



Le Communard

35

Prix libre en soutien. oct. 2006. Numéro 15

« L'émancipation des travailleurs sera l'œuvre des travailleurs eux-mêmes »

Nous n'aurons que ce que nous prendrons !

Notre volonté en vous distribuant ce petit journal, est de vous donner des informations du terrain social : échos des boîtes ou secteurs en lutte, infos juridiques et syndicales sur nos droits de travailleurs, des rappels sur l'histoire du mouvement ouvrier, en fait tout ce qui peut nous aider à retrouver une combativité bien souvent émoussée. Bref, ce modeste bulletin se veut un outil aux services des luttes sociales interprofessionnelles.

Nous sommes militants anarcho-syndicalistes et syndicalistes révolutionnaires de la région de Rennes, organisés à la Fédération Anarchiste, ou sympathisants libertaires, syndiqués ou non syndiqués. Nous travaillons dans les secteurs privé et public. Certains d'entre nous sont chômeurs, précaires, lycéens ou étudiants. Nous nous reconnaissons dans la Charte d'Amiens de la CGT de 1906: le syndicat est l'instance d'organisation du prolétariat sur le terrain économique. Il est aujourd'hui outil de la lutte quotidienne contre le patronat et l'État et il pourra être à l'avenir l'organe d'émancipation de la classe des travailleurs et travailleuses. Cette émancipation définitive ne pourra avoir lieu qu'après la révolution sociale, qui mettra à bas le système politique, social et économique actuel, basé sur l'exploitation de la majorité, les travailleurs par une minorité: les actionnaires de la classe capitaliste.

Dans cette optique-là, le journal vous est ouvert et toutes vos contributions y sont les bienvenues à l'adresse suivante:

« Le Communard 35 » c/o Local La Commune, 17 rue de Châteaudun 35000 RENNES ou l'email: lienarcho-syndicaliste@yahoogroupe.fr ou Permanences les mercredi et samedi de 14h à 18h au local « La Commune ». Retrouvez « Le communard 35 » sur <http://farennnes.free.fr/communard35/communard.htm>

POUR L'EGALITE ET LA GRATUITE A L'ACCES AU SERVICE PUBLIC!

Non à la carte KorriGo !

Souriez, vous êtes fichés !

Carte dite « gratuite » ... mais avec laquelle devront être achetés les différents titres de transport ! Carte dite « unique » qui permettra de « répondre finement aux attentes des usagers »... mais qui devra être personnalisée et qui doit être validée à chaque entrée dans un bus ou métro, même en correspondance. Encore un bon moyen pour fiché et fliquer les individus ! Il s'agit bien d'une remise en cause du droit de se déplacer librement !

Non à la régionalisation!

Il nous est dit aussi : « KorriGo, la carte bretonne des déplacements »... « KorriGo » comme « Korrigan, lutins celtiques qui se déplacent à plusieurs, d'où l'idée d'un réseau dense et fédérateur » ! ... En somme, nous devrions être fiers d'utiliser cette carte car elle permettrait, selon ses zéloteurs, de fédérer et de mettre sur un même pied d'égalité les citoyens de Rennes Métropole appartenant à la région Bretagne ! ... Certainement pas !

En réalité, ce système « billettique » municipalo-départementalo-régionalo, c'est l'application directe de la politique régionaliste et identitaire mise en oeuvre par nos élus locaux, soumis aux injonctions de Bruxelles et grands défenseurs de l'Europe des régions, destructrice des garanties collectives et des acquis sociaux, et contraire aux principes de liberté et d'égalité économique et sociale.

Travailleurs, chômeurs, retraités, jeunes : exigeons la gratuité totale des transports en commun !

La solution qui garantit réellement l'égalité des citoyens concernant les transports en commun c'est la gratuité.

Cette solution est applicable immédiatement. Ce sont en effet les impôts et subventions diverses qui assurent l'essentiel du financement des transports en commun, et nombre d'économistes, qui n'ont pourtant rien de révolutionnaires, admettent que les usagers ne paient en fait que la fabrication des cartes et tickets, l'entretien des machines à composer et les contrôles.

La gratuité, même dans le système économique et social actuel, reviendrait donc moins cher à la société, provoquerait moins de conflits de tous genres (plus question de fraude) et assurerait l'égalité de toutes et tous à l'accès aux transports en commun. En outre, la gratuité des transports en commun a des répercussions plus que favorables pour l'environnement, en favorisant l'utilisation des bus et métros : moins de voitures, c'est moins de pollution. Les besoins des usagers, la nécessité de décroissance économique, le respect de l'environnement doivent ainsi primer et orienter la politique des transports.

Gérons les services publics nous-mêmes !

La gratuité des transports en commun est un pas important mais pas suffisant. C'est un service public qui doit appartenir à tous et toutes comme l'ensemble des services publics.

Dans certaines communes, la gratuité des transports a été mise en place (Vitré, etc.), mais il s'agit d'une décision venant de dirigeants politiques qui récupèrent ainsi ce principe de gratuité non pas pour les besoins des usagers mais parce qu'ils voient là un moyen de rentabilité financière : zéro machines coûteuses à entretenir, zéro billets à fabriquer, moins de frais de gestion ...

En tant qu'anarchistes, nous pensons que l'égalité des droits que nous proposons le capitalisme et la démocratie parlementaire est un leurre puisque sans égalité sociale. Afin que l'accès aux services publics, indispensables à toute société humaine, soit effectivement libre et égalitaire, nous devons prendre nos affaires en main pour que personne ne décide à notre place : les transports en commun, tout comme les autres services publics (enseignement, logement, santé, gestion de l'eau potable, etc.) doivent être ainsi gérés directement par des représentants mandatés et révocables, représentants des usagers, de tous les habitants des communes concernées.

Salariés, chômeurs, retraités, jeunes,

Pour faire plier l'Etat et le patronat, seule la lutte paie !

Nous vous invitons, pour la mise en place du n°16 du « Communard 35 », au prochain Comité de rédaction, qui aura lieu le jeudi 26 octobre 2006 à 20h 30 à la MJC La Paillette, rue de Pré de Bris, 35000 Rennes.

Retrouvez le « Communard 35 » sur le web : <http://farennnes.free.fr/communard35/communard.htm>

Monsieur le président de Rennes Métropole,

Je suis usager du réseau STAR depuis maintenant au moins 8 ans et j'ai toujours été enthousiasmé par la qualité du réseau (lignes et horaires adaptés, confort des autobus, métro etc....) et c'est pour cela que j'ai toujours privilégié le réseau STAR à un moyen de transport individuel surtout que depuis j'ai l'âge d'avoir une automobile.

J'ai commencé à être déçu du réseau STAR lors de la mise en place de la montée par la porte avant dans les bus puis de la mise en place de caméras de vidéosurveillance dans les autobus, les métros et les stations de métro alors que l'insécurité est quasi inexistante quand on en parle aux personnels du réseau. Maintenant on est désormais épiés partout et on ne sait même pas qui voit les images et au final à quoi elles servent à part donner une impression de surveillance permanente. Ce qui est encore plus inadmissible c'est que les principaux intéressés, c'est à dire les usagers, n'ont pas été interrogés par la mise en place de la porte avant et de la vidéosurveillance alors que cela porte tout d'abord atteinte à la liberté de ses personnes. Jusqu'à présent je m'étais plus ou moins « plié » à ses mesures tout en faisant savoir mon mécontentement. La montée par la porte avant était censée faire baisser la fraude : qui veut nous faire croire que ce sont les fraudeurs qui sont les méchants et qui font augmenter les tarifs, alors que le financement de Rennes Métropole pour le STAR diminue d'années en années ? Ne serait-ce pas plutôt le désengagement de la collectivité qui est en cause ?

« La goutte d'eau qui a fait déborder le vase » pour moi a été la mise en place de la carte Korrigo il y a quelques mois et qui va être généralisée sur le réseau TER et ILLENOO. Etant étudiant en géographie et aménagement de l'espace et souhaitant travailler dans la planification des réseaux de transports de personnes, le système de la billettique m'a interpellé et j'ai vérifié leur utilité dans les villes possédant ce système depuis plusieurs années (notamment Metz et Nice) et je me suis alors rendu compte qu'au final le réseau d'avant et d'après la billettique n'avait quasiment pas changé ou alors cela avait permis la suppression de certains horaires voir de certaines lignes... pourtant l'argument principal du STAR pour la mise en place de la carte Korrigo est justement le fait d'ajuster le réseau aux besoins des usagers... en supprimant des lignes et des horaires ? De plus, la validation systématique à chaque montée dans un bus ou un métro est très pénalisante pour les usagers : aucun personnel en relation avec le public du STAR n'a jamais été capable de me dire où allaient les données et à quoi elles servaient exactement alors qu'une fois un contrôleur m'a dit tout ce qu'il savait sur mes trajets avec leurs plaquettes de contrôles : mes trois dernières validations étaient conservées avec l'heure, la ligne, la direction et le numéro de l'autobus ! N'est-ce pas abusif ? De quel droit un contrôleur même assermenté peut avoir ce genre de données sur lui ? Du coup je refuse de valider ma carte Korrigo et je suis déjà à mon sixième procès verbal pour non-validation alors que je suis en règle, que je paie mon titre de transport tous les mois. Evidemment ces procès verbaux je ne les paie pas et j'explique ma démarche aux contrôleurs qui me comprennent entièrement et certains même me soutiennent car ces personnes ont fait une grève du zèle pendant plusieurs semaines contre la mise en place de la carte Korrigo car ils ne savent pas si cela est légal de verbaliser des personnes en règles et surtout parce que cela renforçait le côté répressif de leur profession et leur donnait plus de charge de travail. Après cette grève du zèle, plusieurs contrôleurs ont été sanctionnés par leur hiérarchie ! De plus, je pense que c'est le droit de chacun d'être « cobaye statistique » pour le STAR et ceux qui ne souhaitent pas l'être n'ont pas à être sanctionnés. Et puis maintenant quand on monte par la porte arrière d'un bus on est susceptible d'être redevable de 39€ d'amende ! Est-ce aussi normal ?

Je mets en lien la montée par la porte avant, la mise en place de la vidéosurveillance et la validation systématique de la carte Korrigo car cela entre dans une même logique : faire des usagers des personnes soumises et surveillées avec une peur permanente d'avoir un procès verbal ; c'est une véritable logique d'infantilisation. Malheureusement cela à l'air de marcher et je me sens assez seul à désobéir, pourtant je ne m'arrêterai pas et la peur du PV ne fonctionne pas pour moi.

Avec la LSI (Loi Sécurité Intérieure) au bout de onze PV dans des transports en communs on risque une grosse amende et même de la prison ferme (alors que je paie mon titre de transport tous les mois), j'en suis à mon sixième et engager une bataille juridique ne me dérangera pas le moins du monde car je doute de la légalité de la validation systématique de la carte Korrigo. De plus, j'ai constitué il y quelques jours un dossier à la Maison de la consommation et de l'environnement de Rennes.

Je fais appel à vous, Monsieur le président de Rennes Métropole et Monsieur le vice-président en charge des transports pour me dire quels sont les vrais objectifs de la carte Korrigo, de sa légalité et de savoir où vont les données personnelles des usagers. De plus je souhaiterais aussi savoir pourquoi les subventions de Rennes métropole pour le réseau STAR ont elles diminuées, laissant alors la part belle à un service qui devrait être public au service du public à une multinationale des transports ?

En espérant recevoir une réponse de votre part, je vous prie d'agréer Monsieur le président et Monsieur le vice-président chargé des transports, mes salutations distinguées.

P.S : Ce courrier a été diffusé en partie dans la rubrique « Rennes Forum » de Ouest-France du 15 août 2006.

Y'a vraiment de quoi gueuler !!!

Révoltant : Alors que la mairie nous gargarise de démocratie participative, elle n'oblige pas la STAR à requérir l'avis de la CNIL pour la carte Korrigo. Pour elle, la liberté, c'est cause toujours !

Inquiétant : La puce utilisée dans KorriGo est la même utilisée par les gardes-frontières américains pour suivre et pister les immigrés passant la frontière mexicaine, elle est aussi utilisée à des fins commerciales pour connaître nos habitudes de consommation.

Entretien avec un militant CGT de la STAR

Le Communard : *Salut, d'abord revenons à la lutte que vous avez menée en 2001 contre la volonté de la direction de faire monter les usagers par l'avant. D'après toi, quelles sont les raisons de l'échec de cette lutte ?*

Militant CGT : Les raisons de l'échec, si on peut appeler cela un échec, il faut savoir que cette volonté de vouloir mettre la montée des usagers par l'avant en place, c'est au niveau national, un accord entre les groupes qui font le transport publics et les communautés, les métropoles. Donc c'est un projet qui a pour but premier de limiter la fraude en filtrant par la porte avant et en se servant des conducteurs comme premier filtre. C'est à dire que la priorité ce n'est pas la vitesse de déplacement des usagers mais d'abord leur porte-monnaie. Pour tous les salariés qui ont été en grève pendant 23 jours à plus de 85%, je tiens à le rappeler quand même, pour eux ce n'est pas un échec. Notre direction, comme la ville de Rennes, a gagné sur la forme mais pas sur le fond. C'est à dire que le but de se servir des conducteurs pour visualiser les titres des usagers n'a jamais fonctionné, on a toujours refusé de le faire. Donc c'est vrai ils ont mis la porte avant en place, mais il n'y a toujours que la porte, le conducteur a toujours refusé, c'est un échec complet. D'ailleurs on s'en aperçoit à l'heure actuelle puisqu'ils sont obligés d'employer des jeunes en intérim pour faire le filtrage. Pour les salariés ce n'est pas un échec, c'est une victoire, on a peut-être écrasé une lutte mais on n'écrase pas la dignité des salariés.

Le Communard : *Abordons un autre sujet, si tu veux bien. Très présents lors des manifs sur les retraites en 2003 où nous avons vu les salariés de la STAR avec le syndicat en nombre participer aux manifestations et aux différentes actions, par contre lors du mouvement contre le CPE au printemps vous semblez moins présents. A quoi est dû, pour toi, ce retrait dans la mobilisation des salariés de la STAR et du syndicat ?*

Militant CGT : Plusieurs raisons se sont cumulées, la première, c'est quand même le manque de solutions claires proposées par la confédération et la fédération CGT, en laissant libre choix à chaque syndicat de se dépatouiller avec cette affaire. Il est vrai que chez nous, il y a eu des réunions, des débats mais on attendait des mots d'ordre précis pour la lutte, mais on les avait au dernier moment, et comme il faut 5 jours pour déposer un préavis de grève, et souvent on recevait les mots d'ordre de la fédération que 2,3 jours avant seulement. C'est la première raison, le manque d'organisation et le manque de position claire de la fédération et de la confédération, d'ailleurs les syndiqués ont fortement réagi face à cela. La deuxième raison, c'est que l'on a eu dans la boîte à cette période-là, la négociation annuelle et généralement ces négociations se passent assez mal et les salariés ne voulaient pas mélanger les deux dans les luttes et cette ambivalence était assez difficile à gérer pour le syndicat. On a quand même réussi à faire des journées, mais il est vrai que le syndicat a eu du mal sur le temps de travail à motiver les gens, ne serait-ce que pour aller aux manifestations, on ne pouvait amener le personnel dans une lutte complète tous les jours, on se retrouvait à 20, 30 pour aller aux manifestations mais c'est vrai qu'on n'était pas représentés par rapport à l'importance de notre syndicat sur Rennes. De plus, depuis notre lutte de 2001, beaucoup de personnes de la boîte sont parties en retraite ou ont eu des mesures d'âge et le nouveau personnel embauché n'a pas encore compris le bien-fondé de la lutte pour faire satisfaire les revendications.

Le Communard : *Venons en maintenant à la carte KorriGo. Quelles sont les raisons de cette carte pour la STAR, la municipalité rennaise, ainsi que pour le conseil général et le conseil régional, puisqu'elle va s'étendre à tous les réseaux de transports collectifs de la région ? Et pourquoi avoir utilisé pour la fabrication de cette carte, une puce RFID, qui permet véritablement de pister les possesseurs de la carte dans tous leurs déplacements ?*

Militant CGT : Déjà, c'est dans la continuité de la mise en place de la porte avant. Il faut savoir que les objectifs des directions des entreprises de transport comme des élus des métropoles, des régions cela se prépare longtemps à l'avance. D'abord il y a le but de la lutte contre la fraude, les personnes utilisatrices devant entrer dans le véhicule par la porte avant devant obligatoirement passer leur carte à puce devant un lecteur passant devant le chauffeur qui lui normalement devrait vérifier si ils le font. Mais comme depuis 2001, les chauffeurs n'ont jamais voulu vérifier les titres de transport, la direction a mis en place tout un système avec des intérimaires pour inciter les gens à le faire. Deuxièmement, d'après eux aussi c'est pour pouvoir permettre de faire des études plus pointues sur le déplacement des usagers, c'est la raison invoquée pour le pointage de la carte à chaque entrée, cela a permis de supprimer les pointages effectués jusqu'alors par les étudiants. Alors la grosse question, que tout le monde s'est posée, c'est pourquoi cette carte est nominative et aux possibilités techniques si puissantes, parce que si l'on veut effectuer des études sur le déplacement des personnes, il n'y a pas besoin d'avoir le nom et lorsque l'on sait que pour avoir une carte anonyme, il faut payer pour l'anonymat, c'est une aberration. D'ailleurs, je trouve anormal que l'association des usagers n'ait pas porté plainte. De plus, la demande d'avis, pourtant obligatoire, auprès de la CNIL (Commission nationale informatique et liberté) concernant l'utilisation des données personnelles sous forme informatique, n'a toujours pas été demandée par la direction de la STAR et ce avec l'approbation des autorités municipales. C'est à dire qu'ils ont institué un système sécuritaire permettant de suivre toute personne, en dehors de toute légalité, en se disant qu'ayant mis en place le système, la CNIL ne pourra pas faire marche arrière. Il faut savoir que tous les conducteurs normalement sont équipés de cette carte KorriGo aussi, une partie des conducteurs ont refusé de la prendre puisque notre direction se trouve dans l'illégalité, ayant une carte professionnelle à validité permanente qui fonctionne avec un contrat de travail, et les cartes KorriGo qui sont fournies aux conducteurs, les mêmes que celles des usagers, pour pouvoir se déplacer pour le service, la direction se laisse libre cours de la retirer à qui bon lui semble, ce qui est illégal envers ses salariés. Donc c'est bien la même chose, c'est pour filer, pour fliquer. On peut se poser la question quand même : on reste, paraît il dans un Etat de droit. 2007 il y a des élections, on peut penser que si une certaine personne passe, l'Etat de droit va prendre une grande claque et la carte KorriGo est un outil qui est très dangereux pour les libertés individuelles. Un autre aspect des choses, c'est que la priorité de la direction comme des élus, à partir du moment où l'on fonctionne avec un transport qui est sous-traité à du privé, on met la priorité sur le côté économique, rentable et non sur du service public et là est la trahison de toute la Gauche dans son ensemble qui a abandonné aux appétits féroces des capitalistes les services publics, eaux, transports, énergie, etc... Et lorsque l'on voit le temps de montée des usagers aux heures de pointe dans les lieux de grande affluence, on met 4 à 5 minutes avant de

partir, les gens vont être trempés sous la flotte pour monter par une seule porte. On a aussi dans ce service public que la ville de Rennes peut se vanter d'avoir mis en place un métro qui déplace les gens à vitesse grand V et un service de bus qui les ralentit à vitesse grand V.

Le Communard : *On s'aperçoit qu'en fait avec le métro qui devait désengorger le centre ville, les bouchons se sont trouvés maintenant en périphérie de l'hyper-centre, on n'a fait que déplacer les problèmes de circulation.*

Militant CGT : C'est sûr, on a toujours au moins autant de voitures. Il y a un problème, c'est-à-dire que pour le transport public, il n'y a pas que les bus, il ya d'autres systèmes à penser, je pense entre autres aux covoiturages mis en place dans une perspective de transport public. On doit y arriver, c'est une volonté qu'il doit y avoir, le transport public ne peut pas dépendre seulement des bus, on ne peut pas transporter toutes les personnes et les emmener au point précis où ils veulent aller, parce que les personnes si elles ont à prendre 2 ou 3 bus, elles prennent la voiture, c'est sûr.

Le Communard : *Alors que la municipalité, Rennes Métropole et la STAR basent leur communication sur l'alternative à la voiture dans le bassin rennais, on construit place de Gaulle, un gigantesque parking, qu'en penses tu ?*

Militant CGT : On peut se demander pourquoi un parking si les transports publics sont performants. Autant on peut être d'accord sur les parkings extérieurs qui ne sont pas assez grands d'ailleurs. D'ailleurs la CGT de la STAR avait réclamé bien avant la mise en place du métro, ce qui n'avait pas été prévu par Métropole (Rennes district à l'époque), des parkings extérieurs gratuits pour les usagers du réseau STAR. Ils sont encore à mettre en place des parkings alors qu'ils auraient dû être faits au moins en même temps que la mise en place du métro.

Le Communard : *Des villes comme Châteauroux ou même Vitry (c'est pour dire !) ont institué la gratuité des transports publics. Penses-tu que cela soit possible sur Rennes et ne crois-tu pas que cette gratuité provoquerait moins de conflits en tous genres, et assurerait l'égalité de toutes et tous dans l'accès au service public ?*

Militant CGT : Le syndicat CGT de la STAR n'est pas pour la gratuité complète, sachant qu'aujourd'hui cela pourrait vouloir dire chez beaucoup d'individus : gratuité donc appropriation des lieux. On ne veut pas de la gratuité complète parce que nous craignons d'un effet chez l'individu, parce que la société actuelle est ainsi faite. Elle maintient les gens sous la contrainte qu'à travers le porte-monnaie et tant que ce système économique existera, leur responsabilité se résoudra à cela.

Le chèque transport: poudre aux yeux électoraliste et cadeaux fiscaux au patronat

Le gouvernement Villepin dans le cadre du Projet de loi pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié déposé le 21 juin 2006, veut mettre en place un dispositif dit de "chèque-transport". Ce dispositif sera à l'initiative des employeurs et strictement facultatif. Le gouvernement entend en pleine campagne électorale "donner le change" aux électeurs qui pourraient voir dans cette mesure un coup de pouce financier au moment où les prix de l'énergie explosent. (plus de 10% d'augmentation du super SP95 en 2005)

S'il est vrai que les réserves de pétrole et des matières fossiles en général se tarissent, l'augmentation des tarifs du gaz et de l'essence est avant tout due à la spéculation liée à l'ouverture à la concurrence du marché du gaz (il faut rendre l'entreprise GDF présentable aux investisseurs) et à la spéculation des groupes pétroliers comme Total qui ont vu leurs profits littéralement exploser depuis plusieurs années consécutives. Ainsi, selon l'association Consommation logement et cadre de vie (CLCV), les transports «sont devenus le deuxième poste de dépense des ménages actuellement aggravé par la hausse des prix des carburants».

Qui va y gagner quoi?

Aujourd'hui, le prix de l'essence est composé à 80% de taxes qui vont directement dans les caisses de l'Etat. Si l'Etat était aux services de ses administrés et travailleurs, il lui serait aisé de baisser ses taxes pour en faire bénéficier le consommateur, ou encore d'orienter les recettes apportées par ces taxes vers le développement des transports publics. De plus, depuis 2000 les entreprises hors Île-de-France ont déjà la possibilité légale de prendre en charge en tout ou partie les frais de trajet domicile-travail de leurs salariés reste également inchangée. En pratique, très peu le font, car elles n'y sont pas contraintes.

La nouvelle loi vise par un dispositif d'exonération de cotisations patronales à inciter, sans les y contraindre, les patrons à financer jusqu'à 50% des abonnements des transports collectifs (de l'ordre de 200 euros par an) et jusque 100 euros par an pour les transports individuels non desservis par un transport collectif. Ces exonérations de cotisations patronales vont encore davantage grever les systèmes de sécurité sociale, en lui prélevant des recettes fiscales. Cela va également inciter les patrons à ne pas augmenter leurs salariés du montant correspondant. De plus, la différence du montant du chèque sera prise en charge par le salarié ou son Comité d'Entreprise (ce qui revient au même). De son côté, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) y voit un encouragement pour la voiture individuelle. Pour elle, cette mesure ne permet pas de «progresser [...] en matière de lutte contre la pollution, l'effet de serre ou encore de réduction de la dépendance pétrolière».

En résumé, on le voit, le chèque transport est une mesure au mieux inutile (car facultative et au bon vouloir de l'employeur), et au pire démagogique, antisociale et anti-environnementale.

Pour une vraie réflexion sur les transports, lisez la brochure "transports gratuits, 0 euro, 0 fraude", parue aux éditions du monde libertaire, et disponible au local la commune, 17 rue de Châteaudun, pendant les heures d'ouverture de la librairie, de 14h à 18h les mercredis et samedis.

GREVE NATIONALE DANS LES TRANSPORTS LE 4 OCTOBRE

Le 4 octobre, les syndicats d'une dizaine de réseaux de transports publics de différentes villes appelaient à la grève sur la base des revendications suivantes: augmentation du pouvoir d'achat, l'ouverture de négociation sur la durée et les conditions de travail dans la branche, la reconnaissance de la pénibilité du travail par un départ en retraite anticipé et le maintien du régime particulier de retraite à la RATP. La réglementation européenne sur les obligations des services publics était également au centre des préoccupations des travailleurs de ce secteur d'activité. La grève a sembler t il été assez peu suivie, exceptée à Nancy ou Versailles où la moitié seulement des transports publics urbains fonctionnaient.

Plus que jamais, il est nécessaire que salariés et usagers revendiquent ensemble une autre politique d'aménagement du territoire et des services publics. Pour la Fédération Anarchiste, cette revendication ne peut s'exprimer pleinement qu'avec la mise en place du transport collectif gratuit pour tous.

Pour sortir de l'impasse suicidaire du capitalisme, 2 révolutions sinon rien !

La transformation considérable des systèmes de relations et d'échanges que l'on connaît depuis la seconde moitié du 20e siècle se traduit par une croissance importante, en tonnages bien entendu, mais surtout en distances parcourues par les marchandises et les hommes, et par conséquent en quantités d'énergie consommée, et aussi de matières premières.

Parce qu'elle permet la plus grande consommation par km parcouru (le capitalisme est fondé sur le gaspillage !), l'automobile, dont Winston Churchill disait qu'elle était « le pire des désastres dans l'histoire de l'humanité », constitue l'outil le plus efficace, le plus redoutable dans la mise en œuvre des politiques de transports. L'omniprésence d'une publicité qui relève du conditionnement et la multiplication des transports inutiles (urbanisme conçu de manière à allonger les trajets du domicile au lieu de travail) ont assuré à la voiture individuelle la fonction de mythe du triomphe de la technologie.



Les conséquences d'un parc automobile mondial qui compte aujourd'hui près de 700 millions de véhicules atteignent des proportions alarmantes. La liste des effets négatifs est longue : accidents, pollution atmosphérique, atteintes à l'environnement (remembrements, perte de terres agricoles), risques liés aux changements climatiques, bruit, perte de temps due à la congestion de la circulation (la vitesse moyenne à Paris est de 14 km/h !), influence sur le psychisme (agressivité, stress...). En bref, les nuisances dues à l'automobile englobent près de 10% du PIB européen.

L'automobile est le mode de transport le plus irrationnel dans un système fondé sur ...la raison ! Globalement, une voiture consomme douze fois plus d'espace par personne transportée qu'un bus, et ladite voiture engendre des coûts externes plus de quatre fois supérieurs à ceux du rail par voyageur/km.

Par ailleurs, on sait depuis un quart de siècle maintenant que l'humanité ne peut plus soutenir une croissance économique, même faible. Parce que notre empreinte écologique dépasse de 30 % les capacités de régénération de la planète, nous devons impérativement nous orienter vers une décroissance. L'explosion des transports étant la cause principale de la dégradation de la planète, l'automobile doit être l'un des premiers enjeux de la décroissance. L'objectif est de parvenir progressivement – mais rapidement ! - à une utilisation restreinte de la voiture, et donc à un développement conséquent des transports en commun.

Au niveau individuel, il s'agit de remettre en cause des comportements quotidiens, en privilégiant les transports en modes doux (plus économes en énergie, plus bénéfiques pour la santé et plus conviviaux) – la marche, le vélo – et les transports en commun. Collectivement, l'ambition doit être de redonner à l'automobile, dans l'espace urbain et interurbain, la place marginale qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'occuper.

L'enjeu est considérable : repenser les politiques de l'énergie, des transports, de la ville. Mais le meilleur moyen de contrecarrer la logique mercantile des promoteurs immobiliers, des constructeurs automobiles et des compagnies pétrolières, c'est de s'investir pleinement dans la gestion même des transports, du quartier, de la commune, de la ville. La passivité des populations, la résignation, le refus d'assumer ses responsabilités se paiera toujours d'une exploitation économique et politique par les « élites » technocratiques, les milieux d'affaires, la sphère corrompue des élus.

Création du Collectif liberté d'expression

Jeudi 28 septembre s'est créé un collectif « liberté d'expression », à l'initiative d'organisations syndicale et politique, d'associations, d'individus, d'activités et de sensibilités diverses.

L'origine de ce collectif vient du constat, partagé, qu'il existe un réel souci de possibilité d'expression sur la ville de Rennes pour tous ceux qui ne rentrent pas dans le cadre d'une pensée « consensuelle ». Le problème de l'affichage et donc de la possibilité, pour les associations, organisations, syndicats, de s'exprimer devient de plus en plus crucial sur la ville de Rennes. Même « Ouest France » a jugé utile dernièrement de poser le problème dans deux ou trois articles. Les panneaux d'affichage libre ont été réduits au strict minimum par la municipalité, leur nombre a été divisé par 2 en l'espace de quelques années, et ils sont, le plus souvent, monopolisés par des intérêts privés de toute nature à but lucratif (discothèques, concerts, 3615. Sauf à s'interdire l'un des rares moyens d'expression qui subsistent, dans la mesure où les médias ne font guère de place, c'est le moins que l'on puisse dire, à la pensée libre, et les associations, organisations, syndicats... ne pouvant se payer un affichage « Giraudy » (affiches de 4 m sur 3), l'un des rares moyens de faire connaître nos initiatives est l'affichage. Il ne reste plus dans les faits comme possibilité que l'affichage non autorisé, qualifié de « sauvage ». Affichage de plus en plus réprimé avec des amendes de la Ville de Rennes, par exemple, qui mettent en péril parfois l'existence même de certaines structures.

Le collectif est pour le moment soutenu par les organisations politique, syndicale et association suivantes : CNT AIT SIC35, UL CNT (f), Comité Syndicaliste Révolutionnaire, Fédération Anarchiste, Lutte Ouvrière, Mix-Cité, Relais Etranger, Souris Verte, SUD PTT.

1886, 1906, 1936 .

HIER, ILS ONT OSE. AUJOURD'HUI, A NOUS DE LUTTER !

Meeting le samedi 4 novembre de 14h à 19h

à la maison de quartier de villejean,

2 rue de Bourgogne à Rennes

L'ESPAGNE REVOLUTIONNAIRE, LIBERTAIRE ET AUTOGESTIONNAIRE DE 1936 :
Projections de vidéos documentaires, exposition d'affiches de l'époque, diaporama thématique

GREVES DE 1936 EN FRANCE et intervention d'un ouvrier ayant vécu l'« accueil » des républicains espagnols exilés en France

CHARTE D'AMIENS DE 1906 : Syndicalisme révolutionnaire, intervention d'un militant anarcho-syndicaliste

Débat avec la salle : Hier ils ont osés ! Et aujourd'hui, de quelle société les anarchistes veulent-ils ?

Tables de presse (livres, brochures anarchistes)