais il a choisi de se présenter comme le tenant d'une restauration de l'URSS. Bien sûr, pas celle qu'avaient fondée Lénine, Trotsky et les travailleurs en 1917, mais celle de Brejnev, voire de Staline. Et, pour donner quelque crédit à ses propos, il procède à des gestes : il a restauré l'ancien drapeau soviétique comme drapeau officiel de sa république, il s'en prend aux nationalistes biélorusses et a rétabli le russe (langue de la majorité des Biélorusses) comme langue officielle, il signe des accords censés fusionner sa république avec la Russie, pays avec lequel elle est désormais réunie en une union douanière. Ces derniers jours il a même non seulement limogé son Premier ministre, mais tenu à préciser, comme au bon vieux temps (pour lui et ses semblables) de la démagogie stalinienne, qu'un Premier ministre était plus facile à remplacer qu'un bon ouvrier ou une trayeuse de kolkhoze !

Il n'en fallait pas plus pour que toute la presse d'ici s'attende à le voir échouer au référendum – dénoncé d'avance par elle et par l'opposition locale comme une « farce » – qu'il a organisé fin novembre, afin de renforcer son pouvoir. Un pouvoir que met en cause une partie de la classe politique, et notamment le Parlement.

Eh bien, c'est avec un résultat (plus de 70 % des voix) que lui envierait Eltsine – pas moins expert que lui en manipulation des élections – que Loukachenko a obtenu des électeurs qu'ils prolongent son mandat jusqu'en 2001, qu'ils réduisent les prérogatives du Parlement et approuvent une Constitution renforçant les prérogatives présidentielles, qu'ils décident de fixer la fête nationale non plus au jour anniversaire de la dissolution de l'URSS, mais à celui de l'entrée des troupes soviétiques à Minsk, la capitale, durant la Seconde Guerre mondiale. Ses opposants politiques, qui demandaient la destitution du président, n'ont pas obtenu 8 % des voix pour cela, et seuls 15 % des électeurs se sont prononcés pour le droit de vendre librement la terre.



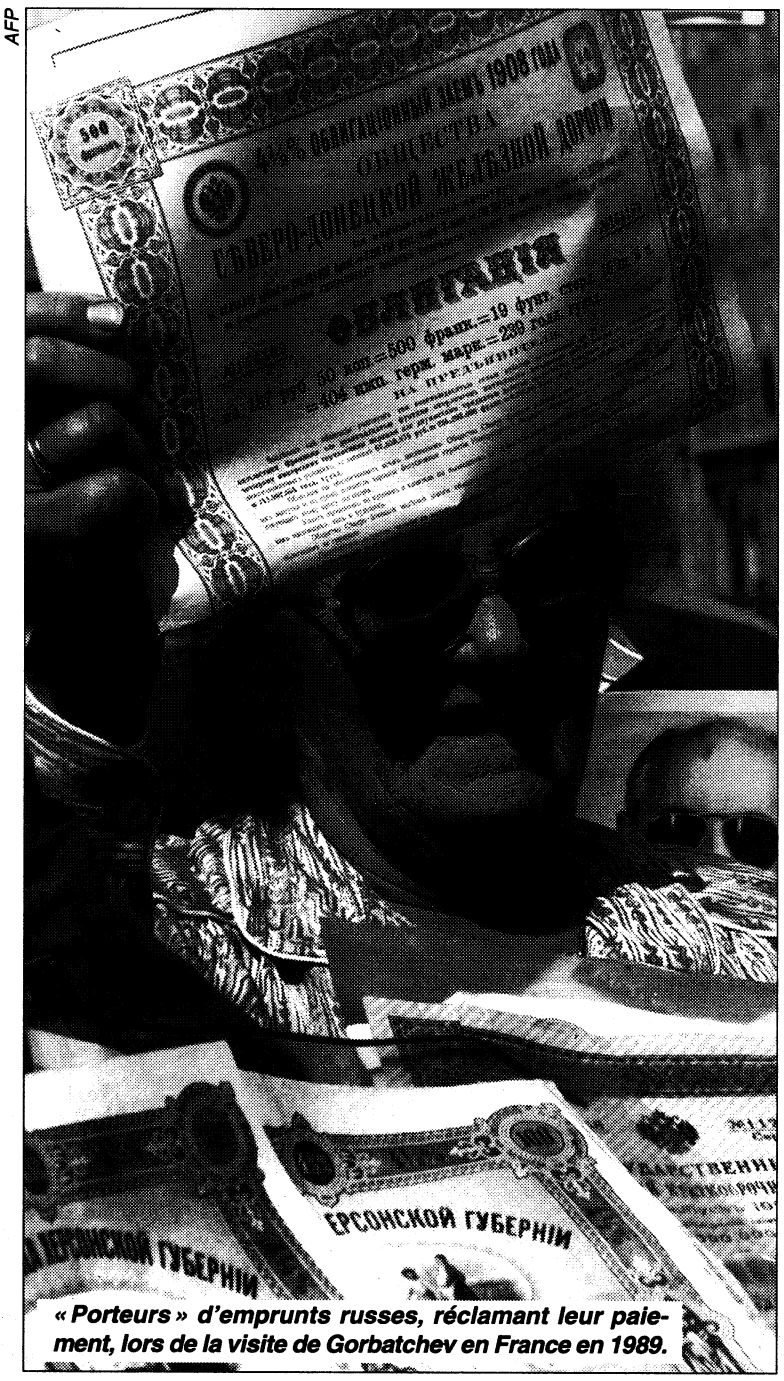
Après la victoire de Loukachenko

Loukachenko ne vaut évidemment pas mieux qu'un Eltsine, et sa démagogie sur fond d'évocation de l'URSS de Staline et Brejnev ne change rien à ce qu'il est ni à son régime. Mais le fait que la population – ce que même l'opposition a fini par admettre – se reconnaisse très largement, malgré ce qu'était le régime stalinien, dans le rappel de ce que fut l'URSS, voilà qui en dit long sur l'aversion de cette même population pour ce qu'elle est devenue. C'est un désaveu de ce chaos, de cette misère croissante, de cette injustice qui s'étalent au grand jour et qu'en Occident beaucoup présentaient comme l'avènement d'une société plus libre, plus démocratique et plus juste.

P.L.

Emprunt(s) russe(s)...

LES CHAROGNARDS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI



AFP

« Porteurs » d'emprunts russes, réclamant leur paiement, lors de la visite de Gorbatchev en France en 1989.

La Bourse de Paris a gelé le cours des 77 titres de l'« emprunt russe » encore cotés officiellement. Tchernomyrdine, le Premier ministre russe, en visite à Paris, est venu avec, dans sa musette, un nouvel emprunt à placer en Occident et, pour que les autorités françaises lui donnent leur aval, la promesse de rembourser ces fameux emprunts russes émis entre 1880 et 1914.

Depuis presque quatre-vingts ans, ces titres faisaient figure de curiosité, ne valant souvent plus guère que leur poids de papier. Au Marché aux Puces, on pouvait en acheter de pleines valises pour quelques sous, les encadrer, en tapisser sa chambre pour moins cher que du papier peint.

En prenant le pouvoir en octobre 1917, les bolchéviks avaient annulé toutes les dettes du tsarisme, décidé de ne pas reconnaître les titres émis par ce régime. Pendant des dizaines d'années, sous prétexte d'équiper le pays, ces titres avaient surtout servi à le piller, en enrichissant les rentiers d'Occident, et tout particulièrement de France.

Aujourd'hui, il n'y a plus grand monde en vie des 1,6 million de porteurs des 30 millions de titres d'emprunt russe recensés en 1919. Il reste 300 000 de leurs descendants ou, plus probablement, de spéculateurs qui, pour pas grand-chose, ont racheté des titres émis à l'époque 500 francs-or (l'équivalent de 9 800 F actuels), en se disant qu'un jour ou l'autre, peut-être, il y aurait quelque chose à en tirer. Et tout ce petit monde de supputer à combien il pourra échanger ses bouts de papier si Eltsine tient ses promesses. Depuis 1986, des Anglais, Américains, Canadiens et Suisses ont d'ailleurs déjà obtenu l'équivalent de 496 F pour leurs images défraîchies.

A cette occasion, on a appris – ce dont la presse dite spécialisée parlait moins volontiers que du prétendu « scandale » des porteurs spoliés – que l'État français s'était remboursé depuis longtemps, en partie au moins : la Banque de France (comme celle d'Angleterre) gardait, en effet, en otage 47 tonnes d'or russe qu'elle avait raflées à la fin de la Première Guerre mondiale. Et puis, derrière la transaction que l'on nous dit avoir été menée avec opiniâtreté par les autorités françaises quant au remboursement de l'emprunt russe ancien, il y a un autre scandale, présent celui-là : le nouvel emprunt que la Russie actuelle veut lever en Occident.

Cet emprunt était initialement prévu pour 500 millions de dollars et vient de doubler, tant les finances de la Russie sont en piteux état. Pillé par des centaines de milliers de bureaucrates, déguisés ou non en hommes d'affaires, l'État russe n'a plus un sou en caisse, il est incapable de payer ses fonctionnaires, les retraités, les travailleurs du secteur public. Pour boucler ses fins de mois, et comme il n'est pas question pour lui de faire rendre gorge aux privilégiés du régime, il va quémander une rallonge de caisse sur les marchés étrangers. Là où, faut-il le préciser, les pillards de la société russe ont l'habitude de déposer les fruits de leur rapine.

Ce nouvel emprunt, il faudra le rembourser, en payer les intérêts. Et les rentiers d'aujourd'hui, en Europe ou en Amérique, espèrent que, tout déglingué qu'il soit, le régime eltsinien aura encore assez de force pour cela ; ils espèrent de lui qu'il sache pressurer encore plus une population travailleuse qu'il a déjà plongée dans la misère.

Eh bien, s'il y a un espoir à formuler, c'est qu'il arrive au régime russe actuel la même chose qu'à son lointain prédécesseur tsariste, que son injustice, sa rapacité finissent par provoquer un réflexe salvateur des travailleurs russes. Et que ce nouvel emprunt, comme le précédent, soit renvoyé au Marché aux Puces de l'histoire…

P.L.

La loi de Robien sur le temps de travail

LES COMPTES DES PATRONS ET CEUX DES TRAVAILLEURS

Le patronat apparaît divisé sur la loi de Robien qui accorde des dégrèvements de charges sociales aux patrons qui réduiraient le temps de travail, soit pour embaucher, soit pour «éviter des suppressions d'emplois». *Le Monde* du 24/25 novembre rapporte les déclarations du président du CNPF, Jean Gandois, dans une note aux fédérations patronales : «*Quelle que soit l'ardente obligation qui s'impose à nous tous d'essayer de réduire durablement le chômage, les dispositions dont le coût n'est pas mesurable doivent toujours être appliquées avec beaucoup de précautions, surtout lorsque la France est le seul pays au monde à inventer de telles dispositions*».

AFP

Lors de la manifestation du 17 octobre dernier. Mais lorsque c'est l'État qui réduit la durée du travail ça coûte aux travailleurs et ça rapporte aux patrons.

Certains représentants patronaux ne s'embarrassent pas d'états d'âme et font le compte de ce qu'ils peuvent déjà empocher en déclarant que la loi de Robien représente «*une opportunité formidable pour les PME*». Les représentants patronaux de la métallurgie, quant à eux, invoquent le coût excessif que cette loi entraînerait pour l'État. Mais surtout ils critiquent «*la philosophie malthusienne qui inspire la loi et qui a toutes chances de démotiver nos concitoyens, alors que les besoins sont infinis*». (sic)

Pour les patrons : des aides, oui, mais sans conditions

Il faut savoir que quand les patrons parlent de l'intérêt général, ils parlent de leurs intérêts à eux. Ce que préférerait en fait la fédération patronale de la métallurgie, l'UIMM, c'est que l'État consacre les dizaines de milliards d'aides que pourrait représenter la mise en application massive de la loi de Robien à les aider bien évidemment mais sans aucune contrepartie ni contrainte. Car pour les capitalistes en matière d'aide, disons plutôt de pillage des caisses de l'État, il n'est pas question de «donnant-donnant».

Certes ceux qui, dans le monde politique et syndical, défendent la loi de Robien peuvent considérer que les patrons sont bien ingrats, car cette loi, tout particulièrement quand elle est utilisée de façon dite «défensive» pour limiter le nombre de licenciements, permet tous les tours de passe-passe. Un patron peut dire ce qu'il veut. Il peut prétendre sauver des emplois. Pour cela, il suffit que les directions d'entreprises décident de majorer, dans une première annonce, le nombre de licenciements envisagés et affirmer ensuite qu'on les réduit, alors qu'on s'est contenté de revenir au chiffre véritablement souhaité. Mais malgré tout, pour toucher le pactole de dégrèvement de charges sociales, l'entreprise est obligée de procéder à une réduction du temps de travail, de réorganiser en conséquence le travail et le temps de présence.

La loi de Robien impose de négocier avec les syndicats et de s'engager, pour une période très limitée, de beaucoup inférieure à la durée des dégrèvements, mais s'engager tout de même, à ne pas licencier.

Bien sûr, ces contraintes peuvent paraître peu de chose à côté du bénéfice que peut tirer un patron de la mise en application de la loi. Ainsi dans une entreprise où le salaire brut mensuel moyen serait de 10 000 F, soit 7 700 F net, le patron qui prétendrait sauver des emplois par la mise en place d'une réduction globale du temps de travail de 10%, bénéficierait d'un allégement annuel de charges de 21 600 F pour chacun de ses salariés, pas seulement ceux qu'il prétend sauver mais la totalité de ceux concernés par la diminution d'horaire. Cela revient, dans ce cas à ce que, pour chaque emploi prétendument sauvé, le patron reçoive une aide de 216 000 F la première année, soit presque l'équivalent du salaire annuel de deux salariés. La deuxième année, cette aide reviendrait à 16 200 F par emploi «sauvé», et les cinq années suivantes les aides continueraient au même rythme mais le patron pourrait alors licencier à sa guise. Au total les aides se chiffreraient pour une entreprise de 1 000 personnes à 118,8 millions de francs.

Les aides ainsi distribuées sont si importantes que le budget annuel initial prévu de 800 millions de francs risque de ne pas suffire ; il permet de ne faire face au titre de cette loi qu'à des accords de réduction du temps de travail touchant au total environ 40 000 personnes, susceptibles de «sauver» (dans le cadre de l'application «défensive») 4 000 emplois.

Une loi qui n'est pas destinée à lutter contre les licenciements

Mais en réalité le but de cette loi n'a jamais été d'empêcher les licenciements. Il s'agit de donner un habillage social à des aides directes aux patrons. C'est contre ce déguisement social qu'une partie du grand patronat proteste aujourd'hui. Mais il veut l'argent quand même.

En ce qui concerne les travailleurs, la loi de Robien entraîne presque à chaque fois qu'elle est appliquée, une diminution des salaires, une intensification des rythmes et une dégradation des conditions de travail. Souvent, ce sont les amplitudes d'horaires qui s'allongent et le travail qui s'étale sur six jours, en englobant le samedi, sans que le salarié sache forcément à l'avance ses périodes de travail. En plus, le bénéfice peut-être total pour le patron s'il fait mettre les périodes non travaillées dans les périodes habituelles de moindre activité.

Quant à la protection sur les licenciements, elle est illusoire. D'abord, même la durée officielle pendant laquelle le patron s'engage à ne pas licencier ne dépasse que rarement deux ans. Ensuite cette façon de mettre dans la tête de tout le monde que, pour préserver l'emploi de quelques-uns, tout le monde doit accepter des sacrifices, est la meilleure façon de préparer les licenciements à venir. Les travailleurs sont ainsi désarmés moralement face aux attaques de leurs patrons et c'est sans doute le pire.

Puisque l'on prétend créer des emplois en utilisant le budget de l'État, pourquoi celui-ci n'a-t-il pas directement créé ce million d'emploi, avec les 120 milliards d'aides que la fédération patronale évoque comme coût éventuel annuel au titre de cette loi ? L'argent n'irait pas là dans la caisse des patrons, il servirait à offrir un salaire à des chômeurs en attente d'un travail, cela permettrait de réaliser ce qui est nécessaire pour les besoins de la population, et ces salaires distribués généreraient à leur tour du travail et des emplois. Cela serait tellement simple… s'il s'agissait de lutter vraiment contre le chômage. Mais ça n'a jamais été ni le problème des patrons ni de leurs représentants au gouvernement comme au Parlement.

Paul SOREL

Les brochures du Cercle Léon Trotsky

Dernières brochures parues :

- Où en est la cause des femmes ? (n° 66 – Exposé du Cercle Léon Trotsky du 10 novembre 1995)
- Israël : comment le sionisme a produit l'extrême-droite (n° 67 – Exposé du Cercle Léon Trotsky du 2 février 1996)
- Espagne 1931-1937 : la politique de Front populaire contre la révolution ouvrière (n° 68 – Exposé du Cercle Léon Trotsky du 3 mai 1996)
- Du Front unique aux différentes moutures de l'Union de la Gauche, les relations du PCF et des socialistes (n° 69 – Exposé du Cercle Léon Trotsky du 29 mars 1996)

Prix : 10 F –
Envoi contre 12 F en timbres par brochure demandée.

Elf-Atochem
Pierre-Bénite (Rhône)

EN GRÈVE DEPUIS LE 15 NOVEMBRE

Depuis vendredi 15 novembre, les travailleurs postés d'Elf Atochem à Pierre-Bénite, en banlieue de Lyon, sont en grève totale. Un piquet de grève au portail bloque l'entrée des camions venant charger les produits.

Aux traditionnelles et anciennes revendications (primes de douches, parking posté, primes de passage de consignes), d'autres motifs de mécontentement se sont ajoutés ces derniers mois. Il s'agit en particulier des effectifs, insuffisants, comme des travailleurs ont voulu le signaler en le rajoutant spontanément en tête d'une pétition CGT. Alors que le manque d'effectifs pose des problèmes constants dans la plupart des services, la direction vient d'annoncer un plan de suppression de 96 postes sur deux ans.

Le conflit, parti d'un secteur, SRF, en grève perlée depuis plusieurs semaines, s'est étendu à tous les postés lorsque les travailleurs de ce service ont décidé la grève totale devant un nouveau refus de la direction de répondre à leur revendication d'effectifs supplémentaires.

Mais contrairement à la grève d'il y a un an et demi, qui avait duré 5 semaines, les travailleurs à la journée ne sont pas dans le mouvement, n'y ayant pas été appelés. Au contraire, il y a même une volonté manifeste de la part des organisations syndicales de limiter la grève aux seuls postés.

Bien que certains travailleurs soient quelque peu désorientés par cette attitude, la détermination reste forte, malgré la menace de la direction de mettre l'ensemble de l'usine en chômage technique.

Toute la semaine, de réunion en réunion, la direction a lanterné sur les revendications du personnel. Mais face aux milliards de profits annoncés par le groupe, les ouvriers sont choqués qu'on leur demande de travailler encore plus, pour continuer à engraisser les actionnaires. Non seulement ils sont résolus à refuser toute baisse des effectifs, mais ils veulent en outre obtenir que la direction embauche !

Correspondant LO

Renault – Choisy
(Val-de-Marne)

Un mort à l'atelier

ON VIENT À L'USINE POUR GAGNER SA VIE, PAS POUR LA PERDRE

Un technicien qui travaillait à la mise au point de la ligne démontage moteurs est décédé le mardi 12 novembre après une chute du toit de ce bâtiment. Des problèmes d'évacuation de fumée d'une machine, la « machine à laver », l'avaient conduit, après avoir demandé un mètre à un de ses camarades, à monter sur le toit.

Que s'est-il passé près de la cheminée ? Nul ne le sait encore. Il pleuvait, il était seul et c'est bien le drame ; cela aurait dû être normalement impossible. Était-ce vraiment son travail de monter sur ce toit ? Peu d'entre nous peuvent répondre. Mais ce que l'on sait, c'est que la direction, les chefs, nous demandent d'en faire de plus en plus, au mépris des risques encourus, et que ce n'est pas la première fois que ce travailleur montait sur le toit à cause des problèmes d'évacuation des fumées de la machine en question.

Peu après, les ouvriers des moteurs se sont rassemblés pour parler. La réaction du grand chef a été de dire : « *Reprenez le boulot* ». Du coup, les travailleurs ont défilé dans toute l'usine. Un peu plus tard, vu l'émotion de tous, d'autres cadres ont fait des petites réunions dans leur secteur en sous-entendant que cela pouvait plutôt être un suicide. Les ouvriers étaient atterrés. Une colère froide se fit sentir.

Une enquête est en cours, mais beaucoup d'entre nous doutent de la volonté de la direction de porter à la connaissance de tous la vérité. En matière d'accidents, la direction a l'habitude de cacher la vérité, au personnel comme à la Sécurité sociale. Les pressions et les visites à domicile sont fréquentes pour empêcher qu'un accident soit suivi d'un arrêt de travail. Il n'est pas rare de voir dans l'usine des ouvriers blessés, plâtrés, que la direction cherche à cacher.

Le jour de l'enterrement, un rassemblement était organisé par les organisations syndicales pour déposer une gerbe à l'endroit de la chute mortelle. L'usine s'est arrêtée à ce moment-là. Un très grand nombre d'ouvriers étaient présents pour dire qu'ils ne voulaient pas que la direction s'en tire comme cela, qu'ils n'oublieraient pas leur camarade de 27 ans mort à l'usine, et pour dire aussi que toute la vérité sur cette affaire devait être faite.

Correspondant LO

Renault – Siège social
(Boulogne-Billancourt)

Aux élections de délégués DP et CE

UNE PROGRESSION DE LA CGT QUI REFLÈTE LE MÉCONTENTEMENT

Au siège social de Renault, à Boulogne-Billancourt, les élections de délégués du personnel et au Comité d'établissement viennent d'avoir lieu, dans un secteur où il n'y a pratiquement plus que des employés, des techniciens, des ingénieurs et des cadres. C'est un secteur où, depuis des années, la diminution des effectifs est permanente, la proportion de cadres augmente et où, pour résister aux restructurations et aux diminutions d'effectifs, la défense est souvent individuelle.

Ces élections ont eu lieu au moment où les deux PDG de Renault et de Peugeot ont annoncé la continuation de leur politique de réduction massive des effectifs pour environ 40 000 suppressions d'emplois.

Au vu des résultats au 2e collège (les employés plus les cadres), par rapport à 1994 la CGT gagne 4,02 % aux délégués du personnel, la CFDT 1,95 %, FO 1,75 %, tandis que la CGC perd 3,96 %.

Par rapport à 1994, au Comité d'entreprise, toujours au 2e collège (les employés sans les cadres) la CGT gagne 6,99 % et l'ancienne coalition FO-CFTC-CGC perd 7,78 %.

Pour les délégués du personnel, au 2e collège la progression CGT peut être expliquée, malgré le fort pourcentage de cadres, par le mécontentement des employés vis-à-vis de la politique de la direction.

Au Comité d'établissement, la chute de l'ancienne coalition et la progression CGT s'expliquent par le rejet de la gestion actuelle du CE par la CGC, orientée vers les cadres avec des voyages en tous points du globe et des activités sportives haut de gamme.

Bien sûr, les militants CGT sont satisfaits de ces résultats. Il reste qu'en ce qui concerne les objectifs pour les travailleurs, même si l'UGIC-CGT parle un peu de demander « *un départ = une embauche* », mais l'axe principal de sa propagande est « *construire un avenir industriel pour Renault* ». C'est-à-dire une voie de garage pour les travailleurs.

Correspondant LO

Thomson-Multimédia
Thomson-CSF

Les salariés dans la rue

CONTRE LA PRIVATISATION À 1 FRANC

À l'appel de toutes les organisations syndicales, les salariés de Thomson avaient répondu nombreux, en province et à Paris où ils étaient dix mille à manifester le 20 novembre. Comme il y a six mois, les manifestants les plus décidés étaient les ouvriers d'Angers, venus avec la ferme intention d'aller demander des comptes à Juppé à l'Assemblée nationale. Et tous ceux qui ont participé à la manifestation ont été dans l'ensemble contents de se montrer nombreux, solidaires, de province et de Paris, ouvriers, employés et ingénieurs, fiers d'être là pour exprimer leur indignation devant le cynisme de Juppé et de Lagardère…

LO

Des manifestants nombreux… et des motivations diverses

Mais au-delà de ce sentiment commun, les motivations pouvaient être bien diverses. En tête du cortège s'étaient placés les députés et les maires, arborant fièrement leurs écharpes tricolores, PS, PCF et RPR au coude à coude. Et les banderoles comme les slogans portaient plus souvent sur le rejet de la vente aux Coréens, la défense de l'entreprise et la défense nationale que sur les revendications des salariés de Thomson.

Il y avait des banderoles comme celle de l'intersyndicale Thomson-Bourgogne «*Non à la privatisation, non au démantèlement, préservons nos emplois*». Mais la banderole intersyndicale de tête donnait le ton avec son «*Non au bradage de Thomson*», et aux banderoles de la CGT demandant «*l'Indépendance de la Défense Nationale*» ou anti-coréennes comme celle proclamant «*Vous valez 1F. Nous donnons 11 milliards aux Coréens. Halte à la braderie*», faisaient écho celles de la CGC, dont certaines avaient des connotations franchement chauvines : «*Vous n'aurez pas Thomson et ses brevets. Et malgré vous, nous resterons français*» ou «*Françaises, Français, ci-gît notre technologie*».

Les travailleurs de Thomson ont raison de manifester contre les conditions scandaleuses auxquelles l'État veut vendre Thomson-CSF au groupe Lagardère, en cédant au passage Thomson-Multimédia à Daewoo. Ils ont raison de montrer leur indignation et leur écœurement de voir un Lagardère obtenir une entreprise d'un chiffre d'affaires de 72 milliards de francs et de plus de 90 000 travailleurs pour un franc symbolique, et un Juppé prétendre qu'elle ne vaut pas plus ! Ils ont travaillé depuis des années et des années à forger les profits de Thomson et ils savent bien que pour ce 1F ce n'est pas seulement des dettes que Lagardère acquerrait, comme il le prétend, mais la capacité de production d'une entreprise «à haute technologie» et surtout le droit d'utiliser, pour faire ses profits, les dizaines de milliers de salariés que compte le groupe.

Ne pas s'engager dans de fausses voies

Mais s'ils entrent en lutte, les travailleurs de Thomson n'ont pas intérêt à s'engager dans de fausses voies. Car le véritable problème, ce n'est pas de savoir si leur prochain patron sera français ou coréen, si ce sera Lagardère ou Daewoo ou encore Alcatel-Alsthom comme on en parle maintenant. Il ne s'agit pas non plus de défendre Thomson au nom de l'industrie de défense française, ou de «notre» patrimoine technologique, car d'abord tout cela n'est pas et n'a jamais été «nôtre» – la preuve ! Et puis cela revient à vanter les instruments de destruction et de mort fabriqués par l'industrie d'armement, au lieu de dénoncer l'usage qui a été fait dans la société capitaliste du travail, de la compétence, de la créativité des dizaines de milliers de travailleurs de Thomson-CSF.

Et il ne s'agit pas non plus pour eux, même s'ils ont raison de refuser la privatisation et d'être vendus à des groupes privés comme des marchandises, de se ranger derrière ceux qui ont dirigé jusqu'ici l'entreprise, même nationalisée. La direction de Thomson-CSF l'a rappelé le 19 novembre dernier : son objectif est de supprimer 5000 postes en France dans la période 1996-1997. C'est-à-dire, outre les 2700 suppressions d'emplois en cours cette année, 2300 supplémentaires en 1997, qui viennent s'ajouter aux milliers qui ont eu lieu auparavant.

Alors, se battre pour nos intérêts de travailleurs, pour les emplois menacés, pour les salaires qui le sont aussi, pour les conditions de travail, oui. Mais méfiance d'abord vis-à-vis de tous ceux qui en licenciant, en bloquant nos salaires jusqu'à présent, ont montré qu'ils ont été, restent et resteront nos adversaires. Méfiance aussi vis-à-vis de ceux qui veulent détourner notre combat, le limiter à des objectifs purement juridiques, ou à des objectifs du style «solution française», car ceux-là sont tout à fait capables demain de nous demander des sacrifices au nom de cette «solution française».

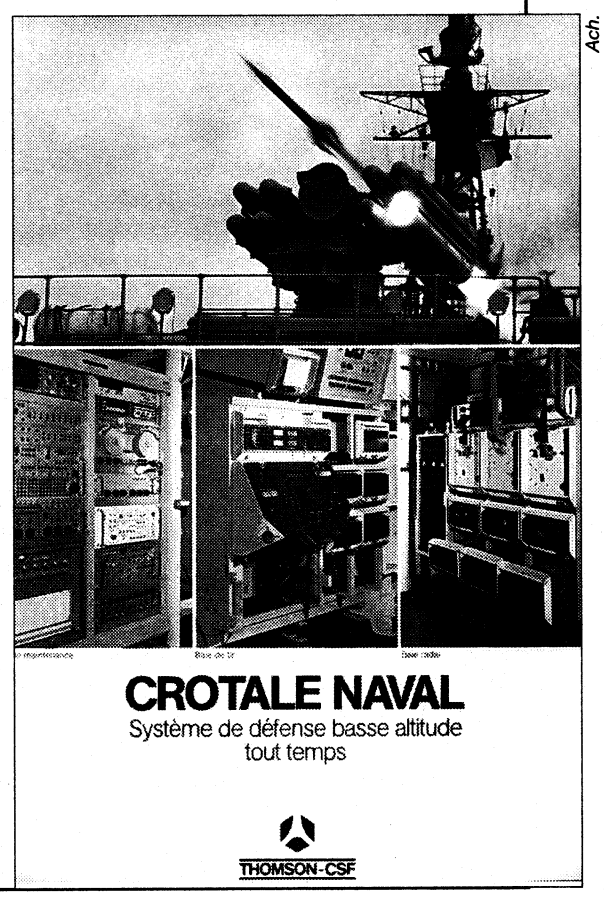
Les travailleurs n'ont à se sacrifier pour personne. Nous avons besoin de notre emploi, de nos salaires. C'est notre intérêt de travailleurs, mais c'est aussi celui de toute la société qui compte trop de chômeurs déjà pour permettre qu'on en fabrique d'autres.

LE GROUPE THOMSON

La campagne qui a été menée à travers la privatisation de Thomson a été axée pour une bonne part contre la vente de Thomson-Multimédia à la compagnie coréenne Daewoo, et beaucoup moins de Thomson-CSF et de l'armement. Alors parlons-en.

Peu après son élection en 1981, Mitterrand a fait un peu de cinéma en demandant qu'à un salon du Bourget les avions soient «désarmés». Mais cela n'a pas duré longtemps. Très vite, les socialistes, qui avaient critiqué le gouvernement d'avant 1981 pour ses ventes d'armes, n'hésitèrent pas à dire que c'était «*nécessaire pour l'équilibre du commerce extérieur*».

Et aujourd'hui, Thomson-CSF, c'est 65% d'activités militaires et 35% de civil. Ce sont les radars installés dans le Mirage 200-5 et le Rafale. Mais Thomson est aussi lié à l'avion de combat Eurofighter qui regroupe l'Italie, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Espagne. Spécialiste de la guerre électronique, Thomson l'est aussi dans l'Optronic qui permet d'identifier et de guider, de jour comme de nuit, non pas les mal-voyants, mais les engins de mort. Thomson se vante également d'être leader européen des équipements électroniques pour missiles, munitions guidées et drones (avions sans pilote). Grâce à Thomson, les munitions peuvent atteindre leur cible avec «*une précision chirurgicale*». Et comme c'est difficile de faire des «entraînements» pour mener la guerre, Thomson a tout prévu en développant des simulateurs de toute sorte pour les avions Mirage, Hawk, Tornado F16…, mais aussi les blindés, les chars de combat, les navires de surface et les sous-marins. Il ne faut pas oublier non plus les réseaux de communication tels que RITA qui a été vendu aux Américains, et Socrate qui serait le futur réseau interarmées françaises. Quant au porte-avions *Charles-de-Gaulle*, Thomson a prévu tout son équipement de défense.



Ach.

Nice UN RÉFÉRENDUM QUI NE JUSTIFIE PAS L'ARRÊTÉ ANTI-MENDICITÉ

Finalement, le maire de Nice a obtenu du préfet que le référendum sur la mendicité qu'il souhaitait ait lieu et il a obtenu du référendum lui-même une réponse positive. Mais 22,7 % des électeurs, seulement, sur les 230 000 concernés, se sont déplacés pour voter. Les oui représentent les deux tiers des votants.

Le maire de Nice peut désormais dire qu'il s'appuie sur ce consensus pour continuer sa politique de nettoyage du centre-ville en période estivale, des SDF venus parfois de loin tendre la main dans sa bonne ville.

Il l'avait fait l'an dernier : la police municipale avait ramassé les SDF et les avait conduits au centre du Mont Chauve, situé à quelque quinze kilomètres du centre-ville. Amenés en cars de police municipale, les SDF n'avaient d'autre moyen de revenir qu'à pied, jusqu'à ce qu'une « association pour la démocratie à Nice » instaure quelques navettes.

Ce ramassage avait donné lieu à des protestations, des plaintes, et malgré les repas servis et les vêtements distribués au Mont Chauve, des sans-abri avaient porté plainte pour abus de pouvoir. Le cadavre d'un SDF trouvé à côté du centre du Mont Chauve et dont on ne sait rien, n'a évidemment pas simplifié la situation.

C'est pour en sortir et en sortir « démocratiquement » que le maire RPR a voulu ce référendum : il s'agissait évidemment de demander aux citoyens ayant un toit, un métier, une famille, etc. de décider du sort de quelques centaines de sans-abri venus au soleil avec leur misère pour tenter de profiter à leur manière des retombées touristiques.

Voilà un référendum faussé au départ. Les partis de gauche ont hésité entre le non et le boycottage. Le Front National qui a une dent contre le maire RPR, mais ex-Front National, a appelé lui aussi à boycotter ce référendum qu'il trouvait inutile et coûteux. Bref, la consultation « démocratique » était mal partie dès le départ. Et puis si le référendum peut être un instrument pour connaître le sentiment de la population, qui peut avoir son utilité, il a aussi ses limites. En particulier quand il fait se prononcer la majorité sur les droits de la minorité. De quel droit une majorité de riches pourrait-elle interdire à une minorité de pauvres de tendre la main pour demander de l'aide ?

Au fait, le maire RPR a-t-il organisé un référendum sur l'augmentation des impôts locaux ? Voilà une question qui concerne presque tout le monde ! Mais voilà, il n'a eu recours au référendum que pour asseoir une décision plus que contestable, sur un consensus à peine démocratique, vu le nombre d'abstentions.

La légalité est ainsi mal établie, le problème de fond non réglé, et les arrêtés anti-mendicité du maire de Nice et de ses homologues n'ont pas plus de valeur après ce référendum qu'ils n'en avaient avant.

AFP

Un SDF près d'un panneau annonçant la tenue du référendum à Nice.

Imprévoyance et économies de personnel

« APOCALYPSE SNOW » À BESANÇON

Lundi 18 novembre, Besançon et sa région étaient complètement bloquées par... seulement 20 cm de neige.

Tout a commencé vers neuf heures du matin avec l'apparition de la neige qui est tombée sans interruption pendant une bonne partie de la journée. Dès le début d'après-midi la situation devenait critique, et à l'heure de sortie des usines et des bureaux il devenait très difficile de circuler.

Les environs de Besançon étaient également difficilement praticables. Quant à l'autoroute Besançon-Montbéliard, elle était paralysée et allait le rester... 17 heures durant, avec des centaines de véhicules pris au piège.

Le mardi, tout le monde racontait ses galères de la veille et s'interrogeait sur l'inaction des services municipaux, de l'équipement et de la société privée qui s'occupe de l'autoroute. Le soir, à la télé régionale, le préfet de région plaidait une situation exceptionnelle, jamais vue depuis 50 ans... et rejetait la faute sur l'incivisme des conducteurs qui ne sont pas correctement équipés. Décidément le préfet ne manque pas de cynisme et de mépris pour la population.

Mais de la neige en novembre, en Franche-Comté, ce n'est pas du tout exceptionnel, d'autant que celle-ci était justement annoncée par les services météo. De plus la consistance de la neige et la température (autour de zéro) ne rendaient pas le déneigement techniquement difficile. En revanche le fait est que ni les services municipaux, ni l'équipement, ni la société privée chargée de l'entretien de l'autoroute n'étaient en état de réagir de façon satisfaisante.

À l'équipement de Besançon, le matériel était à peu près en état (quatre chasse-neige en panne sur la cinquantaine du parc). Par chance le matériel devait être opérationnel au 15 novembre. Heureusement que la neige n'est pas tombée le 12 ! Les difficultés d'interventions sont venues des embouteillages aggravés par la fermeture de l'autoroute... et l'absence de gendarmes pour canaliser la circulation. À la Ville par contre, les équipes d'intervention n'étaient pas prêtes, à tel point qu'en pleine chute de neige les responsables se voulaient rassurants, disant qu'elle ne tiendrait pas !

À Champagnole, petite ville du Jura habituée aux frimas, deux chasse-neige sur sept n'étaient pas en état de servir lundi. Sur la ligne de train Pontarlier-Poligny, les branches d'arbres cassées par la neige ont bloqué la circulation. Il faut dire qu'il n'y a plus d'équipe d'élagage régulière sur la région. Quant à la gare de Poligny il ne reste plus qu'un employé pour s'occuper des billets et du déneigement.

À force de réductions d'effectifs, d'économies d'investissement dans du matériel, en retardant au maximum la mise en place des moyens nécessaires, on en est arrivé à une situation qui a frôlé la catastrophe. Sans parler des enfants des écoles, livrés à eux-mêmes et à la solidarité des parents présents à la sortie, ou laissés par les cars scolaires à plusieurs kilomètres de chez eux.

La nature a bon dos, c'est plutôt la nature d'un système social qui ne se soucie aucunement des intérêts de la population qui est en cause.

nos lecteurs écrivent

Manpower s'amuse

Il y a de l'argent dans les caisses des sociétés d'intérim. Ainsi Manpower pour son 40e anniversaire a convié son personnel permanent à un week-end de « rêve ». Les membres du personnel devaient se rendre à Nice, dans des Boeing spécialement affrétés pour l'occasion au départ des grandes villes de France. C'est à environ 2 000 qu'ils se sont retrouvés dans un hôtel de luxe pour de super-retrouvailles.

L'après-midi était consacré à un gala où pendant trois heures, des chansons à la gloire de Manpower se sont succédé. On pouvait ainsi entendre : « *Vive le travail temporaire, car après tout on travaille quand on veut, pour nous c'est ce qu'il y a de mieux* ». Ou encore : « *Je crois qu'on les gardera très longtemps dans nos cœurs, les bull'tins de paie de Manpower* ». Ou bien encore : « *Manpower, nous sommes les champions. Les meilleurs* ». Tout simplement !

Cet après-midi affligeant a été clôturé par le discours du grand patron. Puis est venu le temps de la méga-surprise : une croisière sur un paquebot géant ! (le plus grand d'Europe). Le personnel était obligé de faire la « fête » : tenue de soirée exigée, boîte de nuit, salle de jeux feu d'artifice, tout était possible et gratuit. Il y avait des mets de luxe à volonté sur la quasi-totalité des douze étages du paquebot. Profusion de caviar, de foie gras, de homards, de boissons, comme si l'argent sortait de partout.

Arrivés à Gênes le lendemain, tout le monde rembarquait en avion vers ses destinations respectives les bras chargés de cadeaux (maquettes du paquebot, tee-shirts, livrets de chants et CD incorporés).

On ne sait pas combien de millions Manpower a englouti dans cette nouba. Mais on peut avoir du mal à avaler son caviar quand on sait que la société dégage ces fonds sur le dos de ses salariés dont les salaires sont bas et les primes distribuées au mérite et grâce à l'exploitation des intérimaires.

Oui, Manpower est champion, champion de l'indécence et de l'exploitation.

D.C.

Comme des ombres sur la terre

de James Welch

1870, aux États-Unis, dans le Montana, sur les contreforts des Montagnes Rocheuses, non loin du Canada : c'est à cet endroit que campe la bande des Mangeurs solitaires, Indiens de la tribu des Pieds-Noirs (ainsi désignés à l'origine en raison de la couleur de leurs mocassins). Depuis quelques années, la présence des Blancs se fait plus pressante, car la découverte de minerais un peu partout dans l'Ouest américain les attire par milliers.

Le thème central de ce roman de James Welch (lui-même originaire de cette tribu Pieds-Noirs dont les descendants vivent actuellement dans une réserve du Nord-Ouest), qui vient d'être réédité dans la collection 10/18, est de montrer le dilemme que tente de résoudre la société indienne en cette fin du XIXe siècle : faut-il résister à l'avancée de l'homme blanc ou s'adapter ? Sur cette question les Indiens se divisent. La majorité des hommes, déjà résignés, conscients du rapport de forces en leur défaveur, refusent l'affrontement qui n'entraînerait que la mort certaine de leur peuple, réduit à n'être plus, comme l'explique le chef Trois Ours, que «*des ombres sur la Terre*». D'autres, moins nombreux, sont prêts à la résistance, mais n'arrivent pas à convaincre le gros des tribus. Parmi ceux-là, quelques-uns vivent en marge en se livrant à des exécutions de fermiers isolés ou de trappeurs.

L'auteur fait revivre les dernières années de la vie traditionnelle des Pieds-Noirs. Il montre les ravages provoqués petit à petit par l'introduction du commerce, de l'alcool, par la destruction systématique des troupeaux de bisons, par les épidémies de variole.

Le roman de James Welch nous fait partager le quotidien d'hommes et de femmes au mode de vie nomade imposé par les migrations saisonnières des bisons, leur lutte collective pour survivre dans un environnement naturel souvent hostile, leur code moral, leurs croyances et leurs mœurs. Ainsi, avec le jeune Chien de l'homme blanc, le lecteur découvre les angoisses et les rêves d'un adolescent avide d'exploits guerriers où il pourra montrer son courage et acquérir son nom de brave, puis son évolution jusqu'à l'homme qu'il devient, respecté pour son courage et sa sagesse. Cheval rapide, jeune homme du même âge, évolue d'une tout autre façon : il rejoint les quelques Indiens exécuteurs de colons pour se retrouver finalement totalement seul, pourchassé par les Blancs, en marge de sa société car il en rejette les valeurs collectives et l'immobilisme.

Le récit fait une grande part au mode de vie traditionnel indien, à ses croyances et à ses pratiques religieuses, mais sans fard ni nostalgie. Car si bien des comportements des Indiens apparaissent généreux, solidaires, collectifs, certains aspects de leurs coutumes, parfois barbares, ne nous sont pas cachés. Ainsi on suit le destin tragique d'une jeune femme, troisième épouse d'un vieux guerrier : elle échappera à la mort ou à la mutilation, châtiment que son mari est en droit de lui infliger car elle l'a trompé, mais sera bannie définitivement de la tribu. Ou encore on assiste à des scènes d'automutilation que certains Indiens s'infligent pour prouver leur endurance, apaiser les esprits ou leur demander de leur procurer des visions pour connaître l'avenir.

Le désarroi, le découragement devant des forces contre lesquelles ils ne peuvent pas lutter s'emparent progressivement des principaux héros du roman. Celui-ci s'achève d'ailleurs sur les massacres perpétrés par l'armée américaine pour vider les Grandes Plaines de ces derniers Indiens en liberté. Quelques années plus tard, dans les années 1880, toutes les tribus de l'Ouest américain seront définitivement parquées dans des réserves.

On ne peut qu'être touché par les valeurs de générosité, d'hospitalité de ces peuples pour qui l'accumulation de richesses n'a de sens que si on les redistribue, pour qui la solidarité se manifeste par l'aide aux plus pauvres et la protection aux plus faibles. Le livre de James Welch est un livre chaleureux et émouvant sur une période peu connue, sinon effacée par certains, de l'histoire de l'Ouest américain à la fin de sa conquête, au moment où se forme la société capitaliste américaine.

Claire COLAS

Comme des ombres sur la Terre
de James Welch
Éd. 10/18 – 475 p – 55 F

Après les «guerres indiennes» et la soumission des derniers combattants... Sitting Bull et Buffalo Bill.

Arc.

L'extermination des Indiens d'Amérique du Nord

En à peine quatre siècles, de la fin du XVe (date de l'arrivée de Christophe Colomb sur le continent américain) à la fin du XIXe siècle (époque du massacre de Wounded Knee qui marque symboliquement la fin des guerres avec les Indiens), la population indienne de l'Amérique du Nord anglo-saxonne est passée d'environ un million et demi d'hommes à à peine 250000. Aujourd'hui, elle est estimée à trois millions d'habitants, un million sur le territoire canadien et deux aux États-Unis.

Avant le XVIe siècle, les tribus indiennes entretenaient entre elles des relations commerciales et étaient liées par des alliances politiques. L'arrivée des Européens bouleverse très rapidement ces relations ancestralement établies. L'introduction de rapports marchands précapitalistes, puis la colonisation, font rapidement voler en éclats les sociétés indiennes.

Rapidement, l'accaparement des terres par les pionniers entraîna la révolte des Indiens et la guerre. Et il faudra seulement un demi-siècle de présence européenne au XVIIe siècle pour que disparaisse le monde indien du Nord-Est. Des tribus entières furent exterminées par les guerres et les épidémies apportées par les Européens. Le processus de désintégration de la société indienne semble déjà irréversible.

Au début du XIXe siècle, les tribus de la côte atlantique sont soumises, rejetées plus à l'ouest ou massacrées. Les ex-colonies anglaises devenues indépendantes accueillent toujours plus d'immigrés. Au fur et à mesure de l'avancée des pionniers, des forts sont construits. Progressivement le pays se couvre de sites permanents, autant d'obstacles à la liberté de mouvement des Indiens, qui ne disposent plus que d'un espace tronçonné. Des routes permettant la surveillance relient ces forts entre eux. Puis les cultures s'étendent, au prix d'importants défrichements. Les Indiens sont chassés de leurs territoires, repoussés de plus en plus à l'ouest. Ils sont regroupés à l'ouest du Mississipi.

C'est seulement au début du XIXe siècle que commence la colonisation du Far West. Le gouvernement américain, tout en promettant aux Indiens la paix et la terre, encourage les immigrants à s'installer dans cet Ouest lointain, car les Européens affluent toujours plus nombreux : entre 1840 et 1860, plus de quatre millions de colons arrivent aux États-Unis. La découverte d'or en Californie et dans le Colorado va précipiter la ruée vers l'Ouest.

Deux voies sont ouvertes pour atteindre le Pacifique. Le long de ces pistes, on clôture, les terres sont défrichées puis mises en culture, le gibier est exterminé car il faut nourrir les ouvriers qui construisent la ligne de chemin de fer qui reliera bientôt l'Est et l'Ouest. Des tribus entières sont condamnées à la famine. Les massacres d'Indiens vivant encore en liberté se multiplieront dans la deuxième moitié du XIXe siècle.

Jusqu'en 1890, date du massacre de Wounded Knee, les Indiens livreront bataille. Ils infligeront même une défaite aux troupes américaines conduites par le général Custer à la bataille de Little Big Horn en 1876. La supériorité militaire américaine viendra cependant à bout de leur résistance. A la fin du XIXe siècle, toutes les tribus indiennes sont placées dans des réserves dépourvues de richesses, sous contrôle de l'armée, réduites à attendre vivres et secours des Blancs, et à la merci des agents chargés du ravitaillement.

Giscard et le « franc fort »

BATAILLES DE CHIFFONNIERS POUR DES MONNAIES

Giscard d'Estaing a préconisé, pour « *sortir de l'impasse* », de revoir à la baisse le taux de la future monnaie européenne, l'euro, par rapport au dollar. Puis, les autorités financières allemandes ne semblant pas vouloir en entendre parler, l'ancien président de la République a proposé une révision de la parité entre le franc et le mark allemand. Une dévaluation, donc, bien que le mot même ait été soigneusement évité.

Cela a provoqué une belle agitation dans les milieux politiques et financiers. Séguin, Pasqua, Chevènement se sont dits favorables à une baisse du taux de change du franc par rapport au mark, position qu'avait défendue peu avant le premier secrétaire du PS, Henri Emmanuelli. Juppé et Kohl ont aussitôt répliqué par un communiqué commun affirmant qu'il n'en était pas question, tandis qu'en Allemagne, l'ancien chancelier social-démocrate Schmidt, lui, s'en prenait à la politique officielle du « mark fort ».

LO

DÉMAGOGIE POLITICIENNE

Quand on est dans l'opposition, ou dans la majorité mais sans être directement associé au pouvoir, il est tentant de se livrer au jeu des petites phrases permettant d'avoir l'air de proposer une autre politique. Un « franc fort » (ou un mark fort), c'est-à-dire une monnaie valant relativement cher par rapport aux autres devises, et notamment le dollar, serait la cause de tous les maux (stagnation économique, chômage…), à en croire ces politiciens. En France, les législatives de 1998 approchent et, pour certains hommes politiques, montrer du doigt la concurrence étrangère comme responsable du chômage, faire semblant d'avoir une solution, ce peut être un moyen de chercher des voix en se démarquant du gouvernement, tout en détournant l'attention de la véritable responsable de la situation : la bourgeoisie qui, euro ou pas, franc fort ou franc faible, continuera à prospérer quelle que soit la couleur du futur gouvernement, mais avec son aide et sur le dos de la population travailleuse.

Mais, au-delà du jeu des politiciens – qu'ils soient, comme Giscard, pro-européens ou qu'ils se disent anti-Maastricht –, la discussion sur le taux des monnaies recouvre des revendications bien concrètes du patronat.

« DÉVALUATION COMPÉTITIVE »…

On vient d'en avoir un aperçu à l'occasion de la rentrée de la lire italienne dans le système monétaire européen dont elle était sortie en septembre 1992. Entre 1992 et 1995, la lire a perdu jusqu'à 35 % de sa valeur par rapport aux autres monnaies européennes. Les industriels français de la chaussure, de la construction navale, du textile ont ainsi vu arriver des produits italiens plus concurrentiels parce que moins chers. En revanche, en Italie, les importations ont renchéri, faisant supporter à la population un net désavantage en pouvoir d'achat. Il s'est passé la même chose en Espagne et en Grande-Bretagne, pays dont les monnaies ont été dévaluées à la même époque.

… FACE AUX USA…

Une partie du patronat français rêve d'une telle dévaluation « compétitive » qui stimulerait ses exportations, fût-ce aux dépens du niveau de vie des classes populaires.

Mais cela pose à la bourgeoisie, et au gouvernement qui prendrait une telle décision, un problème aux implications, dans une certaine mesure, contradictoires.

Il y a d'abord la question des États-Unis qui disposent d'un marché intérieur aussi vaste que l'Europe, mais un marché unifié, avec une monnaie qui leur permet d'imposer leur politique monétaire à l'échelle du monde. L'Union européenne a beau avoir une part supérieure à celle des États-unis dans le commerce international, c'est en dollar que sont libellées près de la moitié des transactions mondiales. Les États-Unis peuvent donc, sans grand risque pour leur économie, pratiquer une politique du « dollar faible » qui facilite leurs exportations au détriment des Européens.

Les bourgeoisies européennes aimeraient donc bien pouvoir dévaluer leurs monnaies par rapport au dollar. Si une dévaluation commune des monnaies des États de l'Union européenne était possible, cela arrangerait sans doute leurs bourgeoisies. Mais, pour l'instant en tout cas, cette éventualité ne semble pas près de se réaliser car les bourgeoisies européennes et leurs États sont au moins autant concurrents entre eux que vis-à-vis des États-Unis.

… ET AUX AUTRES ÉTATS EUROPÉENS

Du coup, la tentation est grande pour ces États de décider unilatéralement leur propre « dévaluation compétitive », donc par rapport aux États-Unis mais aussi par rapport aux autres États européens. C'est ce qu'ont fait l'Italie, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Cela a provoqué des conflits avec leurs partenaires européens qui ont contribué à reculer l'échéance de la monnaie unique européenne et n'ont permis ensuite à l'Italie et à l'Espagne de réintégrer le système monétaire européen qu'après d'âpres marchandages sur les taux de change.

Bien sûr, les grands groupes industriels et financiers tiennent à la perspective d'une monnaie unique, et donc à la stabilité du système monétaire européen. Mais ils tiennent aussi à défendre leurs propres intérêts par rapport à leurs partenaires.

La bourgeoisie française fera-t-elle, comme d'autres, le choix d'abandonner la politique dite du « franc fort », au risque de repousser encore l'échéance de la monnaie unique ? La question n'est pas tranchée. Mais même si un gouvernement faisait ce choix, cela n'empêcherait en rien la continuation de la crise dont la bourgeoisie fait supporter tout le poids aux classes populaires. Cela permettrait juste aux capitalistes de ce pays de réaliser des profits supplémentaires durant un temps, quitte à aggraver la crise de l'ensemble du système économique.

Les politiciens de la bourgeoisie n'ont aucune politique alternative à la crise de leur système. Les débats sur les parités entre monnaies ne servent à des Giscard et autres qu'à tenter de faire croire, de temps en temps, qu'ils auraient une « autre » politique à proposer pour combattre cette crise.

Pierre LAFFITTE

Lutte de Classe
n°23 – novembre 1996
est parue

au sommaire :

- *Proche-Orient* – Après la nouvelle révolte des Palestiniens
- *Afghanistan* – Derrière la montée des Talibans, les intérêts politiques et économiques de l'impérialisme
- *Italie* – Une opposition dans le Parti de la Refondation communiste, engagé dans le soutien au gouvernement
- *Zimbabwe* – Le régime de Mugabe face à la classe ouvrière
- « *Mondialisation* », « *globalisation* » de l'économie : des expressions toutes faites qui déguisent plus qu'elles n'éclairent, la réalité de l'impérialisme
- *Tribune de la minorité* – Quinze ans d'offensive antiouvrière, plus Juppé, ça suffit !

Lutte Ouvrière - Directeur de publication : Michel Rodinson - Commission paritaire n° 64-995