

Lutte des classes

TRIBUNE FRANCAISE DE WORKERS INTERNATIONAL (POUR LA RECONSTRUCTION DE LA QUATRIEME INTERNATIONALE)

N° 14

15 NOVEMBRE 2013

luttendesclasses@live.fr

A PROPOS DES MANIFESTATIONS EN BRETAGNE

C'est Mélenchon qui avait raison

Nous n'avons pas attendu Mélenchon pour analyser le mouvement en Bretagne et conclure que notre place n'était pas à Quimper, mais à Carhaix. (*) Ce qui nous amène à reprendre la plume, c'est l'incroyable perte de boussole du NPA. Les idéologues de sa direction, pour justifier leur repli sectaire, nous expliquent depuis longtemps que les équivoques théoriques du chef du Parti de gauche – qui, à lui seul, n'est pas le Front de gauche – les empêchent d'intégrer ce grand mouvement, même s'il n'est qu'électoral, même s'il est soumis aux tensions internes. Révolution citoyenne, révolution par les urnes, Marseillaise, son avance pour prendre en main le gouvernement pour une autre politique etc. voyez-vous, tout cela est suspect, cela cache un patriote social-démocrate mal dégrossi, républicain plus que socialiste, radical-socialiste plus que marxiste... Si Mélenchon signe notre plateforme, nous marchons ensemble, sinon nous refusons toute dérive idéologique...

Pris à la lettre, en abstrait, du point de vue théorique marxiste pur, sans considération du temps et de l'espace – et toute vérité abstraite est fautive, disait Lénine – on pourrait conclure qu'ils ont raison. Mais, de là à rester au bord de la route, voire la caravane passer, et murmurer pour sa propre consolation que tout cela (Front de gauche) finira mal – alors que personne n'est en mesure de garantir une victoire quelconque – il faut une solide dose de doctrinarisme stérile.

Et, puis, arrive l'écotaxe et Quimper. Le sectarisme provoque l'isolement, et quand le vide devient pesant, on coure après n'importe quel mouvement de masse pour se refaire une place au soleil. On appelle cela saisir l'opportunité ou devenir opportuniste. On ne demande plus la consistance idéologique, pas de considérations de classe, pas de garanties d'avance... Les erreurs théo-

riques des intellectuels du NPA seront payées par les ouvriers de service : le camarade Philippe Poutou nous explique qu'il était à Quimper pour soutenir « l'unité des ouvriers et des paysans » ! Ni plus, ni moins.

La réponse donnée par Mélenchon à Mediapart est de ce point de vue cinglante, avant tout pour le NPA :

« J'ai aussi le devoir de dire qu'il y a un grand danger à répondre à l'appel des évêques, de l'UMP, du Front national ou encore des Identitaires, pour abattre une taxe de l'Etat sur les routiers... Il serait temps que chacun se souvienne qu'un mouvement populaire de droite, c'est bel et bien un mouvement... populaire ! (...) Mais de cette manifestation, il ne reste avec le recul qu'un seul trait marquant : « ni gauche, ni droite » ! Ni capital, ni travail : tous bretons ! Eh bien, moi, je ne suis pas d'accord. Je le dis avec fougue à mes camarades, mais c'est parce que c'est le fond de ma conviction : il ne faut pas se tromper de colère, sinon on va droit à une catastrophe politique majeure. La présence de ceux que vous mentionnez (ouvriers, paysans, artisans) efface-t-elle celle du Front national, des identitaires, de l'UMP et du Medef ? Cela ne pose pas problème ? Pour moi si ! (...) Je ne veux pas mélanger les deux manifestations (Quimper et Carhaix). Il y a une ligne de classe qui traverse la société. Celle du partage de la richesse. Et la ligne de classe se juge non pas dans la composition sociale des mouvements, mais dans leurs mots d'ordre... »

Si nos camarades du NPA veulent en savoir plus, l'interview de Mélenchon est publiée sur Mediapart le 10 novembre 2013

(*) Voir notre dernier numéro « Lutte des classes en Bretagne » du 1^{er} novembre 2013

POLOGNE

LIBERTE POUR PIOTR IKONOWICZ !

Le camarade Stefan Bekier publie dans l'Europe Solidaire Sans Frontières une information détaillée et un appel pour la libération du militant de gauche bien connu en Pologne Piotr Ikonowicz, que nous soutenons d'autant plus que nous avons connu ce militant dévoué à la cause des humbles dans les années 80. Voici quelques extraits de ce billet.

Le 30 octobre à l'aube, Piotr Ikonowicz - ancien opposant et activiste de « Solidarność », ancien député, co-fondateur et principal animateur de l'Association pour la justice sociale, qui aide les familles précaires menacées d'expulsion - a été arrêté et conduit en prison pour y purger une peine de 90 jours. L'affaire a suscité un tollé, a divisé les parlementaires et prend l'allure d'un véritable scandale politique.

En l'an 2000, Ikonowicz a participé à l'action de blocage de l'expulsion d'un couple de retraités de leur logement à Varsovie par le nouveau propriétaire, lequel l'a accusé ensuite de lui avoir porté des coups.

[Après moult procédures il est amené, 13 ans après, le 14 octobre 2013 à purger sa peine en prison, alors qu'il a proposé une activité d'utilité publique].

Dans une lettre au président Komorowski soutenant la demande de grâce de Piotr Ikonowicz, Karol Modzelewski, Danuta Kuron, Jozef Pinior et d'autres anciens opposants et activistes de « Solidarnosc », ont pourtant bien souligné le fond de cette affaire :

« Il n'est pas sans intérêt de souligner que... le Tribunal constitutionnel avait jugé les expulsions avec mise à la rue comme contraire à la Constitution. Par conséquent, le blocage de l'expulsion avec mise à la rue, au titre duquel Piotr Ikonowicz a été condamné par une décision de justice, fut un acte de désobéissance citoyenne au nom de la défense des valeurs constitutionnelles. »

De son côté, Wanda Nowicka, vice-présidente du parlement et militante féministe de gauche très respectée, a déclaré dans

un communiqué :

« ... Piotr Ikonowicz n'est pas sans défauts et a certainement commis beaucoup d'erreurs, mais il fait partie d'un groupe restreint de gens qui, de manière conséquente, totalement dévouée et avec passion, luttent pour les droits des plus vulnérables - des gens pauvres, ceux qui se battent contre de multiples formes d'exclusion. C'est l'une des rares personnalités publiques en Pologne qui intervient pour parler de ceux que personne d'autre ne veut plus aider, particulièrement de ceux qui sont menacés d'expulsion et qui risquent de se retrouver SDF. Lorsqu'il n'y a plus aucun espoir pour eux, alors ils s'adressent à Piotr Ikonowicz, qui jouit auprès d'eux d'une grande confiance. On considère que si lui ne peut pas les aider, alors personne d'autre ne pourra le faire... »

Dans un tweet, elle précise : « Komorowski a gracié 219 personnes condamnées pour maltraitance, vol, cambriolage, recel et escroqueries ; mais Ikonowicz, il ne l'a pas jugé digne d'une grâce ! »

Stefan Bekier décrit ensuite la situation sociale catastrophique de ce pays élève-modèle de l'Union européenne : 2,1 million, dont 700 mille enfants, vivent dans la misère extrême, 2,25 millions de chômeurs, soit 14%, 8 millions d'emplois précaires appelés « contrats-poubelles », soit presque la moitié de ceux qui ont un travail (15,3 millions en 2012). La mafia a mis la main sur l'énorme parc de logements d'Etat, la justice expulse des ouvriers retraités et les agences privées de voyous « nettoyeurs » exécutent... En Pologne un large front politique, syndical et social de gauche s'est formé pour lutter contre cette sauvagerie libérale.

Balazs NAGY et Radoslav PAVLOVIC

LUTTE DES CLASSES

est consultable depuis son premier numéro sur le site de WORKERSINTERNATIONAL.ORG sous la rubrique Français

Mémoire ouvrière

Simonne contre Thorez

C'est une histoire extraordinaire : comment une jeune ouvrière trotskyste de 23 ans tient à la Libération en échec la ligne stalinienne de Thorez et se trouve à la tête de six mille ouvriers de Caudron, usine d'aéronautique d'Issy-les-Moulineaux, dont la quasi-totalité est dirigée par l'avant-garde ouvrière communiste. Un chapitre glorieux de la Quatrième internationale, que ses dirigeants « infailibles » ultérieurs (Pablo, Frank, Lambert, Just) ont relégué aux oubliettes.

Qui connaît en France parmi les trotskystes anciens ou actuels le nom de Simonne Minguet ? Ses mémoires « Mes années Caudron, une usine autogérée à la Libération, 1944-48 », édités par Syllepse en 1997, sont d'une portée politique insoupçonnée et toujours de grande actualité. C'est beaucoup plus que le souvenir personnel d'une militante parmi d'autres.

Le point commun entre ceux qui ont en paroles ou en faits renoncé à la Quatrième internationale est que Trotsky s'est « trompé » en prévoyant la révolution internationale à la sortie de la guerre. Les souvenirs de Simonne Minguet, au contraire, confirment cette analyse : en France de 1945 il y avait bien une montée révolutionnaire et le stalinisme n'était pas du tout gagnant d'avance. Deuxième enseignement, c'est que la révolution ne se fait pas sans ouvriers communistes.

Pour Simonne, étudiante en lettres en 1940 et sensibilisée par la tragédie espagnole, gagnée pour le trotskysme par ce garçon admirable qu'était Lubra, Lucien Braslavski, né en 1920 et liquidé dans le premier convoi par les nazis à Auschwitz en 1942, avec deux autres camarades trotskystes, Jules Joffé et Bella Lempert - au profil personnel aussi attachant que ceux de Léon Sedov ou Abraham Léon -, pour Simonne donc, la Quatrième internationale n'était pas l'affaire d'une bataille interminable de confusions collectives appelés bulletins intérieurs, mais l'agitation hardie autour des mots d'ordres transitoires parmi les ouvriers.

Intello chétive, d'une enfance heureuse, elle montre dans ces conditions extrêmes que sont l'occupation nazie et la collaboration vichyste la force de caractère et de conviction qui dépassent de loin celle de nombre de ses dirigeants politiquement « expérimentés ». Elle devient ouvrière, ajusteur de surcroît - première en France ! -, et se fait embaucher chez Caudron en 1943, usine d'aéronautique à Issy-les-Moulineaux, un bastion ouvrier à l'image de celui de Boulogne Billancourt. Elle y devient dirigeante.

Dans l'usine il n'y a qu'un seul autre trotskyste, « René B... », ouvrier soudeur, connu comme tel et vendant sur son établi quelques dizaines de numéro de « La Vérité » à ses camarades, dont beaucoup communistes. Si les autres ont fait oublier le nom de Simonne, celle-ci à son tour ne nous dit même pas le nom de ce camarade. Si René ne s'est pas caché en tant que trotskyste en 1944, pourquoi passer sous silence son nom en 1997, alors que les autres, communistes ou stalinien, sont appelés par leur nom ? Etrange et blessant ! Que des héros anonymes, des nôtres, à sortir encore de l'oubli !

Guidé par son instinct révolutionnaire et le programme de Trotsky, Simonne prend appui sur le mouvement des travailleurs, amplement dirigé par les ouvriers communistes, en vue de prendre le contrôle de l'usine, de substituer les milices ouvrières issues de la Résistance à la place de l'Etat bourgeois en lambeaux, bref d'empêcher la bourgeoisie à 85% vichyste, économiquement, politiquement et moralement en ruine, de reprendre le pouvoir avec l'aide de De Gaulle.

Bien que sorti de la Résistance avec un grand capital politique, le PCF n'est pas du tout dans ces années charnières l'instrument docile de l'appareil stalinien. Les dirigeants sur place sont obligés de suivre le mouvement de fond. De Gaulle, certes avec sa grande auréole acquise par son alliance militaire, anticommuniste comme un roc mais réaliste, ne dispose ni de l'Etat, ni de l'armée pour contrer la révolution qui gronde. Pendant la semaine insurrectionnelle d'août 1944, le général Koenig s'assure que les troupes américaines maintiendront l'ordre à Paris, et avant que le général Leclerc ne part pour Strasbourg, il lui exprime son soulagement : « Nous avons évité de justesse une nouvelle Commune de Paris ! »

Fin 1944 De Gaulle se déplace à Moscou pour négocier avec Staline une seule grande affaire : le retour de Maurice Thorez. Avec la mission de mettre de l'ordre dans le PCF et rétablir une « seule nation, un seul Etat, une seule armée ». Pour l'un comme pour l'autre, il n'y a pas de doute : la France est la pièce maîtresse de cette Europe, dont les ruines peuvent engendrer la révolution. C'est un gigantesque coup de poker et De Gaulle le réussit !

La tâche de Maurice Thorez n'est pas pour autant gagnée d'avance. Les ouvriers communistes, certes disciplinés, n'ont pas oublié les zigzags aventureux du Front populaire, pas plus que le pacte Staline-Hitler en 1939-41. Ils ont perdu beaucoup de camarades vaillants dans la tactique aventureuse des attentats terroristes individuels contre les Allemands. A chacun son Boche passe mal surtout après que les communistes emprisonnés en Allemagne racontent comment les « Boches » antinazis les ont aidés à survivre et même à s'évader. Les résistants communistes, dans le maquis comme dans les villes quadrillées par les SS, sont trempés par trop grandes épreuves pour répondre par béni-oui - oui aux directives d'apparatchiks, « envoyés tardifs ». Thorez doit faire table rase des souvenirs et investir le capital moral inimaginable que les militants communistes ont acquis pendant la guerre dans l'affaire douteuse de remettre la bourgeoisie aux postes de commandement du pays. Lorsque la direction nationale CGT décide en avril 1945 que le 1^{er} mai sera jour travaillé, c'est l'insurrection ouvrière nationale qui menace, les communistes au premier rang. La direction stalinienne est obligée de céder et « L'Humanité » de se désavouer publiquement.

Pour faire rentrer les ouvriers dans l'ordre, à savoir dans la soumission au capital, on met en place toutes les avancées sociales du Conseil national de résistance - une série de nationalisations, sécurité sociale, organismes paritaires, droit de vote pour les femmes - mais la friction est permanente et omniprésente entre la classe ouvrière voulant aller de l'avant et l'appareil stalinien, minoritaire dans son propre parti. De Gaulle et Thorez offrent à la bourgeoisie,

(suite page deux)

Les dessous de l'écotaxe

Quand Benetton et Goldman Sachs collectent l'impôt français

PAR AGNÈS ROUSSEAU 30 OCTOBRE 2013 <http://www.bastamag.net/article3465.html>

En reportant l'entrée en vigueur de l'écotaxe pour les poids lourds, le gouvernement Ayrault vient une nouvelle fois de capituler face à des intérêts privés. Mais derrière cette taxe écologique se cache une autre question, qui n'a jamais été soumise au débat public : c'est la première fois que la collecte de l'impôt est confiée à des entreprises privées. Un consortium emmené par Benetton, Goldman Sachs, Thales et SFR empochera 20% des recettes de la taxe pour assurer son recouvrement. Du jamais vu ! Enquête.

Après six ans de reports et d'atermoiements, l'écotaxe poids lourds est devenue un sujet explosif. Et le gouvernement n'en finit plus de s'empêtrer dans des recules qui le décrédibilisent. Les critiques se focalisent sur le coût de la taxe pour les transporteurs et les agriculteurs. Pourtant, l'essentiel est ailleurs : pour la première fois, la collecte d'un impôt est confiée à des entreprises privées. L'État a fait le choix de déléguer le recouvrement de l'écotaxe à un prestataire, par le biais d'un contrat de partenariat public-privé. Le produit de la perception de la taxe, estimée à 1 200 millions d'euros par an, sera reversé à l'administration des douanes. Une première en matière de fiscalité ! Un système choisi sous Sarkozy et mis en œuvre par un gouvernement socialiste et écologiste... L'écotaxe « s'appuie sur un mode de recouvrement entièrement nouveau et automatisé. A bien des égards, c'est une taxe du XXI^e siècle ! », s'enthousiasme la sénatrice UMP Marie-Hélène Des Esaulx, dans un rapport remis à la Commission des finances en février dernier.

« Un retour à la Ferme Générale de l'Ancien Régime ! », dénonçait la CGT, lorsque le gouvernement Fillon a validé cette option, peu après le Grenelle de l'environnement. Cette externalisation entraîne un surcoût pour le contribuable. « L'écotaxe est incontestablement coûteuse », admet Marie-Hélène Des Esaulx. Sur un total de 1,2 milliard d'euros collectés, environ 280 millions d'euros sont consacrés à la rémunération du prestataire privé qui assure le recouvrement. Soit 23 % [1] ! C'est la taxe la plus coûteuse jamais mise en place ! « A titre de comparaison, ce pourcentage ne dépasse pas 1,2 % pour l'impôt sur le revenu », poursuit le rapport. « Le recouvrement d'un impôt coûte souvent moins de 1% du montant de celui-ci, confirme Philippe Bock, secrétaire général du syndicat Solidaires Douanes. « Pour les services des douanes, la masse salariale coûte un milliard d'euros, pour des rentrées fiscales de 67 milliards d'euros. Le coût de recouvrement de l'écotaxe est complètement prohibitif ! » Cette taxe poids lourds, « c'est service public minimum et profits maximum », résume le syndicat.

Benetton, Goldman Sachs, Thales et SFR, collecteurs d'impôt

« Le coût global du contrat de partenariat, bien qu'élevé, ne semble pas surestimé », conclut Marie-Hélène Des Esaulx devant la commission des Finances. Il est de toute façon bien tard pour s'en apercevoir. Le contrat de partenariat a été signé en octobre 2011, pour une durée de 13 ans et 3 mois. L'État se trouve lié jusqu'en 2025, sans qu'aucune étude n'ait été menée sur l'opportunité de confier cette mission au secteur privé. « Les Douanes n'étaient pas capables de faire un tel montage technique », tranche le député UMP Hervé Mariton. Au terme du contrat, l'ensemble du dispositif doit être remis à l'État.

Qui va toucher ces 280 millions par an (desquels sont déduits 50 millions de TVA) pour mettre en œuvre le dispositif de recouvrement ? Un consortium d'entreprises baptisé Ecomouv', mené par le groupe italien Autostrade. Celui-ci est une filiale d'Atlantia, la société qui gère la plupart des autoroutes italiennes. Elle est détenue (à 48 %) par le fonds d'investissement Sintonia, propriété de la famille Benetton [2]. La banque états-unienne Goldman Sachs est entrée au capital de ce fonds en 2008. Autostrade, qui détient 70 % d'Ecomouv', s'est allié avec les groupes français Thales, SNCF, SFR et Steria, une entreprise qui vend des services informatiques aux entreprises. Visiblement, personne ne s'est demandé comment la SNCF appréhendera d'éventuels conflits d'intérêt, alors que les 3 300 camions de sa filiale Geodis, spécialisée dans le transport de marchandises, seront concernés par l'écotaxe. Rappelons également que l'objectif initial de l'écotaxe est de développer des transports plus écologiques, notamment le fret ferroviaire, sur lequel la SNCF a quelques intérêts financiers.

Les rentrées fiscales passeront-elles par les paradis fiscaux ?

Ecomouv' prévoit des recettes de près de 2,8 milliards d'euros pour les 11,5 années d'exploitation du dispositif. Les véhicules de plus de 3,5 tonnes – environ 600 000 immatriculés en France et 200 000 étrangers – devront s'enregistrer auprès d'Ecomouv', notamment via des sociétés de télépéages habilitées : Axess, DKV, Eurotoll, Ressa, Telepass et Total. Les poids lourds devront se doter d'un boîtier, type GPS, qui permettra de retracer leur parcours sur les 15 000 km de tronçons routiers concernés par la taxe. Des portiques installés sur ces routes serviront uniquement à contrôler que les camions sont bien dotés de boîtiers. Les sociétés de télépéage collecteront une partie des taxes, versées sous forme d'abonnement [3]. En contrepartie, elles seront

rémunérées par Ecomouv' à hauteur de 60 millions d'euros par an. Les transporteurs pourront, s'ils le souhaitent, s'acquitter de la taxe directement auprès d'Ecomouv'.

« Nous osons tout de même espérer que le cahier des charges a formellement interdit à Ecomouv' de disposer comme il l'entend des sommes avancées par les redevables, sous peine de voir celles-ci reversées aux actionnaires, ou bien servir à quelque spéculation ou encore transférées dans quelque paradis fiscal », s'interroge Solidaires. Que le collecteur d'impôts joue en bourse les sommes collectées serait en effet une nouveauté ! Le syndicat s'inquiète également des usages possibles des données recueillies sur les transporteurs et leurs pratiques.

« Pour le prestataire privé, c'est gagnant-gagnant, résume Philippe Bock, de Solidaires Douanes. Mais pour l'État, c'est un fiasco sur le plan fiscal et sur le plan environnemental. L'objectif écologique a été complètement perdu en route. L'écotaxe devait promouvoir les circuits courts, en taxant les transports, et comme les autoroutes sont exonérées, cela incite les camions à se reporter vers les grands axes routiers ! » Un travers pointé dans le rapport de la sénatrice Marie-Hélène Des Esaulx : avec l'écotaxe, le ministère des Transports s'attend à une augmentation de 15 à 20 % du trafic poids lourds sur les autoroutes. Une recette supplémentaire estimée à 400 millions d'euros par an pour les sociétés gérant les autoroutes, principalement Vinci et la Sanef !

Écotaxe : quels profits pour le privé, quelles recettes pour l'État ?

C'est ce type de partenariat public-privé qu'a choisi l'Allemagne pour son écotaxe poids lourds. Celle-ci permet de collecter près de 4,4 milliards d'euros par an, autoroutes comprises. Toll Collect, le consortium qui gère le dispositif, regroupe Deutsche Telekom, le constructeur automobile Daimler et Cofiroute, filiale du groupe français Vinci. Il est rémunéré à hauteur de 600 millions d'euros par an pour la mise en place des installations et le recouvrement de la taxe. L'affaire semble juteuse, puisque Toll Collect annonce un bénéfice net de 80 millions d'euros en 2012 [4]. Un peu moins évident pour l'État allemand, qui, depuis 2004, lui réclame 3,3 milliards d'euros de dommages-intérêts pour manque à gagner, du fait de nombreux retards subis par le projet, et 1,7 milliard de pénalités pour non-respect du contrat initial. Un contentieux qui dure depuis huit ans. A ce tarif, autant gérer soi-même la collecte.

En Slovaquie, c'est également un consortium privé, SkyToll, qui a signé un contrat d'exploitation pour 13 ans. Ce consortium, détenu à 100 % par le concessionnaire d'autoroutes français Sanef, dirigé par Alain Minc, a gagné l'appel d'offres en 2007. Il avait pourtant fait l'offre la plus élevée... Douze recours [5] et deux enquêtes de la commission européenne plus tard, le dispositif mis en place est loin d'avoir fait ses preuves. La taxe a rapporté 141 millions d'euros en 2010. Sur lesquels Sky Toll ponctionne 110 millions d'euros ! Résultat : l'État slovaque a touché à peine le quart de la somme collectée [6]. « Les coûts de fonctionnement par rapport au rendement de la taxe seront nettement inférieurs en France à ce qu'ils sont en Slovaquie », explique le député UMP Hervé Mariton, auteur d'un rapport à l'Assemblée nationale sur le sujet en 2011. Voilà qui est rassurant. Difficile d'avoir beaucoup de recul : seuls six pays européens ont mis en place un système de taxe similaire [7].

Contentieux et présomption de corruption

Le service des douanes sera chargé de gérer les contentieux et les recouvrements forcés, mais aussi d'assurer le contrôle du dispositif. « Quel accès aurons-nous au système informatique ? », interroge Philippe Bock. Il sera impossible pour nous d'avoir une vue globale du système. » Les risques de défaillance sont grands. La France se prépare-t-elle à des déceptions ? Car la bataille entre sociétés privées pour le marché de l'écotaxe est rude. L'appel d'offre a déjà été marqué par plusieurs contentieux. En janvier 2011, la Sanef – qui a perdu l'appel d'offre – dépose un recours devant le tribunal administratif de Pontoise afin d'empêcher la signature du contrat. Motif : l'État a été conseillé durant la procédure par la société RAPP, qui a travaillé pour la société Autostrade sur la mise en place d'une taxe poids lourds en Autriche. L'indépendance de ce conseil est donc contestée. La procédure a été annulée par le juge administratif, mais validée par le Conseil d'État.

La Sanef a également saisi le service central de la prévention de la corruption du

ministère de la Justice pour « faits relevant du délit de favoritisme, de trafic d'influence et d'incitation à la corruption ». Selon ses dirigeants, la société « a été approchée » et « on lui aurait fait comprendre que le résultat de l'appel d'offre serait fonction de ce qu'elle pourrait accepter de "faire" ou de qui elle pourrait gratifier ». L'affaire a été transmise au Parquet de Paris, puis de Nanterre. Qu'importe. Le contrat entre l'État et Ecomouv' est signé en octobre 2011, sous le gouvernement Fillon. Commence alors un « délai contractuel » de 21 mois au terme duquel le dispositif devra être prêt et la collecte lancée. Jean-Marc Ayrault profitera-t-il du nouveau report annoncé le 28 octobre pour renégocier les modalités de collecte de l'écotaxe ? Pieds et poings liés au partenariat public-privé, le nouveau gouvernement dispose d'une faible marge de manœuvre.

Déjà un demi-milliard de perdu

Le lancement de la taxe, prévue en juillet 2013, est repoussé une première fois en octobre, puis en janvier 2014. Chaque report signifie une perte de recettes pour l'État. Un préjudice évalué à 90 millions d'euros par mois, selon l'Officiel des Transporteurs. Soit un manque à gagner de plus de 500 millions d'euros rien qu'en 2013. Le nouveau report sine die laisse présager une accumulation des pertes. Selon Ecomouv', entre 800 millions et un milliard d'euros d'investissements ont déjà été engagés. Un montant que devra rembourser le gouvernement en cas d'annulation du projet, estime le consortium. Celui-ci n'obtiendra sans doute pas les 800 millions d'euros prévus en cas d'annulation du contrat – puisque celui-ci est seulement suspendu – mais il pourrait demander des indemnités de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Des agents des douanes chargés de superviser les contrôles ont déjà été mutés au centre de Metz, où travailleront 130 agents au sein du service taxe poids lourds. Plusieurs centaines de personnes ont été recrutées par Ecomouv' pour son centre d'appel et de traitement des factures, également basé à Metz. Autant de personnes qui risquent de se retrouver en chômage technique si la situation ne se débloque pas.

La Bretagne, quasi exemptée d'écotaxe

Reste que les opposants à l'écotaxe – Medef et FNSEA de Bretagne en tête – semblent avoir fait plier le gouvernement. Ce qui agace profondément les associations écologistes. Seule une partie du réseau routier est concernée par l'écotaxe [8]. Et la Bretagne en est grandement exemptée en raison de son caractère « péninsulaire », avec un taux de réduction de 50%, rappellent le Réseau action climat et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) dans un communiqué. La contribution des transporteurs bretons est évaluée à 42 millions d'euros par an, alors que la région devrait recevoir annuellement 135 millions d'euros pour l'amélioration de ses infrastructures de transport [9], expliquent les associations. De cela, FNSEA et Medef locaux n'en ont cure.

Derrière les arbitrages sur l'écotaxe et la capitulation permanente du gouvernement, une interrogation plus grave subsiste : l'État français a-t-il encore les moyens et l'autorité nécessaires pour assurer la collecte des impôts, sans céder à des intérêts privés ? En matière de fiscalité devraient primer la cohérence et l'intérêt général, et non la soustraction au plus offrant d'une fonction régaliennne déjà bien mise à mal. ■

Notes

[1] « En termes nets, il convient cependant de soustraire 50 millions d'euros qui sont versés au titre de la TVA acquittée sur le loyer de PPP et qui revient donc à l'Etat. Le coût de recouvrement s'établit alors à un peu moins de 20 % ». Source : Rapport à la Commission des finances du Sénat, 5 février 2013.

[2] Voir le détail des actionnaires d'Atlantia ici [3] Un abattement de 10 % sur le versement de la taxe sera offert pour les transporteurs qui passeront par l'intermédiaire de ces sociétés de télépéage. [4] Source : Cofiroute, Rapport financier annuel au 31 décembre 2012, p.10. [5] Le consortium mené par Autostrade (qui pilote l'écotaxe française via Ecomouv') accuse son concurrent d'un flou sur l'actionnariat – une partie du consortium serait une coquille vide semblant appartenir à des actionnaires chypriotes. [6] En 2009, le système de vignette rapportait 50,6 millions d'euros, soit 19,4 millions d'euros de plus. Et était moins lourde pour les sociétés de transport. Source : Rapport d'information par la Commission des Finances de l'Assemblée nationale, présenté par Hervé Mariton, le 4 octobre 2011. [7] Cela fait notamment suite au vote de la surtaxe kilométrique poids lourds adoptée par les eurodéputés à l'été 2011. Les pays européens qui n'ont pas encore mis en place cette taxe peuvent appliquer la directive "Eurovignette" de 1999, révisée en 2006. Voir le détail dans cet article, Le monde, 30/10/2013. [8] 0,5% du réseau routier local est concerné, mais presque la moitié du réseau routier national est éco-taxé (10 000 km sur 21 157 km). [9] Les recettes de l'écotaxe seront versées en grande partie à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui a pour mission d'investir dans les transports.

SIMONNE CONTRE THOREZ

(suite de la première page)

devenue l'ombre d'elle-même après avoir traduit sa peur mortelle du Front populaire par courbette infantile devant un maréchal sénille, une occasion inattendue pour laver son linge sale, acheter des certificats de bonne conduite patriotique et reprendre ses propriétés, comme ses esprits. Les trotskystes, réunis dans un parti commun en 1944, commencent à avoir l'oreille des travailleurs, car ils dénoncent l'union nationale fondée sur l'oubli des crimes et le commerce inavouable des intérêts de classe. Le seul journal encore interdit en 1945 est « La Vérité » trotskyste. Les ouvriers du Livre se vengent et le jour de grève générale nationale un seul journal voit le jour, c'est « La Vérité », diffusé à 140 000 exemplaires.

Enfin, dans ces temps de pénurie générale les prix montent et les salaires demeurent bloqués... Pour imposer « produire d'abord, revendiquer ensuite », la direction du PCF reprend la vieille dénonciation « d'hitléro-trotskysme ». Parmi les ouvriers deux lignes politiques se cristallisent : celle de la petite Minguet et celle du puissant Thorez, en train de célébrer le millionième membre du Parti. Un ami communiste bienveillant explique à Simonne que dans le PCF il ne peut y avoir deux tendances, « tendance Minguet » et « tendance Thorez ». Il ne pouvait mieux formuler le problème.

C'est dans ce contexte d'incertitude totale que la jeune trotskyste montre ses capacités extraordinaires. A l'usine elle est, avec un autre camarade, seule militante de la Quatrième internationale. Les staliniens pensent que les trotskystes sont au moins des dizaines, sinon des centaines. Elle tient le haut du pavé, elle dirige le Comité ouvrier, devenu Commission exécutive syndicale CGT. Avec un camarade communiste, elle propose les résolutions, assure le fonctionnement démocratique des assemblées et l'unité ouvrière en est cimentée : communistes, socialistes, anarcho-sindicalistes, trotskystes, sans-parti, tous marchent pendant ce bref moment coude à coude. Simonne en est grand emblème et artisan : par sa perspicacité politique, son dévouement, son élan, sa jeunesse, son franc parler... Lorsque les apparatchiks staliniens avec leur flair infailliable découvrent celle qui « sème la pagaille », la qualifiant « d'hitléro-trotskyste », toute l'organisation communiste et cégétiste se met de son côté et menace de déchirer leurs cartes. Les vieux ouvriers s'attachent à elle comme si elle était leur fille, et elle l'était en quelque sorte... Pendant quatre ans l'appareil du PCF est obligé de biaiser, de reculer, de reprendre l'attaque... Pour déjouer le filet hostile stalinien, Simonne devient membre de la cellule PCF, ce qui était en occurrence l'exemple d'intelligence léniniste.

Bien qu'elle se trouve à la crête de la lutte de classes, la position de Simonne à l'échelle parisienne, sans parler nationale est mince. Les trotskystes n'ont des cellules d'entreprise que dans trois-quatre usines de la région parisienne et point de Simonne en réserve. Ils n'avaient pas de vision claire pendant la guerre, ont refusé le maquis et en 1945 n'avaient ni soldats ni armes. Pour l'après-guerre ils n'ont pas pour autant une vision plus nette. Leur analyse internationale, à commencer par la révolution yougoslave, est une catastrophe intellectuelle. Simonne montre beaucoup d'entrain et d'imagination pour mener la lutte, tout en restant soudée avec l'avant-garde communiste, mais on a l'impression qu'elle n'est pas assez aidée par son parti, où les militants, parfois d'un courage hors du commun, ne sont pas capables de parler aux ouvriers. Fin 1947, c'est l'échec de la grève chez Renault, la victoire totale de la ligne Thorez et le fameux Ramadier peut désormais congédier les ministres communistes. Le PCF passe à une autre « étape ». C'est la scission de la CGT par les réformistes de Force ouvrière et le début de la dislocation de l'organisation trotskyste. Les enseignements seront enterrés sous les décombres de polémiques organisationnelles, tactiques ou personnelles, avec scissions sur scissions... Caudron lui-même est liquidé en tant qu'entreprise aérospatiale, Simonne perd son travail et ne sera plus jamais ni ouvrière, ni dirigeante ouvrière dans l'usine.

*

En suivant Michel Pablo, devenu chef de malheur du mouvement trotskyste français, Simonne a interprété sa propre expérience hors du commun – ne pas tomber dans le sectarisme envers les ouvriers communistes – par des conclusions inverses : les trotskystes doivent entrer dans le PCF et se coucher à plat ventre, au nom de l'entrisme sui generis, devant l'appareil stalinien. Les éléments ouvriers qui s'y opposent (Lambert, Just, Renard) sont exclus de la Quatrième internationale dans le pur style stalinien, ceux qui suivent – quelques quatre cents – ne sont dix ans après, lorsqu'on décide de sortir du PCF, qu'une quinzaine de trotskystes rescapés... Ceux qui ont combattu cette espèce de liquidationnisme – comment l'appeler autrement? – ont succombé à leur tour...

Simonne ne s'attarde pas sur la suite de sa vie et elle a raison : ni son courage personnel dans les entreprises aventureuses de fabrication d'armes pour le FLN algérien, ni les théories farfelues autogestionnaires de Pablo ne méritent d'être retenus. Même le sous-titre de son livre « une usine autogérée à la libération » reflète cette confusion tardive, car on ne parlait en 1945 d'aucune autogestion. Le seul domaine que la CGT a réellement géré à l'époque était la cantine et l'embauche, mais elle avait le pouvoir réel dans l'usine et c'est cela qui faisait peur à la bourgeoisie.

Un livre à méditer par tous les militants ouvriers ...

Radoslav PAVLOVIC