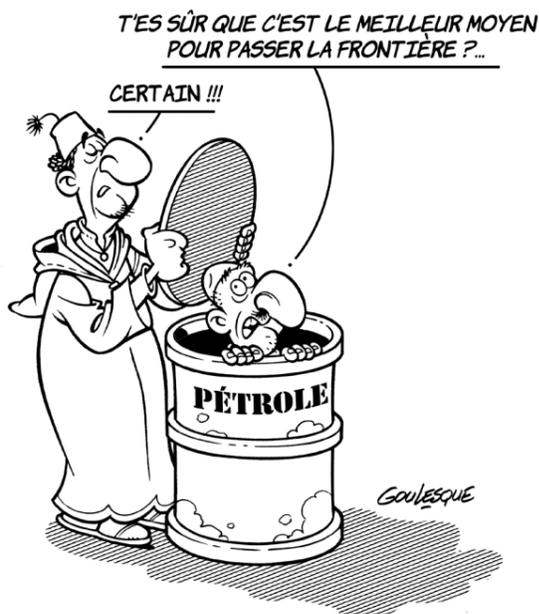


La Révolte N°75

Novembre 2021

«Le seul moyen d'affronter un monde sans liberté est de devenir si absolument libre qu'on fasse de sa propre existence un acte de révolte.» Albert Camus



Dans la nuit du 12 octobre dernier, quatre hommes étaient fauchés par le RER qui relie Irun à Hendaye. Trois sont morts sur le coup tandis que le dernier était grièvement blessé aux membres inférieurs et à l'abdomen. Il s'agissait de migrants algériens qui tentaient désespérément de franchir la frontière. Désespérément. Le terme est choisi. Parce qu'il faut l'énergie du désespoir pour risquer sa vie de la sorte. Depuis le début de l'année, six migrants sont morts en essayant de franchir la frontière qui sépare le sud du nord du Pays-Basque. Deux se sont noyés dans la Bidassoa, le dernier s'est suicidé.

Six morts depuis qu'Emmanuel Macron a décidé de rendre hermétique la frontière. Car, de toujours, les politiques de fermetures de frontières n'ont jamais empêché les migrants de passer, elles rendent seulement leur passage plus risqué. Tout comme les politiques anti-immigrées n'ont jamais eu plus de succès que les politiques d'accueil incitatives. Celui qui part de chez lui, part parce que chez lui la vie n'est plus possible. A l'exception de quelques aventuriers, visiteurs du monde, et qui ont bien le droit de l'être, un migrant, c'est quelqu'un qui n'a pas le choix.

Et la nuit où ces malheureux algériens se faisaient broyer par l'acier de ce train dont on leur avait interdit l'accès, une famille géorgienne tremblait parce qu'elle avait reçu un avis d'obligation de quitter le territoire. Une famille tout ce qu'il y a de plus tranquille, avec sa grand-mère (malade), les parents et leurs deux enfants scolarisés (dont l'un est atteint d'un handicap). Une famille parfaitement intégrée à cette ville d'accueil qu'a toujours été Mauléon et qui le prouve encore si l'on en croit les 200 manifestants venus leur apporter un soutien. Si on laissait faire, ces gens tranquilles devraient tout quitter pour repartir en Géorgie. La Géorgie est un pays broyé par les enjeux géopolitiques, en permanence au bord de la guerre civile. Un pays où « les autorités

ont continué de faire usage d'une force disproportionnée et aveugle contre des manifestant-e-s généralement pacifiques », où « le recours aux poursuites judiciaires pour des raisons politiques restait préoccupant » et où « la torture et les autres mauvais traitements demeuraient monnaie courante »¹ en 2020. La population vit dans une situation de pauvreté quasi générale malgré les ressources en manganèse, fer, cuivre, charbon et pétrole. Le pétrole... en Algérie, aussi, il y a du pétrole qui permet – avec la bienveillance de la France – à une oligarchie militaire de rester au pouvoir. Là-bas aussi « les autorités ont arrêté et poursuivi en justice des manifestants pacifiques, des journalistes, des militants et des citoyens qui n'avaient fait qu'exercer pacifiquement leurs droits à la liberté d'expression et de réunion pacifique »² tandis que « la situation économique de l'Algérie s'aggrave jour après jour et entraîne la paupérisation de couches entières de la population, un chômage important et en bref tous les indicateurs économiques sont au rouge »³.

« On ne peut pas accueillir toute la misère du monde » réplique-t-on encore et toujours. Quoiqu'en laisse penser l'ambiance nauséabonde médiatico-politique, le pays n'est pas envahi par des hordes d'étrangers. Depuis trois ans le solde migratoire est stable et il est sensiblement le même qu'en 2005. Quant à la part des étrangers dans la population, elle oscille entre 4 et 8% de la population depuis 1920 (source Insee). Mais les chiffres oublient l'essentiel, ces migrants sont nos frères, ils sont victimes des mêmes prédateurs que nous : les privilégiés qui profite et dirige le système capitaliste. 11,7% du pétrole que nous utilisons vient d'Algérie tandis que nous importons du textile de Géorgie où les salaires sont bas et la fiscalité avantageuse pour les entreprises, il suffit de consulter les sites financiers pour s'en convaincre⁴.

¹ « Géorgie 2020 », rapport d'Amnesty International, <https://www.amnesty.org/fr/location/europe-and-central-asia/georgia/report-georgia/>

² « Les droits humains en Algérie en 2020 », rapport d'Amnesty International, <https://www.amnesty.fr/pays/algerie>

³ Ce ne sont pas des gauchistes qui le disent, la citation vient de la revue Challenges, « En Algérie, la grogne sociale aggrave la crise politique », 27 avril 2021, https://www.challenges.fr/economie/en-algerie-la-grogne-sociale-aggrave-la-crise-politique_762223

⁴ Par exemple la page du site de Paribas : <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/implanter/georgie/investissement>

Retour sur la grève des AESH.

Le 19 octobre, la grève nationale des AESH (Assistants d'Élèves en Situation de Handicap) marquait le retour dans la rue des précaires de l'Éducation Nationale. Ces salariées (dans l'immense majorité des femmes) luttent contre la dégradation constante de leurs conditions de travail et pour l'obtention du statut de fonctionnaire. Plus d'une centaine de rassemblements ont eu lieu partout en France dont un à Pau où se sont retrouvés devant la DSDEN une 60aine de précaires, enseignants, parents...

En chiffres : AESH un métier féminin et précaire.

Selon les chiffres de la Direction Générale des Ressources Humaines de l'Éducation Nationale de 2020: 93%, des AESH sont des femmes et seules 17% sont en CDI. Elles travaillent dans leur immense majorité à temps partiel subi, en moyenne 24 heures par semaine. Leurs CDD durent 3 ans, renouvelables une fois, avec possibilité d'accès à un CDI. Ce CDI est toutefois bien différent du statut de fonctionnaire, qui n'existe pas pour leur métier. Payées en dessous du SMIC en début de carrière, leur salaire moyen est de 760 € net par mois. Elles interviennent dans les classes auprès d'élèves en situation de handicap de la maternelle au BTS. En 2021, environ 110 000 personnes effectuent le travail d'AESH en France.

La situation « actuelle » :

Après une année scolaire 2020-2021 marquée par la crise sanitaire et la dégradation des conditions de travail, ces salariées précaires de l'Éducation Nationale entendent bien arracher des avancées sociales conséquentes. En 2021, leurs syndicats ont déjà organisé trois journées de grève nationale. La dernière en date, le 3 juin, leur a permis de reprendre les négociations avec leur employeur, le ministère de l'Éducation Nationale, qui étaient alors au point mort depuis un an. Toutefois, il ne leur a été accordé pour le moment qu'une



Retour sur la grève des AESH (suite)...

infime revalorisation financière ne représentant que des miettes. Les dernières mesures prises par le gouvernement en faveur des AESH ne leur permettent même pas d'être payées au-dessus du SMIC : elles gagnent 1569 € brut (le SMIC se situe désormais à 1589 € brut) pendant les trois premières années de leur carrière ; alors que les AESH qui travaillent à temps plein sont extrêmement rares.

Contre la mise en place des PIAL.

Or les exigences des AESH vont bien au-delà de la question des salaires. Une de leurs revendications principales demeure l'accès au statut de la fonction publique. Elles souhaitent également obtenir une rémunération à 100% à partir de 24 heures d'accompagnement des élèves ainsi que l'accès à des primes auxquelles elles n'ont pour l'heure pas droit, comme la prime Rep+, allouée aux salariés qui travaillent dans des zones d'éducation prioritaires. De plus, les AESH s'opposent au nouveau système de management par les pôles inclusifs d'accompagnement localisé (PIAL), qui vient de leur être imposé. Mis en place sur tout le territoire depuis la rentrée 2021, il était déjà largement déployé en France depuis 2019. Avec les PIAL, les AESH ne sont plus affectées à l'accompagnement d'un ou plusieurs élèves en situation de handicap mais à une zone géographique.

Résultat : le nombre de personnes dont elles doivent s'occuper a considérablement augmenté, au détriment de la qualité de leur travail. Du fait de la mise en place de ce nouveau système, la rentrée 2021 est marquée du sceau de la désorganisation. Résultat : De très nombreux élèves ont commencé leur rentrée avec des droits ouverts au titre du handicap mais sans affectation concrète de moyens. Au final, ceux qui en pâtissent le plus, ce sont les élèves en situation de handicap. Le gouvernement nous bassine avec l'école inclusive mais les moyens mis sur la table ne sont pas du tout à la hauteur. Tout ce qu'on nous demande c'est de faire montrer les chiffres comptabilisant les "élèves accompagnés". C'est de l'apparat, de la communication, rien de plus.

Grève AESH et AED : la jonction des précaires ?

Autre enjeu de la lutte des AESH : la jonction avec les AED (surveillants des collèges et lycées), également salariés précaires de l'Éducation Nationale. Celle-ci avait pu s'opérer en fin d'année 2020. Le 27 novembre et le 1er décembre on a assisté à une convergence entre les AESH et les AED, notamment autour de la question du renouvellement des contrats. Un certain nombre d'AESH, qui n'avaient pas voulu signer l'avenant à leur contrat de travail les soumettant au système des PIAL et des AED qui avaient déjà exercé 5 ans (ndlr : limite du nombre de renouvellement des contrats d'AED), étaient menacés de perdre leur travail et se sont unis

Patou.

CALENDRIER CNT-AIT 2022

Comme chaque année la CNT Pau sort son calendrier afin de nous permettre de financer en partie la location du local et nos activités militantes.



Pour 2022, les compas nous ont donné différentes photos de Graffs glanés lors de leurs pérégrinations.

Les calendriers sont en pré-commande au prix de 10euros (sur place) ou 10 euros plus frais de ports à expédition jusqu'au 6 décembre car il n'y aura qu'un tirage.

Vallée d'Aspe : l'arnaque du ferroutage.

Il y a un an, au sujet de la ligne Pau-Canfranc, le Vice-Président de la Région Nouvelle Aquitaine déclarait : « L'enquête publique devrait démarrer dans le courant de l'année 2022 pour une durée d'un an environ. Nous pourrions ainsi démarrer les travaux début 2025 et aboutir à une mise en service de bout en bout en 2027. »¹ La formulation même de la déclaration montre à quel point les résultats d'une enquête d'utilité publique compte peu aux yeux des dirigeants mais il faut reconnaître que Renaud Lagrave peut se montrer optimiste tant la population aspoise semble loin d'avoir conscience de ce qu'on lui prépare.

Le train semble plaire à tout le monde : les milieux proches de syndicats y voient une défense des emplois de la SNCF, les écologistes une alternative à la route, d'autres croient en la réouverture d'une simple ligne passager qui favoriserait le tourisme. Tous se trompent.

Il faut dire que le livre blanc commandé par la région présente des images idylliques de petits trains touristiques mais précise que « Le levier fret est l'une des clefs indispensables à la réouverture de la ligne »². Il laisse croire que le train pourrait absorber les 2 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année par la vallée d'Aspe.

L'association Béarn Pyrénées Adour, lobby de la CCI qui « a pour but d'engager, de soutenir et de promouvoir, (...) la création et la réalisation d'un réseau moderne d'infrastructures de communication », a produit une étude chiffrée sur la base de ce livre blanc et conclut : « 2 Aller/Retour quotidiens correspondent donc à une occupation de cette voie unique de 10 à 11 h00, chaque jour [365 jours par an]. A condition que la demande de fret corresponde à cette offre, on pourrait donc atteindre un potentiel de 500 000 à 600 000 tonnes de charge utile par an (...). Ceci correspond à ce que transportent chaque jour 70 à 80 Poids Lourds chargés de 20 tonnes. » Et de nous apprendre au passage qu'en 2019, « il est passé 126 291 poids lourds par le tunnel du Somport - chiffre officiel » et chiffre probablement sous-évalué par cette association pro-tunnel de la première heure³.

Ce ferroutage prévu par la région, qui « doit répondre aux exigences du fret ferroviaire international. Dans l'idéal, la ligne doit être électrifiée, pouvoir supporter des trains de 750 mètres et un tonnage important », ne remplacera pas le trafic routier. Il absorbera une partie du trafic qui sera aussitôt remplacé par de nouveaux camions. En effet, les experts prévoient que le trafic routier va augmenter de 15% à l'horizon de 2030⁴ et l'on sait, depuis les travaux du mathématicien Braess (1968 !), que l'augmentation de la capacité des routes aboutit à une augmentation du trafic.

Alors, il serait temps de se poser les bonnes questions ? Est-ce que la réouverture de la voie ferrée va désenclaver la vallée et favoriser le tourisme ? On nous a déjà fait le coup avec la route... Quelles seront les conséquences des travaux de remise en état ? Le projet nécessite l'électrification et un changement de gabarit de la voie ferrée (expropriations ? Maisons jouxtant la ligne, invendables et invivables ?)... Cela sauvera-t-il l'emploi des cheminots de la SNCF ? La région cherche des opérateurs privés (Cf. Livre blanc). Quels seront les nuisances du ferroutage pour les habitants ? Si l'on manque d'imagination, il suffit de consulter les sites en référence pour se faire une idée⁵. Et enfin, la question que pas grand monde pose : pourquoi devrait-on sacrifier la vallée par la route ou le ferroutage, et vraisemblablement les deux ? Pour la mondialisation des échanges ? Les délocalisations ? La propagation des virus et des marchandises en contribuant au réchauffement climatique, aux pillages des ressources et à la misère des populations ? Les Aspois, eux, ont tout à y perdre.



Jipé

¹ « Le dossier de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse avance », publié le 06.01.2020, <https://bap-europe.com/la-ligne-pau-canfranc-saragosse-pourrait-rouvrir-en-2025-a-lecartement-international/>

² LIVRE BLANC « Les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse Décembre 2019 », <https://www.canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>

³ En 2018, on avait déjà compté 723 camion en une journée : <https://innov-mountains.fr/fr/actualitesdocs/ces-vallees-sacrifiees-pour-un-developpement-non-durable-1>

⁴ Etude gouvernementale de 2016 : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf>

⁵ Pour info, la position d'habitants des Alpes confrontées au ferroutage : <http://www.piecesetmainoeuvre.com/spip.php?article12> et <http://ferroutage.chez-alice.fr/nuisancesnoires.htm>

**Ta révolte sur notre blog:
<http://comitedelarevolte64.over-blog.com>**