CONVERGENCES RÉVOLUTIONNAIRES

141 OCTOBRE NOVEMBRE 2021

***Convergences révolutionnaires* est le journal du groupe l'Étincelle membre du Nouveau Parti anticapitaliste**
Retrouvez l'ensemble de nos publications sur *convergencesrevolutionnaires.org*

2 €



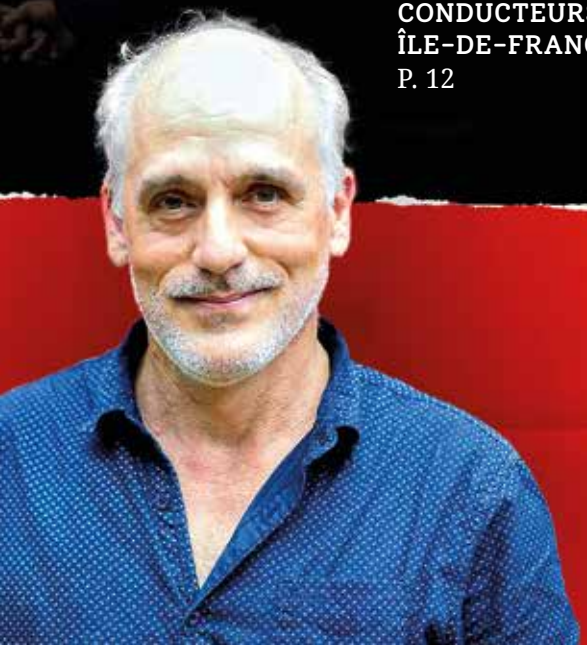
DOSSIER

Grève à Transdev

CONDUCTEURS DE BUS EN ÎLE-DE-FRANCE EN GRÈVE
P. 12

QUELLES REVENDICATIONS UNIFICATRICES ?
P. 18

LA VIE DE LA GRÈVE (EN BD !)
P. 20



Philippe Poutou notre candidat !

UN OUVRIER POUR METTRE LES TRAVAILLEURS AU CŒUR DE LA PRÉSIDENTIELLE
P. 01

L'ÉTINCELLE DU NPA

L'ÉTINCELLE DU NPA

Retrouvez l'ensemble
de nos publications sur

convergencesrevolutionnaires.org

ainsi que sur nos réseaux sociaux

twitter
@npaetincelle

facebook
@npaetincelle

instagram
@npaetincelle

youtube
@convergences revolutionnaires

Cahiers Communistes Révolutionnaires

—

N° 141
Octobre Novembre
2021
2€

—

Revue publiée par la
Fraction L'Étincelle

Directrice de publication :
Irène Gasarian

Impression :
Rotographie – Montreuil

N° commission paritaire :
0322P11413
ISSN : 1294-9647
Tirage : 1000 exemplaires

ÉDITORIAL

01 **Philippe Poutou : un ouvrier pour mettre les travailleurs au cœur de la Présidentielle**

EXTRÊME DROITE

02 **La marée noire des idées brunes**

04 **Marseille 73, roman de Dominique Manotti**

OFFENSIVE PATRONALE ET GRÈVES

05 **Quelle est la politique des confédérations syndicales ?**

08 **Les aides à domicile se mobilisent**

10 **Les grévistes de Bergams déterminés à faire plier le groupe Norac**

DOSSIER TRANSDEV EN GRÈVE

12 **Quelle est la stratégie patronale ? Quelle riposte des salariés du secteur ?**

17 **La politique des syndicats… et celle des grévistes**

18 **Quelles revendications unificatrices ?**

20 **La vie de la grève (BD)**

25 **Semaine 7, J5 : la grève se manifeste !**

25 **Transports lyonnais : quelque chose a commencé**

INDUSTRIE AUTOMOBILE

26 **Crise des semi-conducteurs ? « Une conjoncture excellente » pour les conducteurs de restructurations !**

SOIXANTIÈME ANNIVERSAIRE

29 **Le 17 octobre 1961, le plus grand massacre de travailleurs depuis la Commune de Paris**

RECOMMANDATIONS

31 **Pour poursuivre la lecture…**

32 **Des articles à lire sur notre site**

Philippe Poutou

Un ouvrier pour mettre les travailleurs au cœur de la Présidentielle

25 OCTOBRE 2021 – ÉDITORIAL

Les patrons exultent : ils le tiennent, leur « monde d'après ». Un monde qui ressemble étrangement à celui d'avant – en pire. La pandémie a mis en lumière l'état désastreux des hôpitaux ? Les pouvoirs publics ont continué à fermer des lits, n'ont pas embauché de personnel soignant. Les conditions critiques des hôpitaux ont provoqué de nombreuses démissions. On a même suspendu des milliers de soignants réfractaires au « pass » Macron ! Mais tout cela permet de continuer à économiser sur les services publics.

Il paraît que la reprise économique est là, mais que ça pourrait aller plus vite si les patrons trouvaient à embaucher. Pour Macron, la cause est toute trouvée : *« La France est un pays qui travaille moins que les autres »*… Là encore, les patrons exultent, c'est exactement ce qu'ils veulent : faire travailler davantage, supprimer les temps de pause payés, pouvoir faire venir les travailleurs comme bon leur semble en les prévenant à la dernière minute. Le tout pour des salaires minables. Est-ce vraiment étonnant si personne ne se presse à l'embauche ?

LES PRÉOCCUPATIONS DES CHOUCHOUS DES SONDAGES

Va-t-on enfin entendre un des cadors des sondages de la Présidentielle parler de ces problèmes avec lesquels se débattent les classes populaires ? Pour Macron, on l'a vu, la messe est dite : il veut continuer à accompagner l'offensive patronale contre les travailleurs. Et les autres, les Zemmour, les Le Pen, les Xavier Bertrand et autres Valérie Pécresse ? Pour l'un, le problème c'est changer les prénoms à consonance « non française ». Ce qui en indigne d'autres, c'est la présence de femmes voilées, pendant que les Onfray leur servent la soupe en dissertant sur « l'effondrement de [notre] civilisation ».

CELLES DES CLASSES POPULAIRES

Mais, pour les classes populaires, il y a le feu ! Il y a une semaine, les AESH, celles et ceux qui accompagnent les enfants handicapés dans les classes, étaient en grève. Pour un travail qui exige dévouement et savoir-faire, elles touchent le plus souvent moins de 700 euros par mois. Les travailleurs des transports sont confrontés à une attaque en règle contre leurs conditions de travail sous prétexte d'ouverture à la concurrence, situation qui a provoqué une longue grève, toujours en cours, dans le réseau Transdev d'Île-de-France. Dans l'automobile, les multinationales comme Stellantis (ex-PSA) mettent au chômage les travailleurs dans un pays pendant qu'elles imposent un allongement du temps de travail dans un autre.

Les prix flambent. Ceux de l'énergie atteignent des sommets et cela se répercutera inévitablement sur tous les autres produits – ça a commencé. Alors, allons-nous accepter que, le temps d'une élection, leur démagogie occulte nos problèmes quotidiens ?

AU MONDE DU TRAVAIL DE S'INVITER DANS CETTE CAMPAGNE

Macron a ressorti précautionneusement le carnet de chèques et a annoncé vouloir distribuer 100 euros, comme on fait l'aumône, à tous ceux qui touchent moins de 2 000 euros par mois net. Le tout pour 3,8 milliards d'euros – à comparer aux 30 milliards du plan de soutien aux patrons, qui s'ajoutent aux 100 milliards distribués pendant la crise sanitaire et aux dizaines d'autres distribués en permanence en exonérations diverses.

Macron a tracé une ligne de classe. Il reste donc au monde du travail à s'inviter dans cette campagne présidentielle. D'abord en répondant par la grève aux attaques patronales. En refusant de se laisser traiter comme des pions qu'on avance ou déplace au gré des caprices patronaux. En refusant les salaires minables. Mais, dans la campagne proprement dite, qui se fera le porte-parole de leurs préoccupations en tant que travailleurs ? Les Mélenchon, Hidalgo et autres Roussel conditionnent les avancées pour les travailleurs à leur élection. Et, de toute façon, leurs partis, eux-mêmes dans le cas de Mélenchon, ont déjà siégé au gouvernement sans que notre sort en ait été bouleversé !

Les élections ne changeront pas notre vie, quel que soit le candidat élu demain. Mais il est possible de mettre les revendications des travailleurs au centre de la campagne présidentielle. Alors, joignez-vous à notre campagne ! Aidez-nous à faire entendre la voix des travailleurs en soutenant la candidature de Philippe Poutou ! ■

EXTRÊME DROITE

La marée noire des idées brunes





20 OCTOBRE 2021
GASPARD JANINE

À l'approche des élections présidentielles, les candidats d'extrême droite se multiplient et totalisent plus de 30 % d'intention de vote dans les sondages. Nicolas Dupont-Aignan propose de réintroduire le bagne, Marine Le Pen se pose en présidentiable, et un nouveau venu passionne les médias, alors qu'il orchestre avec leur aide un faux suspense autour de sa candidature. Éric Zemmour est désormais crédité par des sondages à environ 16 % d'intentions de vote. Peu réjouissant…

Surtout, le discours qu'il adopte est désormais banalisé. Zemmour dit ouvertement ce que beaucoup de politiciens disaient… déjà ouvertement. Il est vrai qu'il ose tout et plus encore. C'est d'ailleurs par son outrance qu'il se distingue dans cette présidentielle, qui semble de plus en plus se réduire au choix entre cinquante nuances d'extrême droite.

UNE FRONTIÈRE ÉTANCHE ?

De fait, si les candidats officiellement d'extrême droite totalisent déjà 30 % d'intention de vote, n'oublions pas que les nombreux candidats des Républicains pressentis ne se privent pas d'abonder dans la démagogie sécuritaire et raciste.

Surtout, c'est le gouvernement lui-même qui reprend textuellement le discours de l'extrême droite : « islamo-gauchisme » et « wokisme » chez Blanquer, « séparatisme » pour Macron : autant de termes qu'on pensait cantonnés à la fachosphère ou au torchon *Valeurs actuelles* il y a quelques années. Ce journal accueille désormais des interviews du chef de l'État. Opération évidente : en parlant comme elle et avec elle, le gouvernement légitime l'extrême droite comme principale force d'opposition, et pense s'assurer une victoire facile au deuxième tour par le rassemblement des électeurs « républicains » ou « démocrates ». Voter Macron pour faire barrage au FN ? Seulement voilà, non content de reprendre son discours, le gouvernement a consciencieusement appliqué la politique de l'extrême droite. La loi asile-immigration en 2018 renforçait des mesures anti-migrants déjà draconiennes. Après le passage dans le droit commun de l'état d'urgence déclaré sous Hollande, la loi Sécurité globale a encore augmenté les prérogatives de la police. Toujours plus de barbelés aux frontières, de flics, et avec plus d'armes… Résultat : tout ce que Le Pen propose aujourd'hui, c'est d'aller plus loin. Et Darmanin de rétorquer que c'est elle qui est trop molle ! Le barrage a bien débordé…

Darmanin a d'ailleurs continué à faire de l'œil à ses flics en leur promettant les transports gratuits, puis en déclarant vouloir déposer plainte contre notre candidat Philippe Poutou qui avait eu le malheur de déclarer l'évidence : la police tue. Oui, la police tue, et elle tabasse et elle mutile, les jeunes des quartiers populaires comme les manifestants. Car pour maintenir un ordre fait de chômage et d'exploitation, pour maintenir des millions de gens dans la misère, il faut bien les étouffer avec un talon de fer. L'extrême droite nous parle d'insécurité : elle existe, mais c'est une insécurité sociale.
C'est d'ailleurs le sens de la stratégie du gouvernement, qui n'est pas qu'électorale : les politiques d'extrême droite profitent directement à la bourgeoisie. On peut expliquer ainsi le financement massif de la campagne de Zemmour, qui est de façon très évidente une créature de Vincent Bolloré, propulsée par son empire médiatique. D'un autre côté, l'extrême droite germe sur le terreau du confusionnisme et de l'individualisme, favorisés par l'offensive capitaliste. Et si l'insécurité est d'abord sociale, le fait est que peu nombreux aujourd'hui sont ceux qui l'affirment haut et fort. À bien des égards, c'est l'absence de perspective dans une lutte d'ensemble qui rejette toute une partie de la population vers ceux qui leur proposent la prostration et l'alliance avec leurs exploiteurs nationaux.

SE RASSEMBLER « À GAUCHE » ?

On comprend dès lors que beaucoup proposent, pour lutter contre la présence toujours plus diffuse de ces idées, de reconstruire une « gauche sociale et politique » capable de répondre aux thèmes racistes, sexistes et sécuritaires par les questions sociales. C'est oublier un peu vite les responsabilités immenses de la gauche elle-même dans sa propre disparition. Mitterrand au pouvoir a usé de la même stratégie de propulsion du FN que Macron aujourd'hui. La gauche s'est toujours illustrée par sa férocité dans la chasse aux sans-papiers : loi Joxe, loi Pasqua, chasse aux Roms sous Manuel Valls, déchéance de nationalité sous Hollande… Sans parler de la politique patronale, de la casse des droits sociaux, des trahisons à répétition qui ne peuvent que dégoûter et décourager les travailleurs.

Quant à ceux qui voudraient nous présenter le PCF ou la FI comme n'ayant « jamais trahi », ils ont la mémoire courte et de sacrées œillères. Au PCF ou à la FI, beaucoup, dont Mélenchon, ont goûté aux sièges ministériels dans des gouvernements qui ont bien réprimé et bien expulsé. La chasse aux électeurs conduit ces partis bien loin des positions du mouvement ouvrier : Fabien Roussel participe à une manifestation de policiers et déclare sur *Cnews* que les demandeurs d'asile ont « vocation à être renvoyés chez eux ». François Ruffin affirme en 2018 : « On ne peut pas dire que la France va accueillir tous les migrants, ce n'est pas possible. » Mélenchon en appelle à une police « républicaine », manière sans doute de réclamer une police capable d'éborgner les Gilets jaunes avec humanité. Quant au discours contre les délocalisations (et non les licenciements) qu'on retrouve partout à gauche, ce nationalisme économique détourne les travailleurs de la lutte et les rejette à l'extrême droite. Chômage en France et chômage à l'étranger ont la même cause : l'exploitation capitaliste qui entraîne augmentation des cadences, chantage à la productivité, concurrence de tous contre tous. Ce n'est pas la mondialisation qui licencie : ce sont les patrons.

LA POLITIQUE DES RÉVOLUTIONNAIRES

Pour arrêter la montée des idées d'extrême droite, dans les urnes et sur les ondes, il ne faudra pas compter sur des partis qui se font aspirer par le courant, voire qui en ont été les premiers responsables en trahissant toutes leurs promesses une fois au pouvoir. Les fronts électoraux « républicains » ou « de gauche » ne pourront mettre un coup d'arrêt à l'autoritarisme montant de l'État et au matraquage de racisme financé d'en haut.

Ce ne sera pas plus le cas des fronts « antifascistes », qui dilueraient la propagande des révolutionnaires dans des mots d'ordre d'autant plus flous qu'ils sont « unitaires ».
Au contraire, il importe de garder la tête froide et les idées claires. Faire reculer l'extrême droite, remettre au centre du débat public les préoccupations du monde du travail et les réponses qu'il peut leur apporter, cela passe nécessairement par la défense d'une politique indépendante de la classe ouvrière, et en premier lieu une politique de lutte.

La classe ouvrière, lorsqu'elle se met en mouvement sur ses propres objectifs, pour les salaires, pour de meilleures conditions de vie, fait taire l'extrême droite. On nous a dit, au début du mouvement, que les Gilets jaunes étaient tous des électeurs du Rassemblement national, des complotistes, des incultes. Nombre d'entre eux ont sans doute pu être influencés par Le Pen ou ont cultivé des illusions sur la police et le drapeau tricolore. Et pourtant, durant tout le mouvement, Marine Le Pen n'a rien su dire d'autre que fustiger les « casseurs » et défendre les flics. Quant aux Gilets jaunes eux-mêmes, dans leur lutte, ils étaient bien loin des idées de l'extrême droite. Ils ont pris en main leur mouvement par eux-mêmes, ils se sont affrontés au gouvernement et à la police pour régler leurs problèmes ; ils ne s'en sont pas remis à des idées qui les condamnent à la prostration et à l'alliance avec leurs exploiteurs.

Il est vrai qu'ils n'ont jamais dénoncé directement ces exploiteurs, mais qui sait ce qui pourrait se passer ces prochaines années ? C'est le rôle des révolutionnaires d'être présents pour aider ces luttes à exister, à apparaître, à s'étendre et se coordonner. C'est aussi leur rôle de faire sentir que la vraie insécurité est du côté de la bourgeoisie, face à la formidable force d'explosion sociale qui gronde dans la classe ouvrière.

Lire aussi sur le site de Convergences révolutionnaires : *Zemmour : le racisme vient d'en haut* – 25 octobre 2021 ■

SUR L'EXTRÊME DROITE FRANÇAISE DANS LES ANNÉES 1970

Marseille 73

Roman de Dominique Manotti
Les Arènes, 2020, 385 p., 20 €

OLIVIER BELIN

***Le roman Marseille 73 de Dominique Manotti donne un bon aperçu de ce que fut l'extrême droite française au début des années 1970, quand, truffée d'anciens de l'OAS, de policiers et de militaires revenus tout droit de la guerre d'Algérie, elle avait ses clubs de tir et abattait des Arabes dans les rues de Marseille* « pour la sécurité des Marseillais » *et* « contre l'immigration sauvage ».**

Écrit sous la forme d'un polar, il est du début à la fin basé sur des faits réels, une série de meurtres racistes perpétrés à la fin de l'été et à l'automne 1973 : une quinzaine recensés dans la seule ville de Marseille, une cinquantaine dans toute la France. C'était la période aussi où, face à une montée du chômage, une circulaire gouvernementale (dite Marcellin-Fontanet du nom de ses auteurs) visait à bloquer l'immigration et à renvoyer une partie des travailleurs immigrés chez eux.



La mort d'un conducteur de bus marseillais, tué par un malade mental qui se trouvait être d'origine algérienne, déclencha une nouvelle effervescence raciste. Campagne raciste dans la presse marseillaise, constitution d'un « Comité de défense des Marseillais » animé par l'extrême droite qui participa (aux côtés de syndicats corporatistes peu regardant sur le racisme) à l'enterrement du chauffeur, avant que dans la soirée même, certains de ses membres se lancent dans des ratonnades, faisant trois victimes, dont le jeune Ladj Lounes (Malek dans le roman), abattu devant un café fréquenté par des Maghrébins dans un des quartiers populaires de la ville.

LE COMBAT CONTRE LES CRIMES RACISTES – LE MOUVEMENT DES TRAVAILLEURS ARABES (MTA)

C'est l'enquête sur ce meurtre qui fait la trame du roman. On y voit les liens étroits entre les groupes d'extrême droite marseillais, le SAC gaulliste de Charles Pasqua et la police, ainsi que la complicité des juges qui s'empressent d'enterrer ces crimes racistes sous l'étiquette de règlements de comptes entre « petits délinquants arabes ».

Manotti fait revivre le combat mené contre ces crimes racistes par quelques associations d'aide aux immigrés, comme la Cimade (association protestante) dont l'un des responsables, pasteur, est expulsé manu-militari sur ordre du gouvernement vers son pays d'origine (heureusement pour lui, la tranquille Suisse) et surtout le combat mené par les travailleurs maghrébins eux-mêmes, dont une organisation qui s'est créée à l'époque, le MTA (Mouvement des travailleurs arabes). Elle lança, après les assassinats, un mot d'ordre de grève qui paralysa le chantier naval de La Ciotat, puis une grève sur toute la ville et, le 14 septembre, une grève au niveau de la France entière, largement suivie notamment dans les usines métallurgiques de la région parisienne.

LES SILENCES COMPLICES

Dominique Manotti relate l'action des militants ouvriers maghrébins, la solidarité qu'ils ont trouvée auprès de l'extrême gauche et d'associations de défense des immigrés. Elle souligne aussi le silence complice du maire socialiste de Marseille, Gaston Defferre, et évoque la pleutrerie des directions syndicales. Rappelons que le quotidien communiste régional, La Marseillaise, désavouait en ces termes la grève lancée par le MTA : *« Certains groupuscules essaient d'entrainer les immigrés dans des actions irréfléchies qui les isoleraient. Qui manipule ces groupes. Qui cherche ainsi un affrontement en grand ? À qui cela profite ? Sans conteste à ceux qui trouvent intérêt à l'immigration sauvage qu'ils ont favorisée. »* La C GT marseillaise avait désavoué aussi la grève. Mais la ténacité du MTA et des mouvements qui le soutenaient a finalement contraint, après moult hésitations, les syndicats nationaux (à part la CFDT…) à se dire solidaires de la seconde grève, celle du 14 septembre.

Le roman rappelle les faits tristement réels de ce septembre 1973. Dans le livre, les trois seuls policiers qui, en opposition avec la maison poulaga, mènent l'enquête jusqu'au bout sont presque trop beaux pour être vrais. Mais on ne fait pas un bon roman policier sans une bonne enquête. ■

//

FACE À L'OFFENSIVE PATRONALE, ALORS QUE LES GRÈVES SE MULTIPLIENT

Quelle est la politique des confédérations syndicales ?

4 OCTOBRE 2021 – LÉO BASERLI

À la veille du 5 octobre, personne ne sait quelle sera l'ampleur de la mobilisation. Mais si elle ressemble à celle de l'Éducation nationale du 23 septembre, le succès n'est pas assuré. Pourtant, la colère est bien là et s'exprime. Sur les licenciements qui continuent, le chômage, l'augmentation des prix (du gaz par exemple, mais aussi des carburants, et toutes ces hausses qui en découlent et pourrissent la vie quotidienne des classes populaires), les restructurations qui se multiplient et tirent vers le bas salaires et conditions de travail tandis que la baisse annoncée des allocations chômage, destinée à les faire accepter, est en place depuis le début du mois.

Alors, que manque-t-il pour que cette colère s'exprime dans la rue dans un mouvement d'ensemble nécessaire, non seulement le 5 octobre, mais aussi après ? Les confédérations syndicales réputées les plus combatives (la CGT, Sud, la FSU qui appellent au 5 octobre) font-elles tout pour assurer le succès ?

AU-DELÀ DES DISCOURS ET DES APPELS, QUEL EST LE PLAN ?

Le problème ne se situe pas forcément dans les discours ou les écrits. À la fête de *l'Humanité*, face au porte-parole du gouvernement, Gabriel Attal, le secrétaire général de la CGT, Philippe Martinez, rappelait à juste titre les 57 milliards de bénéfices du CAC40, *« record historique depuis que la bourse existe »*, avec toutes ces entreprises qui ont touché des aides publiques… Il s'y est moqué des patrons qui se plaignent de la prétendue « pénurie de main-d'œuvre » alors que les salaires et conditions de travail sont inacceptables… Un discours dans lequel tous les travailleurs pourraient se retrouver s'il n'était pas émaillé d'un patriotisme et d'un souverainisme économique prétendument susceptibles de sauvegarder les emplois mais attisant en réalité la concurrence dans laquelle les capitalistes plongent les travailleurs (voir encadré p. 7).



Les appels à mobilisations n'ont pas manqué eux non plus, cette journée « interprofessionnelle » du 5 faisant suite à de nombreuses journées éclatées, secteur par secteur – la santé le 21 septembre, l'Éducation nationale le 23, les retraités le 1er octobre… On ne peut sans doute pas reprocher aux confédérations que si peu de monde se soit mobilisé. Du moins à priori. Les responsables syndicaux aiment à le répéter, la mobilisation ne se décrète pas. Certes. Mais quand la colère est prête à s'exprimer, il ne s'agirait pas de louper le coche ou, pire, de la canaliser dans des voies sans issue.

QUAND ON VEUT ON PEUT…

Le problème n'est pas dans le fait d'appeler à une journée : une mobilisation doit bien commencer ! Mais, de l'aveu de tous, y compris de ceux qui ont dit vouloir faire grève le 5, ou ont déjà participé à des mobilisations sectorielles, si cette journée s'inscrivait dans le cadre d'un véritable plan de mobilisation, cela rendrait ces journées d'action plus crédibles.

Inutile de dire que ce n'est pas par incompétence que les grandes confédérations ne mettent pas en œuvre de tels plans… Quand elles le veulent, en particulier quand patronat et gouvernement cherchent trop ouvertement à se passer d'elles, elles sont tout à fait capables de donner corps à un mécontentement diffus ! Pendant le mouvement contre la réforme des retraites de 2010, l'intersyndicale, qui comprenait non seulement les organisations mentionnées plus ▸▸

haut mais aussi la CFDT, avait appelé à une journée de mobilisation en septembre (deux mois tout de même après la précédente en juin), qui a été un succès. Dès le lendemain, l'intersyndicale avait appelé à une nouvelle journée de grève et de manifestations deux semaines plus tard, les journées se succédant ensuite au rythme de deux par semaines toujours annoncées à l'avance : un manifestant ne pouvait pas quitter une manifestation sans connaître l'échéance suivante. Au succès de chacune, l'intersyndicale avait répondu par de nouveaux appels mis en perspective avec les suites, et, de fait, la mobilisation n'avait cessé de s'élargir, de gagner dans l'opinion, donnant naissances ici à des grèves reconductibles, comme à la SNCF, là au blocage des raffineries, avec même l'entrée remarquée des lycéens dans les manifestations.

Pour en revenir à la situation actuelle, l'appel au 5 octobre était peut-être tardif, mais cela aurait pu laisser le temps de mobiliser. Mais à condition que l'intersyndicale trace la perspective, indique les étapes d'une mobilisation allant au-delà d'une journée de grève isolée. Or ce n'est pas le cas. Alors que la colère s'accumule et s'exprime d'ailleurs comme elle peut, entreprise par entreprise, site par site, ni l'intersyndicale, ni aucune confédération signataire de l'appel au 5 octobre ne propose même de s'appuyer sur les mouvements en cours.

PAS ÉTONNANT QUE LES LUTTES S'ORGANISENT HORS DES STRUCTURES SYNDICALES

Un constat s'impose : cela commence à faire un bon moment que les classes populaires expriment leur colère en dehors des cadres syndicaux. Ce n'est d'ailleurs pas propre à la France, signe que les vieux garde-fous destinés à canaliser la colère populaire fonctionnent moins, impliquant le recours de plus en plus fréquent à une répression beaucoup plus dure.

La plupart du temps, pourtant, des militants syndicaux s'y sont investis, réussissant parfois à entraîner certaines structures syndicales locales, mais à aucun moment les confédérations n'ont été à l'initiative, quand elles n'ont pas ouvertement dénigré la mobilisation[1]. Depuis les mobilisations contre la loi Travail, de nombreux travailleurs se préoccupent directement de politique dans leurs mobilisations, s'interrogent sur une action dont ils veulent être acteurs et pas seulement instruments, au service des « stratégies » syndicales. Dans les grèves de la SNCF et avec les Nuit debout, puis avec les Gilets jaunes, les collectifs de personnel de santé ou les piquets de grévistes de la RATP et de la SNCF, des travailleurs se sont organisés, plus ou moins efficacement, mais en dehors des structures que syndicats et partis avaient prévues pour eux.

En 2019-2020, il y a eu la mobilisation contre la réforme des retraites. La confédération CGT avait appelé à la grève jusqu'au retrait, mais n'a proposé aucune journée d'action pendant près de trois semaines, respectant la « trêve des confiseurs » laissant ainsi les grévistes de la RATP isolés, réduits à en appeler par eux-mêmes à tous pour soutenir leur grève, notamment par le blocage sur les dépôts.

La crise sanitaire et le premier confinement avaient, provisoirement, suspendu en partie la production et donc les luttes sociales. Mais en partie seulement. Quelle a été la politique des confédérations syndicales alors que les postiers, les cheminots ou le personnel hospitalier se mobilisaient contre le fait d'être envoyés au casse-pipe sans protection sérieuse, au mépris de leur propre sécurité ? Ces mobilisations se sont faites avec la participation de militants syndicalistes, mais sans les organisations syndicales en tant que telles. Même chose pour la mobilisation des enseignants contre les conditions sanitaires inacceptables : ils ont obtenu le dédoublement des classes selon des modalités locales ou régionales, mais, là encore, sans le moindre appel ou initiative centrale d'organisations syndicales comme la FSU.

Partout, les travailleurs en colère ont trouvé des militants locaux, voire des structures syndicales de base, mais rarement les fédérations et jamais les confédérations. Aucune raison dans ces conditions que la tendance actuelle à se battre et à s'organiser en dehors des structures syndicales s'inverse.

QUE SERAIT UNE POLITIQUE OFFENSIVE DES DIRECTIONS SYNDICALES ?

Aujourd'hui, le patronat invoque la crise économique qui a suivi la crise sanitaire non seulement pour continuer les licenciements, mais, désormais, pour restructurer et attaquer partout les conditions de travail. Les patrons voudraient être plus compétitifs face à la concurrence qui va faire rage dans le monde avec la reprise, De l'industrie automobile jusqu'aux transports, ils veulent le faire en aggravant les conditions de travail, en faisant la chasse à ce qu'ils appellent les « temps morts » que la production impose mais dont ils voudraient que ce soient les travailleurs qui les payent.

Dans les hôpitaux, le passe sanitaire aura de ce point de vue été un des moyens de pousser dehors une partie du personnel déjà en sous-effectif. Et cela, même les travailleurs à juste titre favorables à la vaccination ne peuvent l'accepter. Une véritable riposte appelée par une fédération CGT des hospitaliers n'aurait certes pas suffi à déclencher une mobilisation. Mais presqu'aucun matériel n'a été mis en circulation, aucune propagande lisible n'a été formulée.

Dans les autres secteurs, de l'automobile jusqu'aux transports, le patronat attaque les pauses, surcharge les postes, supprime du personnel. Lorsqu'il est prêt à faire quelques concessions salariales sur le taux horaire, ou les primes, ou la rétrocession d'une partie des « charges » sociales que le gouvernement pourrait « alléger »[2], c'est pour reprendre bien davantage par le biais des conditions de travail dégradées.

Or les attaques sur les salaires comme la dégradation des conditions de travail provoquent des réactions chez les salariés et, pour le moment, davantage que contre les licenciements il y a quelques mois. C'est le cas chez les conducteurs de Transdev ou des TCL. Ces grèves sont déterminées, s'étendent et tentent de s'organiser, voire de se coordonner. Elles sont regardées de près par les patrons de la SNCF, de la RATP, par le patronat en général tant les restructurations qui en sont la cause ont fonction de laboratoire contre tous les salariés de la branche et bien au-delà. Les fédérations des transports des syndicats ouvriers ont-elles lancé une campagne dans tous les secteurs pour alerter, informer, préparer ou prendre les devants ? Rien. Leur seule préoccupation a été de faire de la propagande sur le statut unique du transport urbain et interurbain en négociant des accords socles alignés sur le plus favorable de la branche, le tout la plupart du temps dans le dos des salariés, voire des syndiqués eux-mêmes. Aujourd'hui, ces fédérations sont prises de cours, à la traîne, et ne parviennent même pas à s'appuyer sur les luttes existantes pour en entraîner d'autres. Les salariés tentent de s'organiser sans elles, comment pourrait-il en être autrement au vu de leur politique ?

Une telle retenue des confédérations syndicales serait-elle due à des raisons stupidement électorales, pour ne pas perturber le fameux jeu démocratique à l'occasion des prochaines élections présidentielles ? Une centrale syndicale devrait au contraire appuyer, coordonner amplifier les mouvements pour mettre au premier plan, au centre de la campagne, les

La CGT ou un souverainisme économique qui n'a jamais garanti le moindre emploi

L.B.

À la fête de *l'Humanité*, Philippe Martinez expliquait à Gabriel Attal que, pour sauvegarder les emplois, il faut des *« propositions industrielles crédibles ». « Sur les semi-conducteurs,* disait-il*, ça fait un an que je dis à Castex qu'il faut relocaliser. »* Que propose Martinez ? De financer *« STMicroelectronics ou Thalès »* pour qu'ils fabriquent des semi-conducteurs français, garants de la souveraineté nationale et des bénéfices nets des patrons de la filière ?

Une chose est sûre : « relocalisation » ne veut pas dire maintien ou création d'emplois. L'exemple de l'Automobile suffit : au printemps dernier, alors que la direction de PSA avait annoncé que la nouvelle génération de moteurs produits dans l'usine de Douvrin serait fabriquée en Hongrie, Bruno Le Maire et les élus locaux en appelaient au *« Made in France »*… pour justifier de nouvelles subventions, cadeaux aux patrons et plus de compétitivité.

Quand PSA a retiré à l'usine Opel de Vienne-Aspern en Autriche la fabrication de boîtes de vitesse pour les faire produire à Valenciennes, il n'y a pas eu une seule embauche sur place, seulement une surcharge de travail pour les ouvriers. Quand l'Opel Mokka a été délocalisée de l'Espagne à l'usine de PSA Poissy, les suppressions de postes y ont continué de plus belle ainsi que les cadences infernales. Non seulement cela a fait supprimer des dizaines d'emplois et menace de fermeture des sites à l'étranger, mais ça n'en a créé aucun en France. Dernier exemple cette semaine : la direction de PSA-Stellantis a annoncé que la production des Opel Grandland fabriquées à Eisenach en Allemagne allaient temporairement être fabriquées sur le site PSA français de Sochaux. Les ouvriers allemands auront leur usine fermée au moins jusqu'en 2022 (eux aussi pourraient réclamer la « relocalisation » !) et à Sochaux ce sera des samedis, des jours fériés travaillés et des allongements d'horaires car la direction ne veut pas embaucher.

Chômage pour les uns et surtravail pour les autres, concurrence des sites entre eux, voilà la vérité du *Made in France* malheureusement défendu aussi par la direction de la CGT… ■

problèmes immédiats des travailleurs – la « question sociale » comme aiment à dire les politiciens –, empêcher que cette campagne ne dérive durablement vers les préoccupations nauséabondes que cultivent les Le Pen et les Zemmour et dans lesquelles s'engouffrent à leur suite tous les politiciens bourgeois, de Macron jusqu'à Mélenchon ou Roussel eux-mêmes.

UN MOUVEMENT D'ENSEMBLE À CONSTRUIRE

Dans les mois qui viennent, des luttes vont se développer face à l'offensive patronale en cours. Il y a bien peu de chances pour que les bureaucraties syndicales agissent pour les renforcer, les coordonner, les conduire à la victoire. En s'efforçant de mettre les structures syndicales dans lesquelles ils militent au service des colères qui se manifestent ici ou là, Les révolutionnaires peuvent-ils aider à construire une telle mobilisation ? La tâche est évidemment difficile, mais certainement pas impossible.

Les forces et le crédit des révolutionnaires sont faibles ? Sans doute. Mais cela ne change rien : elles le sont sinon depuis toujours, du moins depuis… un siècle ! Si nous ne parvenons pas à jouer un rôle dans la coordination et l'amplification des luttes, il sera toujours temps de se lamenter sur l'état de nos forces.

En attendant, il faut essayer car, par bien des aspects, la situation s'y prête. ■

1. Comme lors de la mobilisation des Gilets jaunes avec le communiqué de l'intersyndicale du 6 décembre qui critiquait la violence non pas de la police mais des manifestants.

2. Ce qui signifie baisse des salaires réels – comme le dit Martinez lui-même : *« un salaire, c'est un salaire brut ! »*, on pourrait ajouter : salaire brut + cotisations patronales qui font en réalité partie du salaire réel, ce que les patrons appellent le « coût total employeur ».

Face aux attaques de leurs patrons et du gouvernement

Les aides à domicile se mobilisent

18 OCTOBRE 2021 – MARTIN ERAUD

UNE MOBILISATION QUI SE DÉVELOPPE

Actuellement, 700 000 employés occupent en France un emploi d'aide à domicile, profession très majoritairement composée de femmes (97 %). Depuis quelques mois, une partie de ces travailleuses se font entendre en se mobilisant pour la hausse de leur salaire particulièrement bas et l'amélioration de leurs conditions de travail. C'est que le confinement de mars 2020, en imposant des conditions de travail encore plus inacceptables qu'auparavant, a suscité la révolte.

Malgré l'isolement inhérent à leur profession, ces travailleuses du lien ont trouvé dans le mouvement des Gilets jaunes un moyen de faire entendre leur colère dès 2018, comme ça a été le cas pour beaucoup d'autres travailleurs employés dans de petites entreprises. Mais depuis le premier confinement, la mobilisation des aides à domicile a trouvé un nouvel élan. Le « Ségur de la santé » y a été pour quelque chose. Ce dispositif gouvernemental a répondu aux revendications du secteur de la santé en proposant une prime au lieu d'augmentations de salaire conséquentes, et a exclu les aides à domicile. Ce qui a été vécu par beaucoup d'entre elles comme une marque de mépris.

Alors, dès le printemps 2020, une page Facebook, « La force invisible des aides à domicile », qui regroupe des milliers de personnes, a été créée. Elle permet d'échanger sur les conditions de travail et les attaques du patronat du secteur. Un an plus tard, des militantes, dont certaines font partie de la CGT, ont fait un *road trip* entre février et avril pour aller à la rencontre de leurs collègues et faire que les colères se rejoignent, organisant des réunions pour discuter du rythme insoutenable des journées de travail et du niveau des salaires, et pour prendre conscience de leur force collective. L'une de leurs revendications est notamment la création d'un même statut professionnel pour toutes, puisqu'actuellement le secteur est morcelé en plusieurs conventions collectives, partagé qu'il est entre le public, le privé et l'associatif. Mais surtout, une grève a eu lieu durant l'hiver 2021 à Blois, dans le Loir-et-Cher, pour des CDI à temps plein, un taux horaire à 12 euros, et une indemnité kilométrique à 50 centimes, puisque les aides à domicile utilisent quotidiennement leur voiture. En bref, les mobilisations se succèdent, comme le 23 septembre dernier où des militantes syndicales de la CGT organisaient la journée « 24 heures sans aide à domicile », relativement bien suivie dans le secteur.

DES TRAVAILLEUSES EXPOSÉES À LA PRÉCARITÉ ET AUX ACCIDENTS DU TRAVAIL

C'est contre le manque de personnel et le niveau particulièrement bas des salaires que ces travailleuses expriment leur colère, elles qui font face à une intensification des cadences de travail. Un temps partiel qui ne dit pas son nom les conduit bien souvent à faire des journées qui commencent à sept heures et finissent à vingt heures, avec un salaire qui dépasse rarement les onze euros de l'heure. En effet, ce qui ne relève pas directement du service effectif, à savoir le moment où les aides à domicile font la toilette de l'usager, font du soutien psychologique ou l'aident dans ses tâches administratives, n'est pas décompté comme du temps de travail. Et les plannings en gruyère ne permettent pas de faire un autre travail pour joindre les deux bouts. Tout cela a des conséquences physiques et psychologiques, beaucoup de travailleuses se mettant en arrêt. Au fur et à mesure que les cadences augmentent, les accidents du travail se multiplient, souvent à la suite de problèmes articulaires ou de chutes consécutives au fait de porter un usager en situation d'invalidité. Le nombre de ces accidents du travail atteint le triple de la moyenne nationale : 94,6 accidents pour 1 000 salariées[1] !

UN ESPOIR POUR LE MONDE DU TRAVAIL

Face aux attaques incessantes du patronat et du gouvernement contre l'ensemble du monde du travail, ces travailleuses nous montrent la voie. Il faudra, plus que des luttes locales, une mobilisation d'ampleur, pour obtenir des améliorations des conditions de travail et de véritables hausses de salaire. Comme le dit Aurore, l'une des militantes qui a parcouru la France pour convaincre ses collègues de la nécessité de se mobiliser : « Demain, si on s'arrête, comment font-ils ? Le secteur manque de personnel. Donc nous sommes en position de force.[2] » Comme dans tous les secteurs où les luttes se multiplient, le changement ne pourra venir que des luttes sociales et des grèves des travailleurs, contre un patronat prêt à tout pour augmenter ses marges. ■

1. Le Monde diplomatique, Tribune : « Il est temps de reconnaître le travail des aides à domicile » (septembre 2021)
2. Le Monde, « On se rend compte qu'on n'est pas seules » : des aides à domicile en mal de reconnaissance font leur tour de France », 15 avril 2021

» DOCUMENTAIRE

Debout les femmes !

L.G.

Documentaire de François Ruffin et Gilles Perret (1 heure 25)

Sorti mercredi 13 octobre dans les salles, ce documentaire met en avant le rôle essentiel que jouent de nombreuses femmes dans le secteur de l'aide à la personne, qu'il s'agisse des femmes de ménage en milieu hospitalier, des AESH, qui accompagnent les enfants en situation de handicap à l'école, ou les aides à domicile qui assurent un suivi à la fois social et médical auprès des personnes âgées. Il met en parallèle les discours de Macron durant la crise sanitaire, qui feint de leur rendre hommage et l'absence totale de mesures gouvernementales pour améliorer leurs conditions de travail… et leur salaire. Les journées fractionnées et à rallonge sont leur lot quotidien, pour une paye qui n'atteint pas le Smic. Ruffin fait ce qu'il sait bien faire : aller à la rencontre des gens, dénoncer une situation et se mettre en scène dans le cadre de la mission parlementaire qu'il a lancée pour la revalorisation de ces « métiers du lien ».

Mais il met aussi en scène son impuissance dans un combat qu'il place uniquement sur le terrain parlementaire. Même s'il est édifiant de voir le ministre de l'Éducation nationale s'opposer fermement à l'idée que les AESH puissent être payées au Smic, tous ses amendements sont systématiquement repoussés. De quoi conclure qu'il faudra plus qu'un preux chevalier parlementaire pour faire changer les choses, à l'image des grèves qui ont commencé ici ou là dans le secteur de l'aide à la personne, mais ça Ruffin en parle peu. ■

GRIGNY (ESSONNE)

Les grévistes de Bergams déterminés à faire plier le groupe Norac

23 OCTOBRE 2021 – CORRESPONDANTS

Les travailleurs de l'entreprise Bergams (Groupe Norac)[1] qui produisent des sandwichs, snacks et plats ultra-frais 24 heures sur 24 heures à Grigny (91) sont en grève depuis un mois et demi : ils ont décidé de faire reculer la direction qui leur impose depuis des mois des salaires amputés de 200 à 800 euros par mois, une rallonge du temps de travail quotidien et des repos supprimés.

Toute la production est arrêtée et les grévistes, la quasi-totalité des 280 salariés de l'usine, se relaient jour et nuit sur le piquet. Comme ils et elles disent – car 70 % des salariées sont des femmes – *« nous n'avons plus rien à perdre »*. Beaucoup disent qu'elles préfèrent arrêter de travailler tout court plutôt que de reprendre dans ces conditions. Les grévistes exigent l'annulation d'un accord dit de « performance collective » (APC) signé par la CFDT, la CGC et la CFTC en septembre 2020 qui entérinait tous ces reculs.

L'ARNAQUE DU RÉFÉRENDUM

Le patron a prétexté les baisses de commandes sous le Covid, utilisé le chantage aux licenciements voire à la fermeture pour soumettre les travailleurs à un référendum et leur arracher leur accord suite à la signature par ces trois syndicats. Face à l'hostilité d'une bonne partie d'entre eux et des syndicats non signataires (FO, CGT, SUD Industrie), cet « humaniste » sauveur d'emplois a obtenu 56 % de « oui » en organisant des réunions de petits groupes de salariés par origine géographique avec traducteurs pour faire passer la pilule. Il a ensuite sablé le champagne !

Mais aujourd'hui son entreprise de division a fait long feu face à la détermination de tous : des travailleurs qui ont entre quatre et trente ans d'ancienneté, des originaires de l'Asie du sud-est, du Maghreb, de l'Afrique subsaharienne – plus de 36 origines se côtoient – parmi lesquels les plus anciens ont déjà participé à des grèves, tous sont d'accord pour refuser l'APC et faire plier la direction.

« NON À L'ESCLAVAGE MODERNE »



C'est écrit sur l'une de leurs banderoles. Ils travaillent souvent en 2×8 sur une chaîne de froid. Avec l'APC qui fait passer leur temps de travail de base de 35 heures à 37,5 heures avec la même paie, la direction leur a dit qu'ils auraient à travailler plus certaines semaines, au gré des commandes, jusqu'à 42 heures. Et que les heures supplémentaires seraient payées en fin d'année en cas de dépassement. C'est vite devenu la pression maximale : en fin de vacation, les chefs passent dire qu'il faut rester une demi-heure, une heure de plus. Les dimanches et jours fériés pour lesquels une prime et un jour de récupération existaient sont devenus des jours travaillés sans aucune compensation. Plus de majoration de nuit non plus. Cela fait six mois qu'ils travaillent à plein tube : passée la période de chômage partiel dont la direction a bien profité ainsi que des aides du dispositif ARME (Activité Réduite pour le Maintien en Emploi) toujours en cours, passée la signature de l'APC avant laquelle la direction pleurait sur le manque de commandes, les ouvriers croulent sous le travail. Les embauches éventuelles ne se font qu'en intérim. Comme par « miracle », les commandes ont afflué juste au lendemain de la mise en place dudit Accord de Performance Collective (APC).

PAROLES DE GRÉVISTES EN COLÈRE

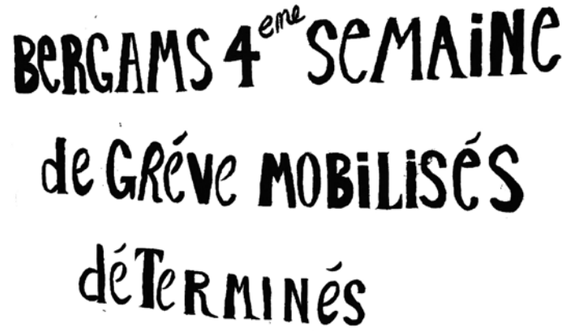
Selon les grévistes, la direction leur a menti sur les difficultés, la perte de clients, pour faire accepter des baisses drastiques de salaire : ils sont tous désormais à 1 570 euros brut, ont perdu l'ancienneté tandis que les cadres ont été augmentés de 15 % et ont eu 400 euros de primes. *« Nous sommes arrivés là avant cette direction et pour la première fois, j'ai un chèque impayé »* disait l'un d'entre eux, 55 ans et 13 ans d'ancienneté, père de trois enfants et qui perd 600 € sur son salaire. Un autre gréviste compte sur ses enfants pour l'aider financièrement à payer son crédit maison. Un autre dit devoir faire 980 heures en 5 mois pour que les heures supplémentaires lui soient payées.

« La direction veut se servir de nous comme cobayes, elle croit que, parce nous sommes des travailleurs immigrés pour beaucoup, souvent des femmes, nous nous laisserons faire. Parce qu'ils veulent certainement imposer ça dans les autres usines du groupe. Nous sommes les premiers. Mais nous n'en pouvons plus du travail, il y a des accidents, beaucoup de maladies liées au travail dans le froid et à la chaîne. » Une salariée explique qu'elle colle des dizaines de milliers d'étiquettes par jour sur les emballages et a une tendinite aux doigts. Rien qu'en sandwichs, il en sort 80 000 par jour.

LE GROUPE NORAC JOUE LE BRAS DE FER

La direction a utilisé plusieurs manœuvres pour casser la grève : assigner par deux fois des grévistes en justice début octobre pour faire lever le piquet et enlever des palettes qui entraveraient la circulation des marchandises. Mais la production est effectivement bloquée… car presque personne ne travaille ! Et les grévistes ont eu gain de cause au tribunal, ce qui les a regonflés. Le patron du groupe Norac, Bruno Caron, qui a de nombreuses usines, notamment en Bretagne et même à l'international, est dans les 500 premières fortunes du pays mais refuse toute négociation, use à présent de la menace de fermer l'entreprise.

C'est donc le bras de fer mais les grévistes déterminés à ne pas reprendre le travail dans des conditions aussi dégradées mettent à profit leur temps pour organiser la lutte : ils sont allés manifester à quelques dizaines avec les autres secteurs le 5 octobre, première manif pour beaucoup. Ils ont reçu la visite de grévistes de Transdev sur leur piquet. Devant la Préfecture d'Évry le 12 octobre ils étaient une



centaine avec leurs soutiens pour exiger des négociations car un médiateur a vite jeté l'éponge et l'inspection du travail a pris le relais. Mais la rencontre entre les autorités, les responsables syndicaux et les représentants de Bergams a tourné court, la direction de l'entreprise opposant sur les revendications un mépris catégorique.

Le lien avec les représentants syndicaux des autres entreprises du groupe existe bien et, le 21 octobre, une soixantaine de manifestants s'est retrouvée devant le siège de Norac à Rennes pour de nouvelles négociations. De là à ce qu'il y ait une politique de popularisation de la grève de Grigny, il y a loin, même si les travailleurs des autres usines semblent eux-aussi menacés à terme. La direction joue d'ailleurs la division en cédant des primes de pouvoir d'achat : elle a annoncé une prime de 400 euros pour les salariés de Daunat. À cette rencontre de Rennes, le groupe a aussi annoncé vouloir liquider l'entreprise Bergams, et une procédure judiciaire est lancée qui commence ce 4 novembre.

À l'heure où nous écrivons, les grévistes, conscients de l'arnaque de la part d'une direction qui ne pense qu'au profit sur leur dos, veulent toujours l'annulation de l'APC, le retour aux 35 heures, le paiement des heures supplémentaires au mois, retrouver leur ancienneté, les repos et les primes qu'ils ont perdues. Ils restent unis dans le refus d'être payés au lance-pierre et de crever au travail. ■

Voir aussi les articles et vidéos de *l'Anticapitaliste* :

- ***Déjà trois semaines de grève à Bergams*, du 04/10/2021**
- ***Les grévistes de Bergams racontent leur lutte et rencontrent Philippe Poutou*, du 07/10/2021**
- ***Bergams à Grigny (91) en grève depuis le 16 septembre : « On ne lâche rien ! »*, 11/10/2021**

1. Le Groupe NORAC, ce sont les marques suivantes en France : Daunat, Took Took, Whaou!, Le Ster, Gaillard, La Boulangère, Veg'à'table, Dessaint Traiteur, Sud'n'Sol, Ensoleil'ade, On Vous Veut du Bien, Le Kiosque à Sandwiches, Armor Délices, Lili's et d'autres à l'étranger. Bergam's fournit l'aéroport d'Orly, Air France, la Servair, Relay, Starbucks et bien d'autres en produits frais.

TRANSDEV GRÈVE

CONDUCTEURS DE BUS EN GRÈVE EN ÎLE-DE-FRANCE

Quelle est la stratégie patronale ? Quelle riposte des salariés du secteur ?

Le journal Le Monde du mardi 12 octobre n'y va pas par quatre chemins : « les premiers mois de l'ouverture du marché des transports franciliens sont chaotiques. » Comme le note le quotidien de référence, « cela commence à faire désordre ». Après six semaines de grève, face au risque bien réel d'une extension du conflit, Transdev a mobilisé la région, à travers Île-de-France Mobilités (IDFM) et les représentants des intérêts des deux autres groupes de transport (RATP et Keolis/SNCF), pour éteindre l'incendie. Pourtant, le bras de fer ne fait que commencer.

19 OCTOBRE 2021
SIMON VRIES ET RAPHAËL PRESTON





LE CALENDRIER DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

L'offensive a été lancée par le patronat des transports publics. Durant les vingt dernières années, trois grands groupes se sont imposés dans le secteur en rachetant systématiquement toutes les entreprises dites « familiales[1] » : Keolis, filiale de la SNCF, RATP Dev, filiale de la RATP et Transdev, détenue aux deux tiers par la Caisse des dépôts. Ces grands groupes sont des multinationales qui profitent de marchés publics dans le monde entier et en particulier chez nos voisins européens. Ceux-ci ont exigé par réciprocité que les marchés des transports publics de France soient eux aussi « ouverts ». Les procédures de cette ouverture sont négociées depuis plus de quinze ans à l'Assemblée nationale, qui a empilé les lois pour l'encadrer au profit des grands groupes. L'alternance entre la gauche et la droite n'y a rien fait, chaque chambre, bleue ou rose, a continué l'œuvre de la précédente.

Les régions ont hérité du rôle de régulateur des transports publics, et sont tenues de procéder à l'attribution des marchés par appels d'offres. L'Île-de-France est la dernière à basculer vers ce système, du fait de ses réseaux denses et interconnectés d'une part, et du fait de la présence des deux grandes entreprises publiques (SNCF et RATP) dans l'exploitation de ce réseau d'autre part. Le processus a tout juste commencé et est prévu pour durer vingt ans : cette année et la suivante les réseaux de bus de la grande couronne (Optile) sont attribués ; fin 2024, c'est le réseau de la petite couronne jusque-là intégré dans la RATP qui sera découpé en lots ; les trains de banlieue de la SNCF (de 2023 à 2033) ; enfin les métros et RER à partir de 2033.

Objectif réel de la manœuvre ou opportunité, ces appels d'offres sont l'occasion de « remettre à plat » les conditions sociales du secteur. Chaque fois qu'un groupe remporte un réseau, appelé « délégation de service public » (DSP), il est tenu légalement de créer une nouvelle société. Ce qui leur permet d'en finir avec tous les usages et accords locaux, produits des luttes passées, qui protégeaient un peu les travailleurs.

TRANSDEV À L'AVANT-GARDE DE L'OFFENSIVE PATRONALE

En remportant quatre des six premiers appels d'offres de cette longue série à venir, le groupe Transdev s'est retrouvé à l'avant-garde d'une offensive patronale qui ne fait que commencer. Il s'est acquitté de sa tâche avec méthode et une préparation soigneuse. Dès novembre 2020, après un an de négociations discrètes, il obtenait que quatre des six organisations syndicales représentatives en Île-de-France signent un « accord socle[2] » à l'échelle de la région. Forts de cette signature qui s'est faite en catimini dans le dos des salariés concernés, Transdev a pu prétendre maximiser le « critère social » évalué dans les appels d'offres[3].

Que contient cet accord socle ? Il s'applique automatiquement et par anticipation à toute nouvelle société créée par le groupe Transdev lors de l'attribution d'une Délégation de service public. Les salariés y sont automatiquement transférés, sans signer aucun avenant à leur contrat de travail, et souvent sans en être réellement informé. L'accord socle reprend globalement les dispositions des deux conventions de branche du secteur : celle de l'urbain pour les parties les plus denses du réseau et de l'interurbain pour les autres. C'est un rouleau compresseur conventionnel, permis par la malfaisante loi Travail du socialiste Hollande, qui efface et remplace sans délai les accords et usages en vigueur.

L'essentiel de cet accord-socle scélérat vise à organiser le versement de l'indemnité différentielle. Cette obligation légale consiste à garantir la rémunération brute d'un salarié transféré[4], mais se transforme en usine à gaz dans ce secteur du transport où les primes représentent souvent jusqu'à 25 % de la rémunération. Dans les quatre sociétés créées à la suite des appels d'offres remportés par Transdev au premier semestre 2021 (voir carte de ces « DSP »), cet accord socle a été complété par des accords locaux, négociés et signés avant le transfert par les délégués syndicaux déjà en place, dont les mandats ont été automatiquement prolongés (sauf à Marne-la-Vallée où des élections se sont tenues). Le chantage à la signature était le suivant : sans signature d'un accord local, c'est l'accord socle moins favorable qui s'applique. Le mécanisme a permis ▸▸



à la direction de faire avaliser ces reculs sociaux à la plupart des organisations syndicales locales. Même celles qui n'avaient pas signé l'accord socle ont cédé localement (notamment Sud à Melun).

L'impact sur les conditions de travail est vertigineux : la disparition des primes ampute les rémunérations de 3 000 à 6 000 euros par an et l'introduction de temps de coupure non payés, seulement partiellement « indemnisés », permet de construire des semaines de plus de quarante heures au travail, sans aucune heure supplémentaire, avec des cadences intensifiées. Les conducteurs de bus franciliens qui ont subi ce retour brutal au plancher de la convention collective témoignent tous de la dangerosité de la conduite dans cet état de fatigue.

LA GRÈVE, ACTION UNANIME DES CONDUCTEURS !

Après quelques mois à ce régime, les conducteurs de Transdev Sénart sont entrés en grève le 2 septembre. Suivis dès le 6 septembre par ceux de Transdev Melun et Valmy[5](95). Mi-septembre, ils sont rejoints par Marne-la-Vallée : dès lors la grève est totale dans les quatre zones remportées en appel d'offres par Transdev !

Le mouvement est parti de la base, vent-debout contre les conditions prévues par l'accord socle et les accords locaux signés par les syndicats. Ceux-ci ont dû, sous la pression, poser les préavis nécessaires à l'exercice du droit de grève, très encadré dans les transports depuis la loi sur le service minimum de Sarkozy.

La grève partie de Sénart a fait tache d'huile. Elle touche aussi des dépôts qui n'ont pas encore subi les appels d'offres (Vulaines, Montereau, Chelles, Nemours, Rambouillet…), mais entrent dans une lutte préventive avec la conscience que l'étalement du calendrier patronal est conçu pour diviser tandis que l'union fait la force.

Preuve à la fois de la conscience d'appartenir à un même secteur et de l'envergure nationale et pas seulement régionale de l'offensive patronale qui prend tous les chemins juridiques possibles (ouverture à la concurrence ici, accords de performance collective là), les grèves se multiplient aussi en province : Brest, Saint-Nazaire, Saint-Malo, Reims, Toulouse, Lyon…

APRÈS CINQ SEMAINES, LA RÉACTION PATRONALE

Face au risque bien concret d'explosion sociale dans le secteur des transports, Transdev, appuyé par les pouvoirs publics, a finalement abandonné sa tactique de « pourrissement », pourtant facilitée par l'absence de couverture médiatique du conflit. Loin de pourrir, la grève fleurissait. Il fallait donc manier la carotte et le bâton.

Côté bâton, un vœu, adopté le lundi 11 octobre par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (IDFM, commission du parlement régional, dirigé par Pécresse), appelle l'État à faire intervenir les forces de l'ordre pour débloquer les dépôts. Un vœu pieu puisque les dépôts sont bloqués… par une grève quasi-totale comme le soulignent les décisions de justice rendues contre Transdev durant tout le conflit[6]. Jean-Paul Michel, le maire de Lagny (77), a insisté auprès du préfet de Seine-et-Marne avec ces mots menaçants : *« Ne pas agir, c'est prendre le risque, inacceptable, d'affrontements entre des citoyens exaspérés et des individus jusqu'au-boutistes et déterminés, parfois extérieurs au conflit, bravant les lois de la République et cherchant la confrontation. »* C'est bien la détermination des grévistes qui a rendu l'organisation d'un service minimum impossible, et non pas les blocages et autres « atteinte à la liberté du travail » fantasmés par ces élus de droite. Les citoyens-usagers sont pourtant restés compréhensifs, voire solidaires lorsque les conducteurs expliquaient les raisons de leur grève.

Côté carotte, la promesse d'un médiateur nommé par Île-de-France Mobilités (IDFM), en la personne de Jean-Paul Bailly, ex-PDG de la Poste et de la RATP. Une pointure qui montre à quel point cette grève est une épine dans le pied de la région. Mais niveau neutralité on aura vu mieux : un ex-patron censé arbitrer un conflit ?

Transdev a mis à profit ces manœuvres dilatoires de la région pour opérer un repli tactique temporaire en ouvrant des négociations par dépôt qui ont abouti à la signature de deux protocoles de fin de conflit à Sénart et Marne-la-Vallée.

FACE À LA GRÈVE, LE REPLI TACTIQUE TEMPORAIRE DE TRANSDEV

Le protocole de fin de conflit de Sénart a été signé le samedi 9 octobre au soir par la CFDT et l'Unsa, dans le dos des grévistes. Ceux-ci ont ensuite été invités dans la nuit et le lendemain, un dimanche, à venir signer individuellement leur remise en service. Une reprise du travail amère, dans des conditions opaques, qui a poussé un noyau à continuer la grève.



La faute à Valérie Pécresse ?

Les syndicats et élus de gauche (LFI et PCF) n'ont pas soutenu la grève sans arrière-pensées. Ils ont tenu à désigner la présidente LR de la région Île-de-France, Valérie Pécresse, comme responsable de tous les maux. Bien loin de nous l'idée de défendre cette agente zélée du patronat, qui utilise la manne financière de la région pour arroser les grands groupes de subventions et de marchés publics. Cette ennemie jurée des travailleurs ne perd pas une occasion d'user de démagogie contre les grévistes.

Mais c'est lui faire beaucoup d'honneur que de la rendre responsable de la situation. D'une part parce que l'ouverture à la concurrence des transports en commun est discutée depuis au moins quinze ans à l'Assemblée nationale, au plus haut niveau de l'État. Sans aucune nuance, que le gouvernement soit de gauche ou de droite. D'autre part parce que l'ouverture à la concurrence par appels d'offres se pratique depuis longtemps dans bien d'autres régions, dont celles, nombreuses, qui sont ou ont été gérées par la gauche. Cette gauche, en bonne gestionnaire, n'y a rien vu à redire et a appliqué les « règles » qui entraînent automatiquement le dumping social.

Mais surtout, c'est inverser les rôles. Cette prétendue ouverture à la concurrence en Île-de-France est en réalité faite sur mesure et à la demande des grands groupes de transports comme Transdev. Ils empochent les investissements de la région qui rachète ou remplace bus et dépôts et les subventions liés aux délégations de service public. Les trois monopoles du secteur n'ont aucun mal à se partager les réseaux, à se les échanger quelques années plus tard, et à profiter de l'opportunité pour abaisser radicalement les conditions de travail. Et ce sont eux, pas la région, qui empochent les profits sur le dos des conducteurs d'un côté, des usagers de l'autre.

L'ennemi des travailleurs, ce sont les grands groupes qui les exploitent – et les pouvoirs publics à leur service, au niveau régional ou national. ■

Dès le mardi 12 octobre, les négociations s'engageaient à Marne-la-Vallée. Elles se sont conclues le jeudi 14 par un vote pour la reprise du travail. Le vendredi 15, un repas était organisé pour le dernier jour sur le piquet. L'ambiance était à la satisfaction d'avoir appris à se battre ensemble, à comprendre les pièges tendus par la nouvelle organisation du travail. Mais aussi et surtout à la méfiance contre les manœuvres du patron et au suivi attentif des développements de cette ouverture à la concurrence dont les grévistes savent qu'ils n'ont pas fini d'en voir les conséquences.

Ces deux protocoles de fin de conflit viennent compléter et amender les accords locaux signés avant la grève. Ils garantissent en particulier que les fameuses coupures non payées seront indemnisées à 100 %, au même taux que des heures de travail. Transdev s'engage aussi à réduire la durée des journées de travail – mais ce point soulève la méfiance, car les nouveaux services allégés ne sont prévus que pour le 2 janvier prochain et aucun gréviste n'a pu les consulter.

Malgré ces concessions, la grève continue contre le principe même de ces coupures non payées. Car si elles sont aujourd'hui indemnisées à 100 %, leur existence même est une manière pour Transdev de mettre le pied dans la porte. Déjà, ces « temps indemnisés » ne déclenchent pas d'heures supplémentaires. Mais en plus, cette indemnisation sera remise en cause soit par Transdev dès que possible, soit par le prochain vainqueur de l'appel d'offres – et avec un appel d'offres tous les cinq ans, les possibilités seront nombreuses ! Du moment qu'un temps n'est plus considéré comme travaillé effectivement, son paiement par le patron prend une forme arbitraire, comme une prime. « L'indemnisation » est amenée à disparaître. Renault a tenté la même chose récemment, avant de remballer son projet face à des débrayages nombreux dans ses usines : cesser d'indemniser les pauses de 20 minutes, qui avaient été sorties du temps de travail effectif lors du passage aux 35 heures il y a plus de vingt ans.

L'idée même de distinguer dans la journée de travail le « temps de travail effectif » d'un « temps indemnisé », poussée à son paroxysme, ramènerait les salariés au temps du travail à la tâche. Les grévistes l'ont bien compris et c'est pourquoi ils dénoncent à juste titre « l'uberisation » du métier.

> « LA GRÈVE CONTINUE CONTRE LE PRINCIPE MÊME DE CES COUPURES NON PAYÉES. »

LE PIÈGE DE LA « CLAUSE DU GRAND-PÈRE »

Là où le travail a repris, que reste-t-il des attaques de Transdev ? L'indemnité différentielle, prévue dans l'accord socle, garantit une partie de la rémunération des conducteurs malgré les baisses drastiques de nombreuses primes[7]. Le paiement des coupures à 100 % pourrait faire passer l'envie au patron de faire des journées trop longues. Les engagements à produire de nouveaux roulements vont dans ce sens, même s'ils restent à contrôler.

En somme, tous ceux qui ont été transférés vont plus ou moins « limiter la casse » : sur le plan financier grâce à l'indemnité différentielle et sur le plan des journées de travail grâce à la grève.

Mais les nouveaux embauchés, eux, seront sur les conditions nouvelles au rabais. Le directeur de Transdev Île-de-France Est, Alain Moubarak, l'a expliqué clairement sur un piquet à Lagny (77) : *« C'est une clause du grand-père. On s'est inspirés de la SNCF. C'est comme ça dans le monde du travail désormais. »* La référence vient d'Édouard Philippe, ancien Premier ministre, qui, face à la pression de la grève entamée le 5 décembre 2019, avait proposé que la disparition des régimes spéciaux de retraite ne s'applique qu'aux nouveaux embauchés. Cela n'avait pas éteint la grève qui s'est prolongée deux mois et a fait remballer le projet scélérat de « retraites par points ». Mais l'idée, ancienne et déjà utilisée ici ou là en dehors de la région parisienne, s'est ancrée dans les milieux patronaux.

Maintien ou baisse « seulement » relative des conditions de travail et de rémunération pour les anciens, dégradation catastrophique pour les nouveaux : c'est la forme que risque de prendre l'offensive de l'ouverture à la concurrence dans les prochains mois et années en Île-de-France.

Comme étape de leur offensive, les grands groupes vont donc tenter de mettre en place ce système à deux vitesses où les nouveaux toucheraient jusqu'à 500 euros de moins par mois en moyenne (sans parler de l'ancienneté) et se verraient réserver les roulements et journées de travail les plus difficiles. Car les dirigeants de ces entreprises s'imaginent que le maintien partiel des conditions de travail des anciens ferait passer la pilule d'une dégradation prévue pour leurs futurs collègues – parfois leurs enfants. Cette manœuvre de division accélérerait à son tour l'offensive, car elle réduirait les possibilités de riposte unifiées. Et comment ne pas voir que les patrons useront de tous les stratagèmes pour faire partir les anciens qui leur couteraient tellement plus cher ?

LA LUTTE NE FAIT QUE COMMENCER

Alors que Transdev se faisait fort d'expérimenter les possibilités d'une offensive patronale à l'occasion de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France, la réponse unanime des conducteurs concernés a jeté un froid dans les milieux patronaux. La grève en cours, et la possibilité entrevue de son extension rapide, est un message aux trois grands groupes du secteur. Pas encore de quoi leur faire remballer un projet qu'ils mijotent depuis plus de quinze ans, mais ils vont désormais manœuvrer et louvoyer.

Les conducteurs de Transdev montrent le chemin qu'il faudra emprunter pour la riposte : la grève. Pour simplifier et unifier les revendications au sein de Transdev, mais aussi à l'échelle de toutes les entreprises de transport, il faudra dans les semaines et les mois qui viennent, faire connaître cette lutte, ses victoires et ses limites provisoires, et continuer à tisser les liens indispensables entre conducteurs, dépôts et entreprises de transport.

Car tout le secteur est concerné : tous les métiers du transport, de toutes les entreprises, sous-traitants ou intérimaires, public ou privé, quel que soit le statut – même la RATP et la SNCF sont dans le collimateur. La grève à Transdev n'est que le début d'un combat de longue haleine, qui n'a aucune raison de se caler sur le calendrier patronal savamment étalé des appels d'offres : la victoire par KO serait possible si les salariés du secteur s'y mettaient tous ensemble. ■

//

1. Sans aucune idéalisation des relations familiales !

2. CFDT, Unsa, FO et CFE-CGC ont signé ; CGT et Sud n'ont pas signé.

3. Le « critère social » pèse pour 10 % dans l'attribution des appels d'offres, face à 45 % pour le coût total et 45 % de « critère technique ». Son contenu est opaque, et pour cause : ce genre de critère technocratique n'est là que pour mimer une attribution « transparente ». Cela n'empêche pas les élus du PCF à la région de réclamer que la part du « critère social » soit augmentée ! Cela ne changerait rien à l'opacité du système. L'intérêt des travailleurs est plutôt de défendre leurs conditions de travail contre des patrons, quels qu'ils soient.

4. La plupart des primes sont comprises dans cette indemnité différentielle sauce Transdev mais pas toutes. Les calculs sont basés sur l'année qui précède le transfert (c'est la loi). L'indemnité est donc très individuelle, dépend des services effectués durant l'année où elle a été calculée. En l'occurrence il s'agit de 2020, année Covid…

5. Chacune de ces zones ou « délégations de service public » (DSP) regroupe plusieurs dépôts, indiqués sur la carte. Leur effectif total est variable, entre 200 et 400 conducteurs.

6. Transdev a traîné en justice chaque dépôt en grève, à l'aide de rapports d'huissiers – celui rédigé à Marne-la-Vallée faisait 150 pages ! Les juges ont tous débouté Transdev, en pointant le fait que c'était la grève massive qui empêchait le service minimum et en aucun cas un « blocage » des dépôts.

7. Cependant la baisse de rémunération peut être importante, par exemple pour ceux qui bénéficiaient d'une prime de « panier repas ».

La politique des syndicats… et celle des grévistes

SIMON VRIES

Des six organisations syndicales représentatives, quatre ont signé l'accord socle proposé par Transdev. Négocié tout à fait discrètement, et plutôt par les pontes syndicaux à l'échelle du groupe, cet accord socle rend tous les accords locaux caducs et installe un fossé entre anciens et futurs embauchés.

Mais Transdev ne néglige aucune possibilité de mouiller les syndicats dans le piège du prétendu « dialogue social », à tous les niveaux. L'accord socle est ainsi complété par des accords locaux par dépôt. Les délégués syndicaux locaux se sont donc embarqués dans des négociations (souvent une dizaine de séances sur trois mois) qui ont débouché sur la signature de ce recul social – y compris par des syndicats qui ne l'avaient pas fait au niveau central. Les délégués qui ont signé, même s'ils l'ont fait sous la menace de retomber aux conditions minimalistes de l'accord socle, ont cautionné l'offensive de Transdev – et n'ont pas choisi la voie, certes difficile et incertaine, mais la seule qui n'est pas une impasse, de la mobilisation de leurs collègues, d'abord et avant tout en publiant et expliquant largement les pièges contenus dans ces accords.

C'est la pression des conducteurs de Lieusaint et de Vaux-le-Pénil, après un mois d'août à rouler avec les nouveaux services, bien plus exigeants, et une paye bien moindre, qui a déclenché la grève. Immédiatement, des piquets ont été organisés et les discussions sont allées bon train avec les délégués. Ceux-ci ont été enfin obligés de rendre



‣‣ des comptes devant leurs collègues et de fournir une partie des explications techniques nécessaires à la compréhension de cette détérioration.

L'EXPÉRIENCE DU COMITÉ DE GRÈVE

Si les délégués ont globalement réussi à conserver la confiance d'une majorité de grévistes, plus la grève s'installait, plus il devenait évident que les syndicats, qui acceptaient le piège de négociations par dépôt, allaient signer des protocoles de fin de conflit. S'est posé alors évidement la question du contrôle de ces protocoles. À Lieusaint, tandis que deux des trois syndicats représentatifs signaient un accord qui (une nouvelle fois) ne concernera que les embauchés actuels, une quinzaine de conducteurs ont mis sur un pied un comité de grève. Il s'agit, pour ses membres d'exercer un véritable contrôle sur les nouveaux plannings (qui restent à l'état de promesse), de s'adresser aux autres dépôts et de continuer la grève.

Cette expérimentation d'une organisation plus démocratique des grévistes est riche de promesses pour l'avenir de ce mouvement qui va s'inscrire dans le temps. La victoire dépendra de la capacité des conducteurs à s'organiser démocratiquement sur les piquets par des assemblées générales qui décident et des comités de grève qui proposent, à se coordonner à l'échelle du secteur des transports publics, à unifier et à simplifier leurs revendications. ■

SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Quelles revendications unificatrices ?

19 SEPTEMBRE 2021 – PHILIPPE CAVÉGLIA

La grève dans des dépôts de bus Transdev en région parisienne est la réaction à une offensive patronale qui touche déjà, ou va toucher dans les mois qui viennent, tous les travailleurs du secteur. En Île-de-France, cette offensive est appuyée par une « ouverture à la concurrence » du réseau, ouverture qui est déjà effective dans les autres régions. La question d'une réaction coordonnée à l'échelle du secteur se pose dès maintenant à partir de la grève dure engagée à Transdev. Face à la jungle des conventions collectives de branche, divisées entre urbain et interurbain, des différents « statuts » (notamment celui de la RATP ou d'autres régies comme Tisséo à Toulouse), des accords de groupe (Transdev, Keolis ou RATP) et des accords locaux dépôt par dépôt, le besoin se fait sentir de revendications unifiées, compréhensibles par tous les travailleurs du secteur.

La complexité des rémunérations dans le transport repose sur le fait qu'une multitude de primes sont rattachées à chaque service effectué. Le temps de travail ne peut pas être régulier (car on ne peut pas laisser un véhicule au milieu de la route par exemple), chaque semaine travaillée génère soit des heures supplémentaires, soit du déficit horaire. La période prise en compte pour le calcul du temps de travail (qui sert entre autres au décompte des heures supplémentaires) varie en fonction des entreprises entre la quatorzaine et l'annualisation, avec toute la gamme intermédiaire. Les primes et autres indemnisations représentent en général autour de 15 % du salaire brut, ce qui pousse évidemment à s'en préoccuper…

PAIEMENT DES COUPURES

L'attaque des patrons de Transdev a pris pour cible notamment le paiement des coupures, en ramenant les conducteurs aux seules conditions conventionnelles de branche. Les grévistes de Transdev exigent « l'intégration du temps indemnisé au temps de travail effectif ». D'où généralement la revendication pour le secteur :

Intégration du temps de coupure au temps de travail. Paiement intégral de toutes les coupures !

PRIMES ET TAUX HORAIRE

Pour ne pas toucher aux salaires d'embauche particulièrement bas, les patrons (et… les syndicalistes) ont inventé une foule de primes qui viennent compléter le salaire brut. Elles sont le plus souvent rattachées aux services effectués, si bien que le conducteur absent ne les touche plus. Certaines sont des plus arbitraires, distribuées en fonction de critères professionnels obscurs et au bon vouloir des chefs. Pour lutter contre la jungle des primes (d'amplitude, de non-accident, de repas, de tenue, etc.) et leur caractère injuste et arbitraire :

Intégration de toutes les primes au taux horaire. Augmentation du taux horaire à 17 euros pour tous !

SERVICES EN DOUBLE VACATION

Les services en « double vacation » ou « en deux fois », avec une partie le matin et une partie le soir, entrecoupées de quelques heures d'inactivité, sont une véritable plaie du métier. Pour la santé comme pour la vie sociale et familiale, l'amplitude horaire doit être réduite au minimum et correspondre exactement au temps de travail. L'instauration de ces services repose sur les pics d'activité et les heures creuses. La rentabilité moindre d'un bus qui tourne sans être rempli est un cauchemar de patron. Pourtant, un bus de plus correspond à une augmentation de l'offre de transport. Et si les bus doivent rentrer, pour des raisons écologiques notamment, cela ne doit pas jouer sur les conditions de travail des conducteurs :

Embauches massives pour interdire les services en double vacation, pas de service de plus de huit heures d'amplitude !

Ces revendications sont applicables à l'ensemble des réseaux, urbains ou interurbains, en Île-de-France comme dans le reste du pays. Elles peuvent servir de base à un mouvement d'ensemble des salariés du transport, initié aujourd'hui par les grévistes de Transdev, et plus que nécessaire face à l'offensive patronale coordonnée. Elles s'ajoutent aux revendications de tout le monde du travail : partage du travail entre tous, sans perte de salaire, pour en finir avec le chômage ; interdiction des licenciements et suppressions de postes ; augmentation des salaires de 300 euros par mois pour tous. ■

La vérité c'est le mensonge. Plongée dans la novlangue patronale

Temps de travail effectif (TTE) : c'est le temps de conduite du bus sur sa ligne et les temps annexes (prise de service, forfait temps d'entretien du véhicule, etc.) L'adjectif « effectif » est trompeur puisque c'est un temps théorique, calculé par les services de chaque entreprise. Chez Transdev en Île-de-France, ces calculs ont été centralisés à Paris, produisant des estimations de plus en plus éloignées de la réalité. La réorganisation des lignes et des journées de travail est pour l'instant bien loin des véritables temps de parcours : cette « optimisation » rogne sur les temps de pause, et ce sont les conducteurs qui trinquent.

Temps indemnisé (TI) : vocabulaire du groupe Transdev qui recoupe ce qui s'appelle communément « temps de coupure » dans la convention collective du transport interurbain. Ce sont les temps passés entre deux lignes, soit au dépôt, soit dans le bus à un terminus. Ces coupures sont dites « indemnisées » parce qu'elles ne sont plus payées à 100 % à partir de sept minutes et qu'elles ne comptent pas dans le temps de travail. Une coupure en dehors du dépôt est indemnisée à 50 %, une coupure au dépôt à 0 % – on appréciera la notion toute patronale « d'indemnisation à 0 % » ! Le calcul du temps de travail devient particulièrement alambiqué : sur la période considérée (qui varie entre la quatorzaine et l'année) si le temps de travail effectif (TTE) n'atteint pas la durée légale, il est automatiquement complété en piochant dans le TI – une heure « indemnisée » à 50 % comptant comme une demi-heure. À l'inverse, le TI qui dépasse la durée légale n'est pas compté comme heure supplémentaire avec les majorations qui vont avec mais seulement « indemnisé ». ■

Il est 4h30 à Vaux-le-Pénil,
Et les premiers conducteurs arrivent comme d'habitude sous les étoiles.

Mais cette fois,
ce n'est pas pour prendre leur service



Les nouvelles conditions de travail sont à dégoûter de travailler



Ils s'en foutent si ça chamboule notre vie.

Ils ont décidé aussi d'augmenter l'amplitude horaire, et de ne pas payer les pauses dans la journée, même si elle est sur un terminus, loin du vestiaire au dépôt, loin de la maison, même s'il n'y a rien à faire dans le coin où elle arrive, parfois même pas de toilettes.

Jeudi 2 septembre débute la grève sur les réseaux de Sénart, piquets de 4h à 21h aux dépôts de Lieusaint, Cesson et Combs-la-Ville. La grève est suivie à 100 %, seuls les intérimaires pointent.



Ils nous font parfois travailler 45 heures, payées seulement 35.

À côté, Transdev c'est sept milliards de chiffre d'affaires.

Ce n'est pas seulement mesquin. C'est en grattant sur chaque salarié qu'on se fait ces fortunes



Sauf que cette fois, ils sont tombés sur un os. La grève !

le 8 début des négociations, dépôt par dépôt, à Lieusaint et Vaux-le-Pénil. Il y aura environ deux réunions par semaines entre la direction et les délégués pendanttout le conflit.

Lundi 6 septembre débute la grève sur la zone de Melun, piquets de 4h à 21h aux dépôts de Vaux-le-Pénil et Combs-la-Ville. Une Grève à 100 % aussi. la grève débute aussi sur la zone de Valmy, dans le Val d'Oise avec piquet au dépôt de Saint-Gratie



Dans la lutte des classes entre le patronat et les ouvriers, « la force des travailleurs, c'est la grève !» En effet, quand les ouvriers arrêtent de travailler, ils n'arrêtent pas de vivre. Bien au contraire, en se libérant des cadences imposées par les patrons, ils retrouvent la maitrise de leur temps et leur autonomie Dans la lutte, ils se découvrent entre collègues, ils découvrent qu'ils sont les seuls producteurs de richesse, et ils se découvrent eux-mêmes.

Alors que depuis l'enfance on a répété à beaucoup d'entre eux qu'ils n'étaient pas bons à grand chose, ils découvrent que ce sont leurs initiatives et leurs audaces qui font vivre la grève, et en font une grève belle et forte. La grève est ainsi leur arme, non seulement parce qu'elle arrête la production, mais surtout parce qu'elle leur permet de construire leur force.

Je vois des têtes que j'avais jamais vu faire grève avant ! Et que je n'avais jamais vu tout court en fait....

La grève ça permet de rencontrer pour de vrai ses collègues, pas seulement se croiser entre deux services



Quand on se parle, on commence à comprendre ce qui se passe. Si on fait ce mouvement tous ensemble, il y a une conscience qui va se réveiller. Avant on pouvait avoir peur de commencer à se battre, mais là on est forts ensemble



Le **9**, un rassemblement de 250 personnes a lieu au dépôt de Vaux-le-Pénil, avec des députés LFI et PCF, des militants du NPA, des syndicalistes du transport de la SNCF, de Keolis, de la RATP ou d'autres filiales de Transdev. Le 13 c'est la grève aux TCL, partie de la base, pour des embauches et les salaires. Olivier Besancenot se rend au piquet de Vaux-le-Péni.l

À la Poste aussi, les patrons réorganisent en permanence le travail avec comme objectif le profit, et non la qualité du service ou de meilleures conditions pour les travailleurs.

Le 14, tous les grévistes de Transdev se rassemblent au siège du conseil régional à Saint-Ouen. il y a alors 150 personnes avec le soutien d'autres travailleurs du transport.



En fait on a déjà tout gagné, puisqu'on a gagné notre propre estime. Ils ont essayé de nous enfoncer et on a relevé la tête. Même si on gagne tout, je ne partirais pas du piquet.

On a reconstruit un truc qui n'existait plus, on se parle.



Lors de la troisième semaine, des grévistes à la base organisent un nouveau rassemblement devant le siège de la région Ile-de-France à Paris. Ils se sont organisés pour se retrouver avec les dépôts qui venaient de basculer dans la grève, puis pour faire une prise de parole, dans une ambiance à la fois combative et festive. La prise de parole s'est terminée... par une chenille, au rythme de « pas contents, pas contents ».



Ils nous ont vu danser en dessous de leurs fenêtres et ils devaient se dire "Mais ils ne sont pas du tout déprimés!" le lendemain, j'étais dans mon lit, à 4 heures du matin et j'écoutais encore en dansant "pas contents, pas contents !"

Le 16 un médiateur nommé par Ile-de-France Mobilités s'invite dans les négociations.

Les grevistes de Vaux-le-Pénil rendent visite à ceux de Lieusaint.

Le 17 ils rendent visite à ceux de Ponthierry.



Le 20 septembre la grève débute dans les dépôts de Bailly-Romainvilliers et Lagny-sur-Seine (réseau de Marne-la-Vallée). Le dépôt de Vulaines (réseau de Fontainebleau), qui avait déjà fait quatre jours de grève en soutien, se met en illimité. Deuxième journée de grève aux TCL de Lyon.

Il y a beaucoup de gens qui se sont révélés dans cette grève. Toi je ne t'avais jamais vu danser comme ça!

Même moi je ne pensais pas être capable de tout ça. En cinq semaines on a appris beaucoup de choses. Il y a plein de trucs auxquels je n'avais jamais réfléchi.



Quand je rentre chez moi, je parle tout seul dans la voiture, je te jure.

Je pense à des trucs auxquels je ne pensais pas

Le 21, les grévistes de Vaux-le-Pénil se rendent au dépôt de Nemours qui rejoint la grève quelques jours par semaine.



En gros, on va travailler plus, et gagner moins!

Une bonne partie des grévistes va ressortir de cette grève en étant capable de décrypter n'importe quelle fiche de paie. Plusieurs matins, feutre en main, les grévistes se sont expliqué devant un tableau blanc la mécanique inventée par les patrons.

Moi je vais te dire ce que j'ai compris : la direction, ils comprennent nos problèmes quand on les expose, et ils sont même d'accord. Normal, ça va dans le sens d'une meilleure qualité de service, et de meilleures conditions de travail.

Pourtant, ils disent non. Tu sais pourquoi ?

C'est pour l'oseille. Il n'y a vraiment que ça qui les motive. J'ai compris ça hier, c'est fou.



Si l'attaque sur leurs conditions de travail pousse les grévistes à décrypter la stratégie patronale, le temps libéré par la grève leur permet aussi d'avoir des discussions politiques.

C'est pour ça que dans les facs il y a plus d'enfants de cadres que d'enfants d'ouvriers.



Moi on m'a mis en bac pro direct, il n'y avait pas de place ailleurs d'après la conseillère de désorientation.

Le pire c'est que les parents ils ont confiance dans l'école, ils se saignent pour que tu travailles bien. Mais ils ne connaissent pas le système



Nous on est des enfants du bitume



à l'école de la grève

Nouveau rassemblement le 22 à la Région à Saint-Ouen où 120 grévistes de tous les dépôts se retrouvent. Le 24 les grévistes de Vaux-le-Pénil se rendent au dépôt de Montereau qui rejoint la grève quelques jours par semaine.

Ce qui se passe dans les hôpitaux, c'est une honte. Pour plein de gens la vie devient trop dure. On a vu ce que ça peut donner, avec les Gilets jaunes.

Ils ne pensaient pas qu'on allait se révolutionner ensemble !

C'est comme une ébullition, dans une cocotte minute. D'abord c'est des petites bulles... puis c'est la révolution!





Cette grève des Transdev est la réaction des premiers travailleurs du transport touchés par l'attaque patronale dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France. Elle a donc été beaucoup suivie et accompagnée par d'autres travailleurs du secteur. Le 27 a lieu un rassemblement de grévistes de tous les dépôts à Melun. Il y a 300 personnes, avec de nombreuses prises de paroles. Des cheminots et des salariés de la RATP sont présents. Des grévistes défendent l'idée d'une **coordination inter-dépôts.**

30 septembre : 3e jour de grève aux TCL de Lyon. Philippe Poutou vient soutenir les grévistes de Transdev sur le piquet de Bailly-Romainvilliers.



Le 5 octobre des délégations de tous les piquets se rendent à la manifestation syndicale à Paris et y forment un cortège. Dans la matinée, les grévistes ont été accueillis dans des AG de cheminots à Gare de Lyon et Gare de l'Est puis se sont rassemblés à nouveau devant la région à Saint-Ouen.

Le 6 octobre la grève démarre à la STBC de Chelles, une filiale de Transdev qui passera aux appels d'offre l'an prochain. Une grève préventive et déterminée suivie par 50 % des conducteurs, qui se prolonge jusqu'à aujourd'hui à raison de quelques jours par semaine. Les grévistes de Vaux-le-Pénil et de Lagny, s'y rendent et sont reçus chaleureusement. une vingtaine de grévistes de Lagny et une dizaine de Vulaines s'adressent avec un tract aux conducteurs de la filiale TRA à Villepinte, le plus gros dépôt de Transdev. Accueil musclé : sécurité, police, cadres et délégués complices. Démonstration de la crainte que l'extension de la grève inspire à Transdev ! Sur le réseau de Sénart, la direction a proposé un protocole de fin de conflit que les syndicats semblent considérer. Assemblée générale de 50 grévistes au dépôt de Cesson qui votent (plusieurs fois !) la poursuite de la grève à l'unanimité.



S'organise un vrai « tourisme de grève » : des grévistes de tous les dépôts se rendent des visites les uns aux autres.

Ils viennent de partout nous voir ! Mais nous on est un dépôt normal !

Enfin l'appel d'offres va arriver chez eux donc avant ils viennent chez nous pour voir.

Y'a même des gens de Keéolis! C'est bien, ils viennent en soutien, mais aussi parce qu'ils savent qu'ils vont avoir la même chose.

Keéolis c'est pas nos concurrents, frère !

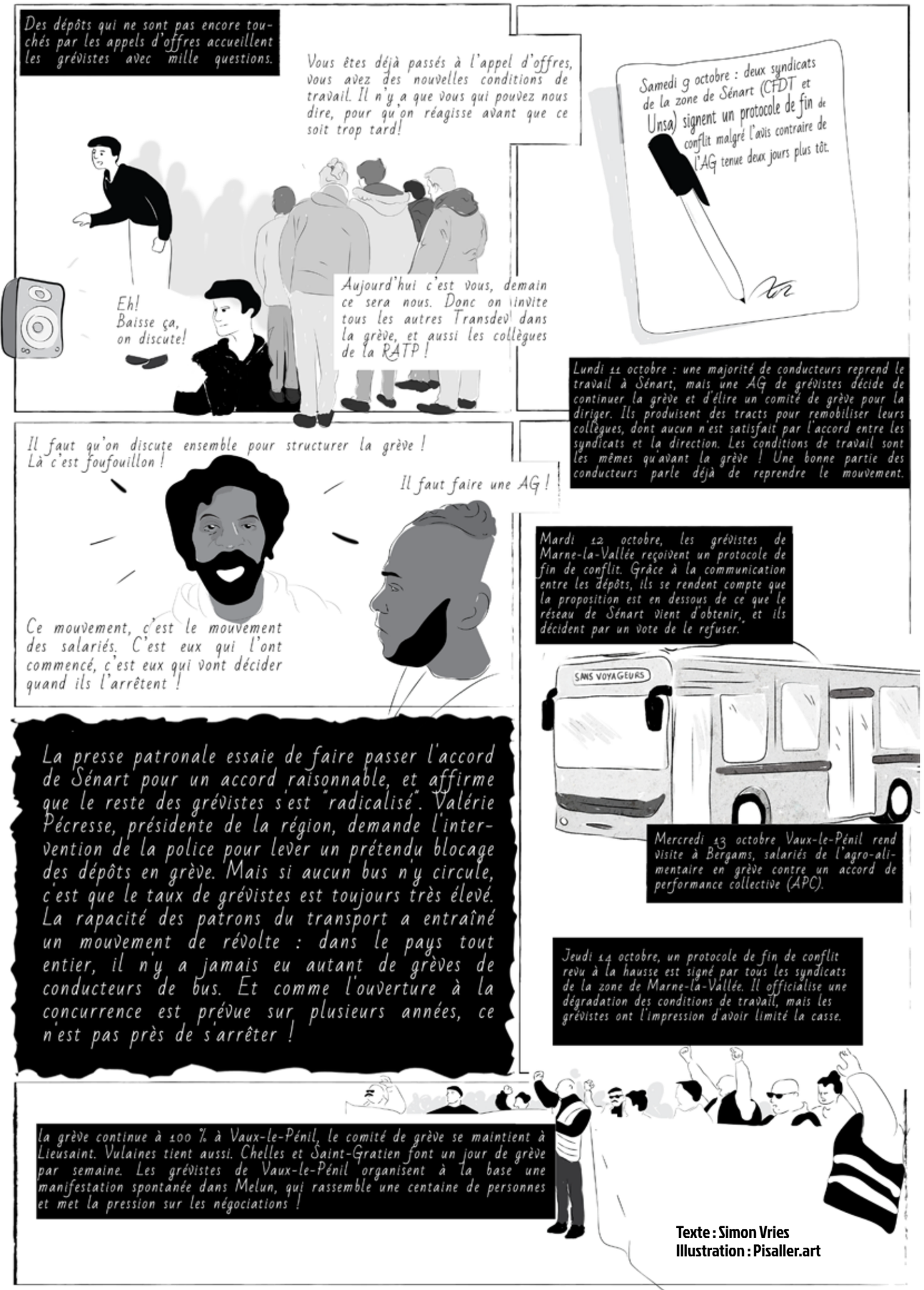
C'est important, parce que s'ils ne partent pas en même temps que nous, on va se faire croquer un par un. C'est leur stratégie là-haut.

Pour lutter contre cette stratégie patronale, et faire vivre la grève, les grévistes imaginent des moyens pour se rendre visibles. Un des outils de cette grève, ce sont les vidéos de grévistes qui racontent leur combat.

On a vu la grève à Melun par des vidéos sur WhatsApp et on ne pouvait pas rester les bras croisés alors qu'on a subi les mêmes attaques



On s'est organisés entre chauffeurs et on a forcé les délégués à poser les préavis. On n'a pas le choix, on sera en grève tant qu'il le faudra.



Texte : Simon Vries
Illustration : Pisaller.art

Semaine 7, J5 : la grève se manifeste !

S. V.

Ce vendredi 22 octobre, les grévistes avaient fait le pari d'organiser un peu en dernière minute une manifestation, de la gare de Melun à la cité administrative où des négociations devaient avoir lieu. Une manière de se montrer aux usagers, mais aussi bien au-delà, à tous les autres travailleurs qui se reconnaîtront dans ce combat pour un meilleur salaire et de meilleures conditions de travail. *« Aujourd'hui nous on est dans la rue, et je pense que toutes les sociétés, tous les corps de métiers qui sont touchés devraient être dans la rue aussi ! »* Pari très largement réussi.

Quelques propos bien sentis :
« On est à la 7e semaine. Il est temps que les choses bougent ! »

« Un coup de poing dans Melun »
« Toute heure travaillée est payée. Point barre. »

Le dynamisme de la manifestation, organisée par des grévistes à la base, est une démonstration de la force de cette grève. En se montrant dans la rue, les grévistes de Vaux-le-Pénil ont réussi à attirer dans leur combat des collègues d'autres dépôts, pour renforcer leur côté du bras de fer contre Transdev. C'est bien dans cette recherche d'alliés à l'extérieur, en rendant visible leur lutte, et non dans un tête à tête avec la direction dans un seul dépôt, voire dans une salle de négociation, que la grève ira au bout de ses possibilités. Vu le succès de cette manifestation de dernière minute, qui sait jusqu'où elle pourrait aller si tous les grévistes à la base prenaient en charge son organisation ! ■

TRANSPORTS EN COMMUN LYONNAIS (TCL)

Quelque chose a commencé

2 OCTOBRE 2021 – CORRESPONDANT

Jeudi 30 septembre, troisième jour de grève aux TCL après les lundis 13 et 20. Le nombre de grévistes se maintient à peu près. Au pied du B12, le siège de Keolis Lyon qui exploite le réseau, le rendez-vous des grévistes, les rangs sont plus clairsemés mais la colère est toujours là.

Contre la grève, la direction a manié la carotte et le bâton. La carotte : beaucoup de promesses et 400 euros de prime Macron, « une primette » que les salariés auraient dû toucher depuis longtemps. Le bâton : les coups de pression dans certains dépôts, à la prise de service ou au moment de déposer sa déclaration de grève.

SUEURS NOCTURNES

Mais le 30 au petit matin, la nouvelle tombe : deux syndicats ont signé tard dans la nuit l'accord de la direction. Non plus pour 400 mais pour… 480 euros, toujours distribués selon des critères de présentéisme ! Les grévistes n'ont pas voulu du premier accord, pourquoi auraient-ils accepté le second ? Ils ne veulent pas d'une prime, mais du net sur la fiche de paye !

Les autres syndicats ne sont pas en reste, eux qui ont passé tout l'après-midi du 29 à négocier en tête à tête avec le DRH. En pouvant, au passage, se laver les mains de toute signature !

À quoi ça rime de discuter, voire de signer un accord juste avant une grève ? Les chefs syndicaux ont-ils à ce point moins peur des patrons que des grévistes réunis en assemblée générale ?

CONTRE LA DIVISION SAUCE KEOLIS

Avec sa prime, la direction a joué la carte de la division. Entre grévistes et non-grévistes, mais aussi entre grévistes. Car si les deux jours de grève du 13 et du 20 septembre ne sont pas pris en compte dans le calcul de la prime, la journée du 30 l'est, elle. Alors que c'est bien la crainte de cette troisième journée qui a poussé syndicats et patrons à signer l'accord !

Ce que la direction craint par-dessus tout, c'est que les conducteurs qui ont relevé la tête et qui se sont rencontrés durant les trois derniers jours de grève continuent de résister ensemble à ses sales coups. À commencer par l'allotissement du réseau, qui arrive à grands pas et qui, comme en grande couronne parisienne, n'aura qu'un seul effet : la baisse des rémunérations et l'allongement des amplitudes.

L'expérience accumulée en ce mois de septembre et les précieux liens noués entre les grévistes sont les meilleurs appuis pour préparer les suites. Car des suites, il y en aura ! ■

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Crise des semi-conducteurs ?

« Une conjoncture excellente » pour les conducteurs de restructurations !

23 OCTOBRE 2021 – LÉO BASERLI

LUTTES ET DÉBRAYAGES SE SONT MULTIPLIÉS DANS DES SITES RENAULT ET STELLANTIS

À PSA Rennes, le 2 octobre, 200 salariés ont débrayé pendant deux heures pour revendiquer le maintien de leur salaire et la fin des samedis travaillés obligatoires et gratuits. Les grévistes ont défilé dans l'usine aux cris de *« Sans nous, pas de bagnoles ! »*, *« La force des travailleurs, c'est la grève ! »*. Ce débrayage a entraîné des ouvriers de chaîne, des professionnels, des moniteurs et des CDD. Avec le chômage partiel, les paies de septembre ont été amputées en moyenne de 300 euros, certains ont perdu 500 euros avec des salaires parfois réduits à moins de 1 000 euros. Le jour du versement des payes, la direction a annoncé que le 11 novembre (férié) et dix samedis seraient travaillés avant la fin de l'année : la provocation a mis le feu aux poudres.

De fait, les débrayages et coups de colère se sont multipliés ces dernières semaines aussi sur d'autres sites de production PSA, à Sevelnord, Mulhouse, Sochaux ou Poissy.

Jeudi 21 octobre c'était encore le cas dans le site PSA toujours menacé de Douvrin, dans le Pas-de-Calais, contre les conditions de travail et pour des embauches. L'exemple de cette usine, qui fabrique des moteurs thermiques, est significatif d'une certaine situation : en mai dernier, un directeur industriel avait dit : *« Il faut que les gens qui font du thermique aujourd'hui se reconvertissent pour faire de l'électrique demain »*. Manière de « libérer des compétences », comme dirait Carlos Tavares, c'est-à-dire de virer les salariés qualifiés pour le thermique. Mais, avec l'arrêt de fabrication de certains moteurs à Douvrin (dont un envoyé en Hongrie), c'est le travail de 1 000 ouvriers (sur 1 700) qui sera supprimé dès 2022. Or ACC – la nouvelle usine de batteries électriques de PSA et Total, prévu près de Douvrin – n'accueillerait au mieux que 200 salariés de PSA Douvrin à partir de 2023. Qu'adviendra-t-il des 800 autres ? Preuve que, thermique ou électrique, on n'arrête pas l'enfumage.

Du côté de Renault, à Cléon, près de Rouen, le mouvement de protestation contre les mesures prévues par la direction pour 2022-2024 a provoqué à ce jour trois débrayages massifs, entre 500 et 700 ouvriers à chaque fois, sur plusieurs équipes. Des rassemblements dans les centres techniques, notamment celui de Renault Lardy, se sont succédé. Et pour cause, le nouveau plan 2022-2024 baptisé « Renaulution » (rien que ça) promet encore 2 000 suppressions d'emplois (dans les bureaux d'étude et les postes administratifs), qui font suite aux 15 000 autres déjà annoncés en 2020 (dont 4 600 en France). Ce plan, qui vise à faire 4 milliards d'économie, a précédé de beaucoup la crise des semi-conducteurs. La direction voudrait réduire la majoration des heures supplémentaires, baisser les salaires (perte d'environ une journée de salaires par mois), rogner les temps de pause, imposer la flexibilité du temps de travail avec la possibilité d'allonger la journée à sa guise et encore plus de samedis travaillés obligatoires… Elle s'est heurtée à la mobilisation des salariés.

FAUX PRÉTEXTES ET « CARNETS DE COMMANDES MERVEILLEUSEMENT PLEINS »

Crise du Covid, puis crise des semi-conducteurs liée à une guerre des prix entre constructeurs automobile et leurs grands fournisseurs, le tout sur fond de conversion à l'électrique : tous les prétextes sont bons dos pour justifier une attaque en règle du patronat : allongement du temps de travail, baisse des rémunérations, chômage partiel, samedis travaillés pour rattraper, fermetures d'usines…

La « crise des semi-conducteurs », prétextée actuellement, ne serait pas près de s'arrêter nous dit-on, puisqu'elle devrait durer encore au moins un an. Les ventes auraient chuté de 23 % par rapport à la même période en 2020. Mais Carlos Tavares, le PDG de Stellantis – la multinationale de 14 marques créée en janvier 2021 par la fusion de Fiat-Chrysler avec PSA (qui avait déjà racheté Opel en 2017) –, affirmait avec enthousiasme le 10 juillet dernier sur France Inter : *« La conjoncture, elle, est excellente.* […] *Les carnets de commandes sont merveilleusement pleins. Nous avons malheureusement une incapacité à les satisfaire tous immédiatement puisque nous avons une crise des semi-conducteurs dans le monde entier qui limite notre capacité de production. Donc nous sommes dans une période inflationniste. »*

Les affirmations d'un Tavares sont toujours destinées à rassurer les actionnaires ou, dans l'autre sens à pleurer pour obtenir des subventions de l'État. Toujours est-il que beaucoup de voitures commandées ou déjà vendues ne sont pas livrées. Les constructeurs peuvent donc s'amuser : fini les promotions pour écouler les stocks, vive la flambée des prix ! Évidemment, priorité donnée aux modèles les plus chers, ceux sur lesquels les « marges » sont plus grosses, les autres attendront parfois 6 ou 9 mois pour être fournis à leurs acheteurs plus pauvres.

> « EN EFFET, LES CONSTRUCTEURS N'AVAIENT PAS ATTENDU LA CRISE DES SEMI-CONDUCTEURS ET PROFITENT DE LA SITUATION POUR INSTAURER LA FLEXIBILITÉ À L'EXTRÊME. »

La presse relève le paradoxe : alors que la crise des semi-conducteurs aurait dû mettre les constructeurs en faillite, ces derniers annoncent pourtant des résultats mirobolants. 6 milliards de bénéfices rien qu'au premier semestre pour le groupe PSA-Stellantis ; 11 milliards pour Volkswagen ; même Renault, qui affichait un déficit de plusieurs milliards au premier semestre 2020, est revenu à plusieurs centaines de millions de bénéfices. Les constructeurs, note *Le Monde* du 18 octobre, *« qui se contentaient de marges bénéficiaires de 5 % à 7 % les très bonnes années, ont explosé la barre des 10 %, auparavant seul apanage des marques de luxe »*. La crise sert en réalité d'accélérateur pour se concentrer sur les modèles les plus rentables et, surtout, préparer la transition vers l'électrique, prévue aux alentours de 2025-2030, le tout en profitant de l'argent public, en réduisant les coûts et en supprimant des emplois.

STELLANTIS, ACHAT D'OPEL ET FUSION PSA–FIAT : DEVENIR UN GRAND GROUPE EN SUPPRIMANT DES EMPLOIS

Car chez Stellantis, groupe qui fusionne PSA et Fiat-Chysler, le grand Monopoly continue. Prétextant le manque de semi-conducteurs, la direction a annoncé la fermeture de l'usine Opel d'Eisenach en Allemagne au moins jusqu'en 2022 et le transfert temporaire de la production des Opel Grandland vers le site français de PSA Sochaux. Les travailleurs allemands auront des mois de chômage partiel, et les travailleurs de PSA Sochaux récupèreront des samedis et jours fériés travaillés ainsi que des allongements d'horaires : il n'y aura pas une seule embauche. Car une « relocalisation » ou plus exactement « délocalisation » de l'Allemagne vers la France – même momentanée – ne signifie pas créations d'emplois, même d'intérimaires, puisque, à Sochaux, 650 d'entre eux ont été licenciés comme des centaines dans d'autres usines PSA.

Depuis le transfert des Opel à Sochaux, Stellantis réfléchit à sortir de la marque Opel l'usine d'Eisenach et un autre site, à Rüsselsheim, pour les rattacher juridiquement et directement à Stellantis, un pas de plus dans les restructurations que permet le rachat d'Opel, pour pouvoir faire valser la production d'une usine à l'autre, réduire les effectifs ou fermer les sites. Celui d'Opel Rüsselsheim a perdu 40 % de ses effectifs ces trois dernières années… Depuis le rachat par PSA. Les 4 800 salariés concernés de ces deux sites Opel en Allemagne ont donc toutes les raisons de se préparer à se défendre : un rassemblement sur le site Opel d'Eisenach, où les syndicats redoutent à juste titre une première étape vers la fermeture définitive, est prévu le 29 octobre où se retrouveront des délégations CGT des sites français de PSA, notamment de Sochaux. Au centre technique de Rüsselsheim, la presse allemande révèle que des salariés sont mis sous pression lors d'entretiens afin qu'ils cherchent un autre emploi. La hiérarchie aurait menacé de délocaliser les emplois au Maroc, vers les centres d'ingénierie et de production de Kenitra.

Face à de telles attaques, le syndicat allemand IG Metall menace désormais d'*« un conflit massif* [et] *imminent si les plans de scission et les délocalisations de produits sont mis en œuvre »*. La direction de Stellantis n'a pas même pas daigné prévenir IG Metall de ses décisions. Une insulte au système allemand de « codécision » s'insurge le syndicat. Manière de réclamer le partenariat avec Stellantis pour négocier les suppressions d'emplois.

Mais il est aussi possible que le groupe Stellantis fasse aux « Régions » allemandes le même chantage aux fonds publics qu'il vient de le faire pour l'usine Opel-Vauxhall à Ellesmere Port en Angleterre. Le site, avec les 1 000 emplois qui subsistent encore (ils étaient 2 000 en 2017), serait désormais prétendument « sauvé », après le soutien apporté par le gouvernement britannique à un investissement par le groupe de 117 millions d'euros outre-Manche.

Et les attaques contre les travailleurs d'Opel ne se limitent pas à l'Allemagne : en Autriche, le site Opel d'Aspern, près de Vienne, a été fermé (comme celui d'Eisenach) pour une reprise hypothétique en janvier 2022. Depuis le rachat d'Opel par PSA en 2017, le site a perdu la fabrication des moteurs et un millier d'emplois ainsi que certaines de ses boîtes de vitesses. Là encore, le déplacement de cette production à PSA Valenciennes, en France, n'y a créé aucun emploi, seulement une augmentation des cadences et de la surcharge de travail. Aujourd'hui, le site Opel à Vienne et ses près de 500 postes sont toujours menacés.

Les syndicats allemands d'Opel accusent la direction de Stellantis de profiter du système de chômage partiel allemand pour optimiser les capacités des usines françaises (en délocalisant vers la France). À vrai dire les patrons de Stellantis profitent des subventions publiques qui indemnisent le chômage partiel pour restructurer, non seulement en Allemagne mais surtout et déjà en France.

POUSSER LA FLEXIBILITÉ À L'EXTRÊME, UN DES BUTS DES RESTRUCTURATIONS

En effet, les constructeurs n'avaient pas attendu la crise des semi-conducteurs et profitent de la situation (ainsi ▸▸

Restructurations & Déménagement sur les sites PSA d'ingénierie

23 OCTOBRE 2021 – ADRIAN LANSALOT

Du côté des ingénieurs et cadres de PSA, la direction a imposé un jour par semaine chômée alors que les activités de Recherche & Développement ne dépendent que très rarement de l'approvisionnement en semi-conducteurs. Pourtant, il n'est pas rare que des salariés cadres se retrouvent sollicités les jours chômés par les équipes restées sur sites, pour donner des autorisations ou commander des pièces manquantes, comme c'est le cas au centre technique PSA de Vélizy par exemple. Difficile alors de résister, tant la culture du travail à distance est devenue la règle. Et, pour ceux qui y parviennent, la pression aux « livrables » (c'est-à-dire la validation de certains objectifs à une date limite) les poussent à assurer en quatre jours le travail de cinq. Certes les ingénieurs et les cadres restent payés à 100 %, mais ce recours au chômage partiel sans nécessité permet à Stellantis de voir une partie des salaires payés par l'argent public sans que l'activité ne soit impactée. La moindre des choses serait que Stellantis rémunère aussi les ouvriers, qui ont déjà des salaires inférieurs, à 100 % !

Derrière le recours au chômage partiel, la course à la réduction des dépenses se poursuit. Malgré des accords sur le télétravail, la majorité des ingénieurs et des cadres continuent de le subir bien au-delà de ce qui est prévu dans leurs contrats. Depuis le premier confinement, à l'occasion duquel Stellantis a fermé l'essentiel des bureaux, ces derniers n'ont bien souvent toujours pas été rouverts ni même nettoyés, comme sur les sites de Vélizy et du Pôle Tertiaire de Poissy.

Une situation que Stellantis voudrait bien pérenniser puisque la direction a annoncé en juillet dernier vouloir déplacer autour de 10 000 salariés des sites de Vélizy, du Pôle Tertiaire sur un nouveau « Campus » de l'usine de Poissy à partir de 2022. Rien n'a pourtant été réalisé pour les accueillir. L'objectif est de rendre inacceptable ce déménagement pour des salariés qui subiront l'augmentation du temps de trajet, des dépenses supplémentaires. Manière de pousser ceux-ci à la porte. Une certitude : des opérations immobilières en perspectives avec la vente des bâtiments de Vélizy et la fin de la location des locaux du Pôle Tertiaire. En la matière, PSA s'y connaît : les ventes de son siège social parisien en 2011 et du site de La Garenne-Colombes en 2018 lui avaient rapporté près d'un milliard au total. ■

›› que de la période de Covid de ces deux dernières années) pour instaurer la flexibilité à l'extrême. Une politique qu'ils avaient commencé bien avant, mais qui en arrive à des valses permanentes de la main d'œuvre, des horaires, des jours chômés et samedis travaillés, et des ouvriers prévenus parfois la veille pour le lendemain des dépassements d'horaires…

Depuis septembre, à **PSA Poissy**, la direction a fait chômer le gros de l'usine pendant des jours, sous indemnisation de l'État, tout en prévoyant de faire travailler tous les samedis avec une multitude d'heures supplémentaires en semaine d'activité.

PSA Sevelnord, prioritaire pour les semi-conducteurs, n'a quasiment pas eu de chômage en septembre, mais produisait 30 % de ses véhicules sans calculateur[1], avec samedis, dimanches et les deux jours fériés de novembre travaillés. **PSA Rennes** a été à l'arrêt deux semaines, et est passé à une équipe. Après du chômage, **PSA Mulhouse** a décalé la création de sa deuxième équipe et **PSA Sochaux** a annoncé la suspension de son équipe de nuit. Des centaines d'intérimaires de ces trois dernières usines se sont retrouvés en fin de contrat, même chose chez les intérimaires des sous-traitants.

Dans toutes les usines, pour deux semaines d'arrêt, c'est-à-dire 10 jours non travaillés, les directions imposent aux ouvriers de rattraper en faisant 10 samedis, au mépris de la vie personnelle et familiale des ouvriers. Au-delà de 12 jours chômés, la procédure de chômage partiel s'applique avec des salaires qui baissent à 84 % du net, dont seuls 12 % payés par PSA (72 % par l'État !) Courant octobre, les jours de chômage partiel se sont multipliés partout, creusant de ce fait les salaires. (Voir notre encadré sur les restructurations dans l'ingénierie)

TRANSFORMER LES OUVRIERS EN NOMADES ITINÉRANTS

Au beau milieu de ce chômage partiel endémique, la direction de PSA a estimé que ce serait le bon moment pour flexibiliser à outrance les ouvriers en les transformant en travailleurs itinérants, des nomades de la production en quelque sorte.

Certes, là encore, la méthode n'avait pas attendu le chômage partiel ni la crise des semi-conducteurs. Mais, à PSA Poissy, depuis septembre, la direction a fait venir près de 200 salariés du groupe : des dizaines de Rennais, une quarantaine d'Italiens et une vingtaine de Polonais de Fiat. La direction, loin de soulager la surcharge en augmentant les effectifs, en a profité pour licencier des dizaines d'intérimaires à Poissy. Début octobre, les salariés de Rennes, arrivés à 350 kilomètres de chez eux, officiellement au volontariat, pour fuir le chômage là-bas, ont finalement retrouvé… le chômage à Poissy.

Des coups de colère ont éclaté. Mi-septembre, à PSA Sevelnord par exemple, il y a eu des débrayages de dizaines d'ouvriers contre les sous-effectifs et les cadences. Même les travailleurs polonais venant d'Opel à Gliwice y ont participé : ils en ont eu assez de l'usine-prison à la française, « pire que chez nous » comme l'ont dit certains d'entre eux.

Italiens, Polonais, Rennais, de Poissy ou d'ailleurs, CDI ou intérimaires, la direction voudrait faire admettre aux ouvriers que c'est normal de bouger d'un site à l'autre, selon son bon plaisir. Les travailleurs de l'automobile n'ont pas dit leur dernier mot, faute de semi-conducteurs, l'onde de la lutte pourrait bien se propager de Renault et PSA à Opel, en France, en Allemagne ou en Autriche… ■

1. Pièce permettant la gestion des différentes fonctions moteur d'un véhicule, composé d'une multitude de semi-conducteurs, et qui commande le fonctionnement électrique du moteur.

Soixantième anniversaire du 17 octobre 1961

LE PLUS GRAND MASSACRE DE TRAVAILLEURS DEPUIS LA COMMUNE DE PARIS

15 OCTOBRE 2021, GÉRARD DELTEIL

LE CONTEXTE

La guerre d'Algérie durait depuis l'insurrection de la Toussaint 1954 et avait causé la mort de 500 000 à un million de personnes, dont 25 000 soldats français. Incapable de gagner cette guerre, face à la détermination du peuple algérien, le gouvernement s'était résigné à engager des négociations avec les représentants du GPRA (Gouvernement provisoire de la République algérienne) et à organiser un référendum pour l'autodétermination le 8 janvier 1961. Toutefois, ceux qu'on appelait « les ultras d'Alger », représentant les intérêts d'entreprises coloniales et certains secteurs de l'armée, ne voulaient pas entendre parler d'indépendance et avaient formé une organisation armée fasciste, l'OAS (Organisation armée secrète), qui menait des attentats non seulement contre les Algériens mais contre toutes les personnalités favorables à la paix. De Gaulle, venu lui-même au pouvoir à la suite du coup d'État d'Alger du 13 mai 1958, était décidé à mettre fin à la guerre. Mais il tentait aussi de donner des gages à l'armée et à la police, où les « ultras » restaient très influents, pour ne pas paraître trop favorable aux nationalistes algériens. C'est pour montrer sa fermeté contre les Algériens qu'il fit durement réprimer la manifestation du 17 octobre 1961, puis, contre les communistes, celle du 8 février 1962, qui a entraîné le massacre du métro Charonne. ››



UN CRIME JAMAIS SANCTIONNÉ

Si Maurice Papon a fini par être condamné pour les déportations de Juifs qu'il avait organisées à Bordeaux sous l'occupation, il ne fut jamais jugé pour les massacres du 17 octobre et de Charonne, lorsqu'il était préfet de police. Au-dessus de lui, Roger Frey, ministre de l'Intérieur, Michel Debré, premier ministre et bien entendu de Gaulle, président de la République, ne furent pas davantage inquiétés. Les milliers de policiers qui participèrent à la répression à des degrés divers conservèrent leurs postes, comme une partie d'entre eux qui avaient déjà procédé à la chasse aux résistants et aux Juifs, notamment à la rafle du Vél' d'Hiv', les avaient déjà gardés en 1945.

UN DES PLUS GRANDS MASSACRES DE L'HISTOIRE

Le 17 octobre 2021 marque le soixantième anniversaire du massacre du 17 octobre 1961. Ce fut le plus grand massacre de travailleurs depuis l'écrasement de la Commune de Paris par les troupes de Thiers en 1871. Le nombre exact de victimes n'est toujours pas connu, car les autorités ont tout fait pour masquer son ampleur. L'historien Jean-Luc Einaudi l'a évalué entre 200 et 300 morts, et des centaines de blessés, mais estimait qu'il pouvait être plus élevé.

LE SINISTRE PAPON AUX COMMANDES

C'est pour protester contre l'instauration d'un couvre-feu interdisant aux « Musulmans algériens » de sortir après 20h30 que la fédération de France du Front de libération nationale algérien, qui comptait 15 000 militants en métropole, organisa la manifestation du 17 octobre. La situation était particulièrement tendue dans Paris depuis des mois. La police se livrait régulièrement à des descentes dans les cafés et hôtels fréquentés par des Algériens qu'elle traitait avec la plus grande brutalité. Il ne faisait pas bon avoir « le type nord-africain » pour se promener dans Paris. Les ratonnades, brimades, rafles étaient quotidiennes. Pour réprimer les Algériens dans la capitale, Papon avait fait venir 400 harkis d'Algérie. Ceux-ci constituaient la FPA (Force de police auxiliaire) qui patrouillait dans les rues, contrôlait et arrêtait des Algériens. Dans les commissariats où ces harkis étaient installés, comme à la Goutte-d'Or, des prisonniers étaient torturés nuit et jour, au point que les voisins se plaignaient de leurs cris. Mais les policiers français n'étaient pas en reste. Redoutant des représailles, la préfecture avait d'ailleurs décidé qu'ils ne porteraient plus leur matricule sur leur uniforme comme ils le faisaient jusqu'alors. Des détenus disparurent de commissariats des 13e et 18e arrondissements, probablement jetés dans la Seine. En représailles, le FLN avait mené plusieurs attaques contre des commissariats, des harkis et des policiers identifiés comme tortionnaires.

MICHEL DEBRÉ, PREMIER MINISTRE DE DE GAULLE, DONNE CARTE BLANCHE À PAPON

Maurice Papon, préfet de Paris, sera informé de la préparation de la manifestation par ses indicateurs. Michel Debré, alors Premier ministre de De Gaulle, donnera carte blanche pour mener la répression à ce haut fonctionnaire déjà responsable de la rafle des enfants juifs de Bordeaux en janvier 1944. Les Algériens avaient l'intention de défiler pacifiquement sur les grands boulevards entre 18 et 20 heures. Ils avaient même reçu pour consigne du FLN de venir sans armes et bien habillés pour faire bon effet sur la population française. La police va se déchaîner. En dépit du caractère pacifique de cette manifestation, tous les moyens seront utilisés : fusillades, coups et noyades. De nombreux Algériens furent jetés dans la Seine et leurs cadavres retrouvés souvent des jours plus tard. Certains furent torturés et assassinés dans des commissariats et un certain nombre trouva la mort dans la cour de la préfecture de police sous les yeux de Papon lui-même. Au stade Pierre-de-Coubertin, des prisonniers seront même gazés ! Le nombre officiel d'arrestations atteindra 11 500 sur 30 000 à 40 000 manifestants.

L'OMERTA

Par la suite, le souvenir du 17 octobre devait être occulté par un autre massacre, celui du 8 février 1962, quand huit militants du PCF furent assassinés par des CRS à la station de métro Charonne, alors qu'ils manifestaient contre un attentat de l'OAS. Des centaines de milliers de personnes défilèrent à leurs obsèques. Les raisons de l'omerta semblent diverses. D'une part, le PCF et la CGT préféraient mettre en avant leurs propres victimes, d'autant que la faiblesse de leur réaction au lendemain du massacre ne leur faisait pas honneur. D'autre part, le FLN lui-même ne tenait pas à compromettre les négociations en cours par une dénonciation trop virulente et encore moins par une riposte, sans compter ses rivalités internes. L'étouffoir de la censure, de la raison d'État et de la mauvaise conscience a fait le reste.

Ce n'est que vingt ans plus tard que le massacre du 17 octobre cessera d'être une sorte de tabou médiatique et politique, avec la publication d'un roman de Didier Daeninckx, *Meurtres pour mémoire*, et surtout le travail de l'historien Jean-Luc Einaudi qui s'efforcera d'établir un bilan complet de cette sanglante répression. ■

La version intégrale de cet article a été publiée le 15 octobre 2021 sur le site de Convergences révolutionnaires.

Lire également sur le site de *Convergences révolutionnaires*, suite aux propos de Gérald Darmanin à l'encontre de notre camarade Philippe Poutou, l'article du 15 octobre intitulé ***« Soixante ans après le 17 octobre 1961… oui, la police française tue toujours »***

Recommandations pour poursuivre la lecture…

Des extraits de critiques de films et de livres, que vous pourrez retrouver en version intégrale sur notre site

FILMS

Liban : la révolution nait des entrailles du chagrin

Documentaire de Sarah Claux, Arthur Sarradin et Charbel El-Cherif
LCP, 2021, 52 min, replay sur la chaîne

Durant cinquante minutes, quatre militants de la *Thawra* (révolution) sont interviewés et revivent leur révolution : du 17 octobre 2019 jusqu'à l'explosion du port de Beyrouth en août 2020. Que faire désormais ? Face aux difficultés qui accablent les Libanais, comment reprendre la lutte ? Aujourd'hui, 50 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. Les pénuries d'essence, l'inflation, et les trois heures, au mieux, d'électricité par jour rendent le quotidien des travailleurs invivable. Le film ne répond pas mais montre une population, certes très estudiantine, qui n'a pas perdu le souvenir et les espoirs de sa *révolution*, et n'attend que de pouvoir la raviver.

La troisième guerre

Film de Giovanni Aloi

Giovanni Aloi est un jeune réalisateur italien qui vit en France. Ce premier film est une réussite. Léo, très jeune homme, vient de finir ses classes dans l'armée de terre et sa première expérience est de participer à la mission « Sentinelle » à Paris, lancée par François Hollande en 2015, après les attentats, pour accompagner le plan Vigipirate. Ce film est un quasi-documentaire : Giovanni Aloi rend parfaitement compte de l'embrigadement mis en place par la hiérarchie qui n'a que « Nous sommes en guerre ! » à la bouche. Mais aussi du climat pesant que fait régner cette opération avec des patrouilles composées de soldats morts de trouille et qui inspirent plus la peur que la sécurité à ceux qu'elles sont censées protéger ! À voir en salle.

LIVRES

Une sélection de premiers romans de la rentrée littéraire de septembre 2021

Les Confluents

De Anne-Lise Avril
Juillard, 208 p., 18 €

Liouba est journaliste et fait des reportages sur le changement climatique et la façon dont des communautés tentent de s'y adapter. Elle rencontre Talal, photographe qui suit des migrants, dans des zones de guerre. D'une écriture très poétique, l'autrice nous emmène de conflits en zones menacées par les dérèglements climatiques aux côtés de ses personnages qui veulent témoigner de ces réalités.

La Riposte

De Jean-François Hardy
Plon, 208 p., 18 €

Nous plongeons dans une dystopie. Paris 2030 : une capitale dévastée par la misère et le rationnement dans un monde ravagé par le réchauffement climatique. La France est désormais une zone de sécheresse, dans laquelle affluent des réfugiés climatiques dont l'objectif est le grand nord, hérissé de murs et de barbelés. Jonas, infirmier, a décidé de partir, mais un mouvement de contestation s'est développé, malgré la répression.

Les Aquatiques

De Osvalde Lewat
Les Escales, 304 p., 20 €

La documentariste et photographe franco-camerounaise a écrit le roman d'une libération : celle de Katmé, jeune femme qui fait partie des privilégiés d'un pays imaginaire d'Afrique subsaharienne dans lequel les inégalités et la corruption sont endémiques. Écrit avec réalisme, mais aussi un certain second degré plein d'humour, une peinture saisissante des préjugés, de la bêtise, de la violence et de leurs ravages dans l'Afrique actuelle.

Mobylette

De Frédéric Ploussard
Éd. Héloïse d'Ormesson, 416 p., 21 €

Ce roman d'aventures, drôle et un peu perché, nous emmène dans les Vosges profondes aux côtés d'un éducateur spécialisé originaire de Lorraine. Il est aux prises avec des ados à problèmes, parfois violents mais attachants, des adultes ripoux et des gangs rivaux sur fond de trafics divers. Un peu long peut-être, une langue très crue, adaptée au style et au propos, et une lecture plutôt réjouissante.

Blizzard

De Marie Vingtras
L'Olivier, 192 p., 17 €

Un enfant et une jeune femme ont disparu en Alaska alors que le blizzard arrive. Raconté à plusieurs voix en petits chapitres-monologues par les différents protagonistes, le roman est très facile à lire et aborde des thèmes intéressants : le rapport à la nature, la culpabilité, l'incommunicabilité et les violences sexuelles contre les enfants.

Sélection de Liliane Laffargue

Des articles à lire sur notre site

DANS LE MONDE

Immigration : « de la mer à la prison »

16 octobre 2021

Notre article se réfère au rapport très édifiant intitulé *De la mer à la prison*, publié par l'ARCI Porco Rosso (une association culturelle italienne qui, depuis 2016, défend les sans-papiers à Palerme). Et Alarm Phone, auquel se réfère l'article, est un réseau qui gère une ligne téléphonique pour secourir les migrants en Méditerranée.

» MOYEN-ORIENT

L'eau, une arme de guerre contre les Palestiniens

16 octobre 2021

Dans un tweet paru sur son site le 26 septembre dernier l'organisation pacifiste israélienne Breaking the Silence (Briser le silence), créée et animée par des soldats israéliens démobilisés, posait cette question : *« Savez-vous combien vous payez l'eau… »* Un Arabe palestinien peut payer l'eau cinq à six fois plus cher qu'un Juif israélien. Quelques jours plus tard, le 1er octobre, dans une tribune libre publiée par le quotidien *Haaretz* (Le Pays) sous le titre *Israël déclare la guerre à l'eau palestinienne*, une militante israélienne des droits humains, Natasha Westheimer, donnait quelques indices pour expliquer cette situation.

» ALLEMAGNE

L'après-élections : théâtre politicien tragi-comique et faux suspense…

14 octobre 2021 *(Éditorial des bulletins d'entreprise du RSO-Allemagne)*

Cette élection ne changera rien, à part les blagues qu'on va entendre dans les prochaines semaines sur les marchandages politiciens. Du mécontentement s'est exprimé avant comme après. Les hôpitaux de la Charité et Vivantes ont été secoués par des mouvements de grève, et les enseignants, les travailleurs du commerce ainsi que les livreurs du supermarché en ligne Gorillas ont refusé de travailler dans les conditions qui leur étaient imposées. Les revendications vont bien sûr au-delà des salaires.

EN FRANCE

Le programme de Macron : un show par jour pour faire campagne

21 octobre 2021

Macron en joueur de foot à Poissy, Macron en visite à Marseille, Macron au congrès des pompiers, Macron chez les pêcheurs… Macron a beau prôner « l'esprit de victoire et de conquête » d'une scène médiatique à l'autre, son projet de « start-up nation » a du plomb dans l'aile. Et son bilan est accablant. Pas pour le patronat bien sûr… Et face à la concurrence, Macron file le train à la droite, voire à l'extrême droite. Dans la surenchère réactionnaire, les actes valent plus que les promesses ! *(Article paru dans l'Anticapitaliste n° 587 et sur le site de Convergences révolutionnaires)*

Trier les déchets, pas les travailleurs

19 octobre 2021

Mardi 19 octobre, Paris XV : la grève se poursuit toujours pour les salariés de XVEO, filiale de Veolia. Les raisons de leur colère ? Depuis l'attribution du contrat de traitement des déchets à Veolia, les salariés ont perdu leurs anciennes primes, sans gagner les primes Veolia. Pour l'heure, la grève est reconduite et les espoirs se tournent vers les autres sites « imaginez si ça s'étendait ailleurs… ! »

Smic et sous-smicards, ras-le-bol

29 septembre 2021

L'entourloupe des minima : légalement, le salaire perçu ne peut tomber sous le Smic, mais il existe des minima de branches sous le Smic, et pas seulement à la Poste, en fait dans des dizaines de branches. Actuellement, quarante-cinq branches ont un minimum conventionnel inférieur au Smic… Rappelons que si le Smic horaire brut passe de 10,25 à 10,48 euros au 1er octobre, ce n'est que son augmentation obligatoire légale en fonction de l'indice officiel de la hausse des prix, l'inflation mesurée par l'Insee, loin des hausses successives du prix du gaz par exemple.

Autopsie d'une épave sous-marine

1er octobre 2021

Deux semaines après que le Premier ministre australien Scott Morrison ait annulé la commande par son pays de douze sous-marins français, ce coulage de ce « contrat du siècle » fait encore des vagues. Rien n'est de trop pour laver l'honneur de l'impérialisme français. Alors, qu'y a-t-il derrière cette affaire qui amène tous les coqs gaulois à monter sur leurs ergots ?

Qui sommes-nous ? Que voulons-nous ?

CONVERGENCES RÉVOLUTIONNAIRES

est publiée par la **Fraction L'Étincelle.**

La Fraction L'Étincelle est un groupe trotskyste issu de Lutte ouvrière qui, tout en conservant ses activités et moyens d'expression politique propres, milite aujourd'hui au sein du Nouveau parti anticapitaliste (NPA). Nous sommes pour la construction d'un parti des travailleurs communiste révolutionnaire en France et d'une Quatrième internationale dans le monde.

Convergences Révolutionnaires s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux idées de l'extrême gauche. C'est aussi un outil au service de ceux qui entendent avoir une activité révolutionnaire dans les entreprises, les ateliers, les chantiers, les bureaux, les cités et les quartiers comme parmi la jeunesse. Dans la mesure de nos moyens nous relatons, confrontons, analysons les expériences faites au sein du mouvement ouvrier, et discutons comment contester la politique des appareils syndicaux et politiques dont l'orientation vise à la sauvegarde du système capitaliste.

Convergences Révolutionnaires n'entend pas se contenter d'exprimer les points de vue de la Fraction L'Étincelle mais veut être aussi un lieu de discussion et d'échanges fraternels. Nous sommes ouverts à toutes les contributions rédactionnelles, même critiques évidemment.

La Fraction L'Étincelle s'est constituée en 1996 au sein de Lutte ouvrière, à l'issue d'une série de discussions portant d'abord sur l'appréciation de ce qui se passait en URSS au moment de son démantèlement en 1991, puis, en ce qui concerne la France, sur les opportunités d'implantation et d'intervention des révolutionnaires, qu'il s'agit de saisir quels que soient les aléas de la période.

Les premiers numéros de Convergences révolutionnaires, parus entre 1999 à 2001, ont été édités conjointement avec des militants de la tendance Révolution! de la Ligue communiste révolutionnaire, montrant ainsi qu'il était possible de collaborer tout en se considérant comme des fractions d'un même futur parti révolutionnaire. Lorsque que la LCR a lancé un appel afin d'explorer la possibilité de constituer un Nouveau parti anticapitaliste à l'issue de l'élection présidentielle de 2007, nous y avons répondu favorablement et milité, sans succès, pour que Lutte ouvrière fasse le même choix.

La Fraction L'Étincelle a été exclue de Lutte ouvrière en septembre 2008, pour ne pas avoir accepté les alliances passées avec la gauche gouvernementale à l'occasion des élections municipales de mars 2008. Cette exclusion a changé notre situation au sein de l'extrême gauche révolutionnaire. Elle ne change rien aux objectifs que nous poursuivons : la construction d'un parti révolutionnaire prolétarien. Et donc rien à notre volonté de maintenir ou établir des rapports fraternels au sein de cette extrême gauche, y compris avec les camarades de Lutte ouvrière.

Malgré de fortes réserves sur les ambiguïtés du programme fondateur du NPA (nature de la révolution, hésitations sur la nécessité du renversement de l'état bourgeois, entre autres), nous nous sommes proposé d'apporter notre force militante et d'intégrer ses structures, en particulier ses comités de base, locaux ou surtout d'entreprises, mais sans abandonner nos structures et nos activités propres.

C'est l'orientation que nous maintenons depuis le congrès de fondation du NPA en 2009 : en participant aux débats politiques à tous les niveaux, y compris ceux des congrès par nos camarades qui y ont été délégués, ou du Conseil politique national ; en participant aux interventions du NPA, voire en les suscitant, vis-à-vis du monde du travail et de ses luttes. De ces débats comme de ces interventions, et des problèmes qu'ils peuvent soulever, notre revue Convergences révolutionnaires rend compte régulièrement.

Pour nous joindre

Sur Internet, vous pouvez nous adresser un e-mail, mais aussi connaître notre point de vue sur l'actualité, consulter les numéros précédents :
convergencesrevolutionnaires.org

Vous pouvez nous envoyer informations, suggestions, critiques à l'adresse suivante :
Les amis de Convergences
BP 128
75921 PARIS CEDEX 19

Bulletin d'abonnement à

CONVERGENCES RÉVOLUTIONNAIRES

6 numéros .....12 €

Abonnement de soutien ..... 20 €

À partir du n° :.....

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

Chèques à l'ordre de :
"Les amis de Convergences"
Adresser à :
Les amis de Convergences
BP 128
75921 PARIS CEDEX 19

CONVERGENCES RÉVOLUTIONNAIRES

numéros précédents







