

PAGES DE GAUCHE

www.pagesdegauche.ch

Périodique indépendant
d'opinions socialistes

N° 182

Hiver 2021-2022



Pages 4-5 **Débat**

À la suite du plébiscite populaire, la rédaction débat sur les rapports entre gauche et mariage.

Page 6 **Démocratie directe**

L'initiative 99%, une longue aventure militante. Retour sur son processus et son parcours.

Page 7 **COP26**

Comment analyser l'échec attendu et comment se mobiliser pour créer le changement?

Page 22 **Livre**

Comprendre et apprendre des situations d'esclavage de la Préhistoire à aujourd'hui.

Le dossier

Repilotons les aéroports

*Pour ce numéro, Pages de gauche a souhaité examiner les aéroports à la lumière des déviances induites par l'économie capitaliste globalisée qu'ils incarnent. L'aéroport constituant une zone de non-droit à de multiples égards, notre dossier vise à rendre compte de la nécessité de se réapproprier cet espace et d'y inscrire les principes de justice sociale, fiscale et climatique. **Page 8***

À lire sur notre site

Grève chez Smood: les livreuses et livreurs demandent plus de respect

Publié le 26 novembre 2021



Entretien avec Aymen Belhadj - Engagée depuis le début du mois de novembre, la grève menée par les livreuses et livreurs de l'entreprise de livraison à domicile Smood, soutenue par Unia, est désormais implantée dans huit villes de Suisse romande...

Regard critique sur le rapport du CSDH concernant la nouvelle procédure d'asile

Publié le 31 octobre 2021



Elodie Wehrli (juriste de gauche) - En mars 2019, la nouvelle procédure d'asile accélérée est entrée en vigueur en Suisse, à la suite d'un référendum accepté par le peuple à 66.8%, en juin 2016. Le but premier de la modification...

Le Valais, le nouvel incubateur à néonazis

Publié le 9 octobre 2021



Un.e militant.e antifasciste - Aux alentours de la fin novembre est apparue à Sion une banderole quelque peu étrange. On pouvait y lire un texte clamant que l'islamisme tue et que la gauche en était responsable. Cette action était signée...

Chronique

Ce patriotisme n'est qu'une façade

Les leaks se succèdent, mais la tendance elle ne change pas : la Suisse occupe toujours une place essentielle dans l'évasion fiscale et dans le blanchiment d'argent. Si la presse a naïvement analysé les révélations des Pandora Papers comme le fruit d'une simple lacune juridique, ces dernières sont en réalité loin d'être un cas isolé et résultent directement de politiques menées par la droite — UDC en tête — permettant la fraude des plus riches sur le dos de l'ensemble de la population mondiale. Car c'est sans surprise la droite qui avait au dernier moment exclu les avocat·e·s d'affaires de la loi contre le blanchiment d'argent. Ce n'est pas non plus anodin si parmi les avocat·e·s, fiduciaires ou sociétés de conseil impliquées, on retrouve des noms bien connus de la droite et de l'extrême droite à l'image du couple Amaudruz. En arguant que l'agitation médiatique mondiale autour de Pandora Papers ne serait que pure jalousie vis-à-vis du succès de la Suisse, les réactions de l'UDC ont une nouvelle fois tutoyé le grotesque.

Mais ici encore, l'histoire se répète. Sous couvert de patriotisme, l'UDC et le reste de la droite méprisent l'écrasante majorité de la population et font par ailleurs de la place économique suisse un pa-

rasite de l'économie mondiale. Car ce sont les mêmes actrices-eurs, avec les mêmes arguments, qui défendaient becs et ongles le maintien du secret bancaire. Ce sont aujourd'hui encore les mêmes qui brandissent toujours ces mêmes arguments devant la volonté de la communauté internationale de soumettre les multinationales à un taux d'imposition minimal de 15%. Là encore, la Suisse aurait pourtant tout à perdre en ne s'alignant pas sur cette proposition. Tout d'abord, elle se priverait de centaines de millions de recettes fiscales. Ensuite et quand bien même la Suisse ne se mettrait pas au diapason, les entreprises paieront tout de même davantage d'impôts, mais à l'étranger au siège de la société mère. Pire encore, s'obstiner placera la Suisse sur une liste grise franchement pas inconnue puisqu'elle l'a occupée entre 2017-2019 et bien avant, mais dont on sait qu'il est toujours très compliqué de sortir. Si rien n'est fait — notamment aux USA où le projet doit encore obtenir l'aval d'un Congrès jusqu'alors sceptique —, espérons que le projet passe la rampe, car au-delà de son caractère fondamentalement juste et solidaire, celui-ci sert résolument les intérêts suisses.

Léo Tinguely

Impressum

Abonnement annuel : Fr. 59.-
Abonnement de soutien : Fr. 150.-
Abonnement réduit
(AVS, AI, étudiant·e·s, chômeuse·s) : Fr. 49.-
CCP 17-795703-3

www.pagesdegauche.ch

Rédaction et secrétariat :

Case postale 7126, 1002 Lausanne
info@pagesdegauche.ch

Rédaction :

Antoine Chollet (AC), Clémence Danesi (CD), Emma Sofia Lunghi (ESL), Joakim Martins (JM), Bertil Munk (BM), Stéphanie Pache (SP), Valentin Prélaz (VP), David Raccaud (DR), Hervé Roquet (HR), Zoé Seuret (ZS), Léo Tinguely (LT), Léonore Vuissoz (LV).

Comité :

Cora Antonioli, Çağla Aykaç, Umberto Bandiera, Valérie Boillat, Rüstü Demirkaya, Dan Gallin, Mathieu Gasparini, Anne Holenweg, Urs Marti, Line Rouyet, Arnaud Thiéry.

Maquette :

Marc Dubois, Graphisme éditorial, Lausanne

Secrétariat de rédaction, mise en page et webmaster :

Joakim Martins, Lausanne

Dessins :

Christian Vullioud (Cévu)

Relecture :

Cora Antonioli et Yvan Thiéry

Impression :

Imprimerie du Journal de Sainte-Croix



Éditorial

Solidarité avec *Le Courrier*

Le harcèlement de Jean Claude Gandur contre *Le Courrier* se poursuit. Après avoir perdu le vote pour que la ville s'occupe plus ou moins gracieusement de sa collection d'art pendant 99 ans, Gandur avait attaqué le journal pour calomnie et diffamation. Il avait alors épuisé tous les recours jusqu'au Tribunal fédéral, pour finalement perdre. Qu'à cela ne tienne, lorsqu'on est milliardaire, un procès perdu ne coûte (presque) rien, et la défaite au plan pénal laissait encore le procès civil en réserve. Ici aussi, Gandur avait perdu en première instance en 2018 (voir *Pages de gauche* n° 170), puis gagné à l'échelon supérieur. Le journal avait alors fait recours devant le Tribunal fédéral, qui lui a donné tort dans un arrêt du 10 septembre 2021 qui le condamne pour « atteinte à la personnalité ». L'objet du délit est un article paru le 16 mai 2015 que la cour a ordonné de faire disparaître du site.

Cet article rappelait l'origine controversée de la fortune de Gandur, issue pour partie d'un accord avec le dictateur Sani Abacha pour l'exploitation du pétrole nigérian (voir *Pages de gauche* n° 152). L'intérêt public de cette information dans le cadre de la campagne sur le nouveau Musée d'Art et d'Histoire de Genève avait été reconnu par le Tribunal fédéral dans le cadre de la procédure pénale, au grand dam de Gandur.

Celui-ci ne s'est donc pas démonté et a continué à chercher des noises à notre confrère, dans une manœuvre d'intimidation détestable à l'égard de la presse indépendante. Suite à sa condamnation, *Le Courrier* va devoir déboursier plus de 40'000 frs. Les expressions qui figurent dans l'article de mai 2015 laissent entendre, pour le Tribunal fédéral, que « Jean Claude Gandur, en tant que patron de AOG, a dirigé ses affaires en payant les pou-

voirs locaux ». La cour estime également que « les assertions à connotation négative ("mécène en eaux troubles"; "profiteur"; "affameur" [...]) sont de nature à contester tout honneur à Jean Claude Gandur ». Dans son arrêt, le Tribunal fédéral interprète donc de manière constamment malveillante l'article du *Courrier*.

Depuis 2015 et sa défaite dans les urnes, Gandur veut détruire la presse indépendante. Il faut la défendre contre cette attaque, car nous savons hélas que *Le Courrier* n'est pas le seul titre attaqué aujourd'hui. Maudet l'a fait, Broulis aussi, Rochebin également avant d'abandonner sa plainte contre *Le Temps*. Quant aux entreprises, elles sont coutumières du fait.

Nous exprimons toute notre solidarité au *Courrier*, et assurons aux puissant·e·s que rien ni personne ne parviendra à faire taire la presse indépendante!

La rédaction

Au sommaire de ce numéro

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 4 | Actualités | 14 | Tour d'horizon aérien du fret |
| | Débat : comment s'unir ? | 15 | Le coût réel du transport aérien low cost |
| 5 | Débat : le mariage, un lien qui libère | 16 | « Le droit du travail à l'aéroport, c'est que pour le patron » |
| 5 | Droit de timbre : la pensée magique de la bourgeoisie | 17 | La détention des requérant·e·s d'asile dans les aéroports suisses |
| 6 | Démocratie directe : l'initiative 99% du début à la fin | 18 | À la ZAD, reprendre du pouvoir sur sa vie et son quotidien |
| 7 | Bilan COP26 : la COP est pleine | 20 | Conclusion |
| 7 | Le poing, la rose et le casse-noix | 21 | Culture |
| 8 | Japon : Kishida Fumio, l'immobilisme réaffirmé | | Nouveau dictionnaire du socialisme |
| 9 | Dossier | 21 | Deux communistes en dialogue |
| 10 | « Il est important de constater la précarisation des conditions de travail à l'AIG » | 22 | « Le passé esclavagiste n'est pas une autre histoire, et ce n'est pas une histoire des autres » |
| 12 | Tensions autour de l'aérodrome de la Blécherette | 23 | Livres |
| 13 | Les ports francs, vaste entreprise d'évasion fiscale | 24 | Exposition |
| | | | Rien de plus naturel que la diversité |

Débat

Comment s'unir?

La question du couple a resurgi à l'occasion de la votation sur le « mariage pour tous ». Comme on le sait et comme la campagne l'a amplement montré, les référendaires venaient des milieux les plus conservateurs de Suisse, et leur opposition n'était animée que par la haine que l'homosexualité leur inspire. Le problème est pourtant plus délicat qu'il n'y paraissait durant la campagne, en particulier parce que l'institution du mariage a depuis le départ été attaquée par toutes les penseuses féministes, et pour des raisons essentielles.

Le mariage, entre esclavage et prostitution

Comparé tantôt à l'esclavage, puisqu'il contraint à un travail non rémunéré effectué contre des prestations en nature, tantôt à la prostitution, comme service sexuel obligatoire en échange de moyens de subsistance, le mariage n'a jamais eu bonne presse dans la tradition féministe, ni d'ailleurs dans la tradition socialiste. Au XIX^e siècle, un grand nombre d'ouvriers et d'ouvrières contractaient des unions libres, célébrées ni par le prêtre ni par le maire. Sans bien sûr résoudre la question des inégalités de genre, cela en constituait un préalable.

Garantir l'héritage

Historiquement, le mariage est une institution visant à garantir la paternité, dans le but de transmettre un nom (une affaire essentielle pour l'aristocratie) et un patrimoine (une question

intéressant plus directement la bourgeoisie). En clair, si l'on n'a rien à transmettre par héritage, le mariage, conçu comme un contrat entre deux personnes, n'a pas beaucoup de sens. C'est la raison pour laquelle, dans le Code civil suisse par exemple, on trouve autant de dispositions permettant de préciser qui sont les héritières-ers, comment les liens de filiation sont avalisés par la loi et, par conséquent, qui ne va pas hériter.

Il faut par ailleurs souligner que le mariage est un outil de maintien du modèle du capitalisme familial. En effet, l'union joue un rôle majeur pour ce qui concerne la passation des fonctions de pouvoir au sein de certaines dynasties, pour lesquelles les alliances matrimoniales constituent un instrument de préservation du patrimoine familial et de protection du capital.

On comprend donc facilement que sans nécessité soit d'assujettir un membre du couple à des tâches domestiques ou de reproduction, soit de disposer d'un héritage à transmettre, le mariage ne sert strictement à rien.

Distinguer mariage et amour

Dans la plupart des classes sociales avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'idée que le mariage reposerait sur l'amour, et viendrait valider celui-ci aux yeux de la société, aurait déclenché un fou rire inextinguible. Dans les milieux où il était généralement pratiqué, l'attirance sexuelle ou sentimentale était à peu près systématiquement reportée sur d'autres personnes, favorites des rois, amant·e·s des bourgeois·es, pour qui le mariage était un passage obligé permettant d'avoir des relations plus satisfaisantes, mais extraconjugales.

Un engagement individuel

S'engager dans un couple doit demeurer une décision strictement individuelle n'engageant que les contractant·e·s. Dès qu'un organe externe, que cela soit l'État, l'Église, la fa-

mille ou les ami·e·s, consacre une union, sa dissolution devient d'autant plus compliquée. Afin d'éviter tout abus, chaque membre d'un couple doit pouvoir mettre un terme à ce dernier sans devoir rendre de compte à autrui.

Tout déconjugaliser

Un ensemble de privilèges et de contraintes, qu'il convient d'abolir au plus vite, diffère actuellement en Suisse un couple marié d'un autre. L'obtention d'un permis de séjour tout comme de la nationalité helvétique, qui devrait être largement facilitée, ne devrait plus être liée au statut conjugal de la personne. Les quelques dispositifs visant à corriger les inégalités au sein d'un mariage après sa dissolution (on pense en particulier à la répartition des avoirs du 2^e pilier) devraient être étendus à tous les couples. L'imposition au niveau du couple marié, qui conduit à une surtaxation de l'individu au plus faible revenu, devrait également appartenir à l'histoire ancienne. Finalement, toute prestation sociale (AVS/AI/PC/aide sociale ou autre) doit être pensée, calculée et versée sur des critères individuels.

Antoine Chollet, Joakim Martins et Zoé Seuret

« Par mariage, j'entends son contenu réel, la relation permanente entre un homme et une femme, relation sexuelle et économique qui permet de maintenir la vie de couple et la vie familiale actuelle. [...] ce que j'affirme c'est qu'une relation de dépendance permanente nuit au développement de la personnalité, et c'est cela que je combats. »

« Si vous voulez que l'amour et le respect puissent durer, ayez des relations peu fréquentes et peu durables. Pour que la vie puisse croître, il faut que les hommes et les femmes restent des personnalités séparées. »

Voltaire de Cleure, *Le mariage est une mauvaise action* (1907)

Débat

Le mariage, un lien qui libère

Non, le « mariage pour tous » n'est pas devenu une revendication simplement parce que des couples lesbiens ou gay voulaient garantir l'héritage de leurs biens, valider institutionnellement leur amour (pas forcément bourgeois) ou accéder à quelques privilèges. L'institution du mariage, malgré toutes ses tares et son rôle indéniable d'instrument de la domination masculine, ne peut y être réduite et continue d'être choisie par des couples politiquement progressistes. Le mariage n'est pas à abolir, il est à repenser, renouveler et réapproprié. Étant moi-même marié, je souhaite effleurer ici quelques arguments montrant en quoi un « mariage de gauche » n'est pas un oxymore, c'est-à-dire montrer ce que le mariage contient comme potentialité d'émancipation et de résistance, en particulier face à l'extension du capitalisme par la marchandisation des individus et de leurs relations affectives, amoureuses ou sexuelles.

Pour commencer, il me faut évoquer qu'économiquement et juridiquement, lorsqu'il est fait sous le régime de la mise en commun des biens, le mariage constitue une des rares formes légales abolissant la propriété privée individuelle, le mariage peut ainsi être vécu comme le premier niveau d'un communisme réellement existant où la propriété ne serait que d'usage. Il constitue un lieu privilégié de l'expérimentation de cet idéal égalitaire majeur de la tradition socialiste et communiste.

Le mariage peut aussi constituer une manière de s'opposer à la marchandisation des relations, car il institue collectivement — de manière publique et solennelle — un lien volontaire de réciprocité, de solidarité et d'assistance sur le temps long, « jusqu'à ce que la mort vous sépare » dit la formule. C'est une temporalité qui engage la vie entière des marié·e·s et qui tente donc d'extraire définitivement

cette relation interpersonnelle du marché des relations intimes, sexuelles ou amoureuses vers lequel le capitalisme nous pousse.

Qu'importe si cet engagement réussit ou pas dans la durée, et heureusement que le divorce peut être demandé unilatéralement lorsque cela est nécessaire, l'important c'est que des personnes essaient de s'extraire de la logique marchande dans leur vie intime. Il y a bien sûr d'autres manières que le mariage d'y parvenir, mais le mariage en est une, et elle est légitime du point de vue de la gauche qui s'oppose depuis longtemps à la réduction des individus et de leur relation à des objets consommables et jetables.

Pour beaucoup, le mariage est encore ce lien qui libère et donne force de résistance, il ne doit en aucun cas être abandonné par la gauche comme seul vestige dépassé du patriarcat.

Hervé Roquet

Droit de timbre

La pensée magique de la bourgeoisie

Le 13 février 2022, la question de l'abolition du droit de timbre sera tranchée dans les urnes. Si le peuple l'accepte, la confédération se trouvera devant un manque à gagner annuel d'environ 2,2 milliards de francs. Une telle perte ne se compense pas facilement en raison d'une asymétrie fondamentale traversant les questions de fiscalité : il est bien plus facile d'abolir ou de diminuer un impôt que d'en introduire un nouveau ou d'en augmenter un. Toute diminution ou suppression d'impôt diminuera donc la marge de manœuvre de la confédération sur le long terme et donc également les possibilités de politiques fédérales progressistes pour l'avenir.

Rappelons également qu'avec l'abolition du droit de timbre, la droite cherche à faire un cadeau fiscal destiné en particulier aux grandes entreprises. En effet,

le droit de timbre n'est payé que par les entreprises qui émettent des titres (papiers-valeurs) ou les négocient, il s'agit presque exclusivement de grandes entreprises financières. La place financière suisse étant déjà exonérée de TVA et de l'imposition de ses gains en capitaux, le petit droit de timbre (environ 1%) qui leur est demandé de payer n'est pas du tout pénalisant pour leur compétitivité comme voudrait nous faire croire le camp bourgeois. Pour celui-ci, le droit de timbre serait de plus démodé, une *reliquie* qui nuirait à la place financière suisse et qu'il faudrait donc abolir rapidement pour — tenez-vous bien — générer une augmentation des recettes fiscales.

La pensée magique qui se cache dans un tel raisonnement est non seulement grotesque, elle est également contredite pas de multiples études empiriques qui

démontrent année après année et pays après pays que baisser les taxes génère bel et bien des baisses de revenus fiscaux, même (et surtout !) sur le long terme.

Nous osons espérer que cette évidence ne surprendra plus que quelques idéologues de droite et que la population ne se laissera par abuser par leurs raisonnements magiques et fallacieux.

Hervé Roquet

Démocratie directe

L'initiative 99% du début à la fin

L'initiative 99% «alléger les impôts sur les salaires, imposer équitablement le capital» a été refusée en septembre dernier. Une partie de la rédaction était engagée de très près dans les différentes étapes que cette initiative populaire a parcourues ces cinq dernières années. Notre numéro 171 publié en printemps 2019, qui explicite l'initiative, en est l'un des reflets. Un retour sur ses différentes phases ne peut qu'éclaircir le fonctionnement de la démocratie suisse et mettre en évidence l'inconsistance des beuglements antidémocratiques de celles et ceux se plaignant d'une multiplication exagérée des initiatives et qui proposent une hausse du nombre de signatures nécessaires.

Pour commencer par le dénouement, contrairement à ce qu'ont pu dire certains médias le soir du 26 septembre, l'échec de l'initiative 99% n'est pas particulièrement une défaite amère pour la gauche. Pour une initiative qui n'a comme soutien que les cercles traditionnels de la gauche helvétique, il n'y a rien d'étonnant à ce que le oui ne se développe à peine plus au-delà de l'électorat habituel de la gauche. Avec 35% de oui et une participation de plus de 50%, son score est assimilable à l'initiative 1:12, première initiative de la Jeunesse socialiste, et est sensiblement meilleur que les deux grandes initiatives économiques de la gauche de ces quinze dernières années que sont la première pour la caisse unique (28,8%) ou celle pour un salaire minimum (26,4%)

Après chaque dimanche de votation, des centaines d'activistes sont partagé·e·s entre un sentiment d'accomplissement concluant d'un nouveau processus dont les buts fixés initialement sont atteints (rassembler la gauche autour de ses fondamentaux par exemple), et un désarroi qui vient de cette petite voix intérieure totalement irrationnelle, que chacun·e de nous possède, qui nous dit à un moment ou un autre de la campagne que tout compte fait, la victoire est à portée. Sans celle-ci beaucoup n'auraient sûrement pas trouvé

l'énergie nécessaire pour continuer à récolter, à assembler, à traduire, à écrire, à trier, à manifester, etc. L'initiative 99% ne fait pas exception.

Processus long

Choisie par la Jeunesse socialiste en Assemblée des délégué·e·s en novembre 2016 parmi une pléthore d'autres propositions, il a fallu une dizaine de mois pour trouver la formule rédactionnelle correcte, s'assurant à la fois de sa validité juridique et de son acceptabilité au sein de la coalition de gauche, pour déterminer les grands axes du début de la campagne, pour préorganiser la récolte de signatures, pour développer un argumentaire et pour former suffisamment de militant·e·s sur la question afin que les premières récoltes soient efficaces. Le lancement officiel s'est fait en automne 2017 et la récolte des 100'000 signatures (plutôt 130'000 pour assurer une marge suffisamment large de signatures invalidées) a immédiatement débuté. La récolte n'a pas été simple, entre un objet difficile à vulgariser et une période de beau temps limitée à un seul été, sachant que la dernière pointe de vitesse s'est faite entre décembre 2018 et janvier 2019, les dernières semaines étant surtout utilisées pour compter, trier les signatures, les envoyer aux communes pour validation,

recevoir leurs retours, puis retrier ces signatures. Plusieurs mois, voire plusieurs années de latence s'ensuivent, rythmés par un traitement gouvernemental puis parlementaire du texte pour finalement résulter sur une date de votation. La campagne à proprement parler commence deux à trois mois avant, mais ne se ressent comme telle que les dernières semaines. On y retrouve des têtes connues avec qui on a partagé des récoltes fastes, joyeuses, ou difficiles, mais aussi une multitude de nouveaux visages montés dans l'aventure en cours de route.

Tout cela pour dire que lancer une initiative et la porter jusqu'au bout n'a rien d'une opération secondaire. Cela nécessite des ressources financières, temporelles et personnelles conséquentes. La Jeunesse socialiste suisse a dû prioriser ses activités autour de l'initiative 99% sur plusieurs années. Elle a pu compter sur des dizaines de milliers d'heures de récolte bénévoles et sur le travail conséquent et continu d'un noyau de plusieurs dizaines de personnes. Compte tenu de ces informations, la question stratégique d'une telle opération subsiste, mais ce qui est clair, c'est que 100'000 signatures représentent déjà une entrave à la démocratie difficilement franchissable. Vouloir renforcer celle-ci n'aura pas comme conséquence de diminuer la fréquence des initiatives de l'UDC et consorts, mais justement de leur en assurer le monopole.

Bertil Munk

Bilan COP26

La COP est pleine

La montagne a accouché d'une souris. Les attentes — même à gauche — étaient fortes autour de la Conférence des Nations Unies se tenant à Glasgow sur les changements climatiques (COP26). À l'exception de promesses jetées en l'air, il n'en est, une fois de plus, évidemment rien ressorti. Analyses et perspectives.

C'est devenu une boucle sans fin. À la sortie de chaque sommet, une liste des nouvelles promesses vient se substituer à celles faites et non tenues lors de ces derniers. Les illustrations du fiasco sont si nombreuses qu'il est difficile de toutes les citer. L'un des objectifs majeurs affichés demeurerait cependant l'adoption d'une feuille de route commune à même de parvenir à atteindre la neutralité carbone. Alors qu'on parlait encore de réductions des émissions de CO2 les années précédentes, la voie choisie est désormais celle de la compensation carbone, ce mécanisme permettant aux entreprises les plus nocives de la planète de poursuivre leurs activités néfastes à condition qu'elles replantent des arbres dans les pays qu'elles détruisent. Historiquement, il n'y a guère que les COP de Kyoto et de Paris à avoir débouché sur des accords à minima contraignants. Force est de constater qu'ils n'ont pas non plus été respectés. Il faut donc cesser d'attendre ces COP comme l'arrivée du Messie.

Ils-elles ne changeront pas

Pour expliquer ce naufrage, beaucoup se prêtent à dire que lorsque les catastrophes seront véritablement à nos portes, que lorsque les changements climatiques seront visibles et palpables, les personnes puissantes et les dirigeant·e·s agiront. Il n'en est rien. Ils et elles iront vivre là où les crises ne sont pas perceptibles, en Écosse, en Suisse ou peut-être même sur Mars. Non, s'ils et elles n'agissent pas, c'est tout simplement qu'ils et elles n'en ont pas la volonté. Parce qu'ils et elles n'ont pas l'intention de changer d'un iota leur mode de vie et de production, parce que pour eux et elles, les intérêts économiques primeront toujours sur le reste.

Gagner du pouvoir

De la même manière que les élites agissent en parfaite connaissance de cause, ce n'est pas non plus un manque d'information ou de sensibilisation qu'il manque au sein de la population pour produire le changement. La COP26 se jouait aussi en extérieur en catalysant les mouve-

ments climatiques des rues de Glasgow à celles de Lausanne. Au sein de ces dernières ont fleuri de nombreux graffitis où l'on pouvait y lire : « Dites la vérité ! ». Seulement, la vérité n'est aujourd'hui ni cachée ni encore moins ignorée. D'une part les rapports comme ceux du GIEC sont repris par tous les médias et commentés par quasi tou-te-s les politiques. De l'autre, la majorité de la population est informée, se sent concernée et désire même que des mesures soient prises. Nous ne sommes plus au stade de l'information, mais à celui de l'organisation et de l'action. Face à ce constat, il est vain de sombrer dans un catastrophisme et de se limiter à mener des actions individuelles, court-termistes ainsi que facile à réprimer. Non seulement elles ne sont que peu efficaces, mais elles mettent aussi en danger celles et ceux qui y participent tout en excluant celles-celles qui ne veulent ou peuvent pas y participer. Cela demande forcément un peu plus de temps, mais nous avons besoin d'un mouvement de masse fort et solidaire comme tente notamment de bâtir la Grève pour l'Avenir. Ce sont des rapports de force locaux, nationaux et mondiaux que nous devons installer. Ceux-ci ne pourront naître que d'un mouvement radical et non d'un mouvement de radicaux.

Léo Tinguely

La version intégrale de cet article est disponible sur notre site Internet.

LEPOING

L'ensemble de **la gauche portugaise** se voit attribué le poing du numéro. En ne réussissant pas à s'entendre sur un projet de loi de finances, celle-ci a provoqué des élections législatives nationales anticipées, qui auront lieu le 30 janvier prochain. Le grand vainqueur de ces dernières sera sans aucun doute une extrême droite en pleine progression. Une fois de plus au Portugal, les querelles intestines à la gauche passent avant tout le reste.

ROSE

Notre rose va à **la CUAE et aux étudiant·e·s de l'Université de Genève** qui ont manifesté, puis occupé plus d'une semaine les cafétérias d'Uni Mail pour réclamer le retour de repas à 3 frs, lesquels existaient en raison à la crise sanitaire. Elles et ils ont obtenu entre autres que dès le 6 décembre soient proposés des repas à 5 frs, ainsi que la garantie du financement de la Farce, épicerie luttant contre la précarité alimentaire étudiante.

LE CASSE-NOIX

Si une nouvelle affaire Nicolas Hulot a éclaté en France, celle-ci a pour la première fois mis en lumière les pratiques répugnantes de **certain·e·s cadres masculins d'EELV**, qui ont tu et couvert des années durant les nombreuses agressions sexuelles commises par l'ancien présentateur d'Ushuaïa. Encore trop souvent à gauche, la réputation d'un dirigeant supplantant les intérêts de ses nombreuses victimes.

Japon

Kishida Fumio, l'immobilisme réaffirmé

Le 28 août 2020, Abe Shinzō, qui occupait alors les fonctions de Premier ministre du Japon, annonçait renoncer à poursuivre son mandat et se retirait par la même occasion de la présidence du Parti libéral-démocrate (le PLD, un parti nationaliste et libéral-conservateur), pour raisons de santé. Suga Yoshihide, ancien secrétaire général du cabinet et proche de Abe, est nommé pour lui succéder à la présidence du PLD.

À ce moment, la gauche japonaise se divisait sur le regard qu'il fallait avoir sur ce passage de témoin. D'un côté, la gauche modérée espérait que le PLD, dorénavant séparé d'Abe Shinzō, entame un semblant de débat, sinon une remise en question frontale, quant aux choix politiques et économiques adoptés par ce dernier. De l'autre, pour la gauche plus radicale, principalement le parti communiste japonais (PCJ, gauche socialiste), l'arrivée de Suga Yoshihide n'était que la promesse d'une stricte continuité des obsessions nationalistes du gouvernement précédent. Et pour cause, Abe comme Suga sont proches des mêmes cercles idéologiques, principalement la nippon-kaigi (littéralement « conférence du Japon »), organisation nationale-révisionniste militant pour la restauration d'un shintoïsme d'État, à l'image de celui qui est apparu dans l'histoire du Japon entre la Restauration Meiji (1868) et la défaite militaire de 1945, et pour l'abrogation de l'article 9 de la constitution qui interdit au Japon de disposer de forces armées offensives et lui fait préférer la voie diplomatique dans la

gestion de potentiels conflits. Par ailleurs, cette organisation s'oppose violemment à toute avancée concernant les questions sociales, féministes ou LGBTQI+.

Vacance du pouvoir

Seulement, un an plus tard, Suga Yoshihide, alors qu'il terminait le mandat écourté de son prédécesseur, annonce qu'il ne souhaite pas se présenter à sa propre succession après les élections législatives d'octobre dernier, et quitte de ce fait la présidence du PLD. La raison principale en était l'importante impopularité du gouvernement, même si l'analyse est contestée par le PLD. Celui-là était particulièrement critiqué pour sa gestion catastrophique de la pandémie, notamment en ce qui concerne la vaccination, et pour le maintien des JO, même s'ils ont fini par être populaires, mais sans que le pouvoir n'en profite. Si le maintien du PLD comme parti majoritaire à la Diète n'était pas remis en doute, c'est l'élection à la présidence du parti qui a déterminé son successeur.

Pour comprendre en quoi ce scrutin a représenté une occasion manquée pour un changement d'orientation, il faut s'intéresser au système d'élection interne au PLD. Le président n'est pas directement élu par les membres du parti, mais par un collège composé à moitié de membres et à moitié d'élus des chambres législatives, plus conservatrices. Le candidat qui a alors recueilli le plus grand soutien de la base était Kōno Tarō, ministre des gouver-

nements Abe et Suga, critique du projet nucléaire des Premiers ministres précédents et ouvert à quelques changements d'orientation, notamment concernant le mariage des couples de même sexe au niveau national ou la possibilité des femmes mariées de garder leur nom de naissance (une question politique particulièrement clivante dans le contexte japonais actuel).

Victoire conservatrice

Le vote des élu-e-s conservatrices-eurs a cependant fait triompher Kishida Fumio, ministre et proche d'Abe. Comme l'année passée, l'analyse est la même. Si certains mouvements saluent la popularité de Kōno, le constat demeure : rien ne change, car rien ne doit changer. Il faut toutefois noter que le PLD perd 25 de ses sièges, à l'image d'autres mouvements de la droite libérale comme le Parti démocrate du peuple (centre droit), au profit de mouvements centristes comme le Parti de l'innovation japonais ou de centre gauche comme le Parti démocrate-constitutionnel. Par ailleurs, le Parti communiste se maintient toujours comme la principale force de gauche radicale et le premier parti dit communiste d'opposition au monde.

Valentin Prélaz

Illustrations

L'ensemble des illustrations du présent numéro sont extraites de multiples collections numérisées de la *New York Public Library*. Tous les clichés, qui ont été pris dans les années 1930 et 1940 aux États-Unis d'Amérique, sont librement disponibles sur le site Internet de la bibliothèque : digitalcollections.nypl.org.

PAGES
DE
GAUCHE

Le dossier



Repilotons les aéroports

Dans ce numéro, nous allons nous pencher sur la question des aéroports, espaces au service de la collectivité, qui, touchés par une privatisation rampante, semblent désormais constituer un lieu dont l'organisation et les pratiques sont régies et soumises par les lois de l'offre et de la demande, plutôt que portées par l'ambition de satisfaire l'intérêt général du plus grand nombre. Cristallisant les dérives actuelles de notre société, les aéroports apparaissent, à la lumière de notre dossier, comme une zone de non-droit à bien des égards, en termes de justice sociale, fiscale et climatique notamment, mais aussi en termes de droits humains.

Comme nous le verrons, les logiques néolibérales et le phénomène de privatisation des aéroports aboutissent à des dérives qui s'inscrivent à la fois dans un court terme, à l'image de la dégradation des conditions de travail des employé·e·s, mais aussi dans un terme plus

long, notamment lorsqu'il s'agit de questions liées à l'écologie. Au fur et à mesure des enjeux qui seront explorés au sein de ce dossier, il sera ainsi question de dresser le constat des diverses décadences de l'aéroport induites par l'économie capitaliste globalisée.

En parallèle, cet aperçu nous rappellera l'importance d'œuvrer à l'encontre de la privatisation. Car si les aéroports peuvent sembler être des lieux singuliers sortant de l'ordinaire, nous vous invitons ici à les considérer comme un exemple de ce qu'il advient lorsque l'euphorie privatisatrice dicte les règles d'un espace supposé répondre avant tout aux intérêts de la population. Afin d'éviter que ce schéma se reproduise au sein d'autres sphères des services publics, il est alors nécessaire de reprendre les rênes en luttant en faveur d'une réappropriation de ces lieux et d'une réinscription des principes de justice sociale, fiscale et écologique dans leur paysage.

« Il est important de constater la précarisation des conditions de travail à l'AIG »

Afin d'en savoir plus sur l'actualité syndicale à l'aéroport international de Genève (AIG), nous avons rencontré dans les locaux du SSP trafic aérien, son secrétaire syndical Jamshid Pouranpir.

DOSSIER Quelle est la structure de l'AIG ?

L'unique actionnaire de l'aéroport international de Genève est, contrairement au cas zurichois par exemple, l'État de Genève. Bien qu'il soit l'entière propriété du canton, moins de 10% de ses 11'000 employé·e·s disposent d'un contrat de travail de droit public. Par ailleurs, l'AIG est dirigé par un Conseil d'administration (CA) regroupant des représentant·e·s des communes environnantes, des groupes politiques présents au Grand Conseil, du personnel ainsi que des expert·e·s externes. Le Conseil d'État, lui, ne dispose plus que d'un poste d'observateur sans droit de vote. Entre les délégué·e·s des partis de gauche, du personnel ainsi que de temps en temps de communes environnantes, moins d'un tiers du CA pourrait être favorable aux thématiques syndicales ; ce qui n'est évidemment absolument pas représentatif des équilibres de pouvoir dans le canton.

Quels sont les principaux problèmes rencontrés à l'aéroport ?

Pour moi, le principal problème c'est la privatisation rampante de l'aéroport. Les entreprises sont mises en concurrence en son sein, ce qui provoque une grave dégradation des conditions de travail. En tant que Syndicat des services publics, nous pensons que la formation, la santé et les transports doivent être sous contrôle public ; l'aéroport devrait donc être à l'abri de tout intérêt privé. Selon nous, l'AIG, qui actuellement est livré aux multinationales et aux fonds d'investissement, est un laboratoire de sous-enchère et de casse sociale

à travers la privatisation. Si rien n'est fait, ce qui se passe à l'aéroport atteindra également les hôpitaux, les universités, les écoles...

Quelles conséquences la privatisation a-t-elle sur le fonctionnement de l'aéroport ?

Tous les très nombreux scandales de ces dernières années ayant eu lieu à l'aéroport sont liés à ce processus de privatisation rampante. Il y a une gestion délétère des deniers publics et des dérives incroyables dans l'attribution des marchés publics. Pierre Maudet, lors de son fameux voyage à Abu Dhabi en novembre 2015, a par exemple rencontré le prince héritier des Émirats arabes unis. Quelques mois plus tard, début 2016, le mandat de la concession de l'assistance au sol a été donné à Swissport et à Dnata. Les initiales de cette dernière signifient *Dubai national airline assistance*. C'est donc une entreprise émiratie, qui appartient à un fonds d'investissement dirigé par le prince héritier que Maudet a rencontrée à Abu Dhabi. Nous avons de sérieux doutes sur la régularité de cette attribution de mandat. La justice a, d'ailleurs, ouvert une enquête à ce sujet.

Comment se matérialisent cette concurrence et cette dégradation des conditions de travail ?

Swissport, qui est un fournisseur de services (bagages, services aux passagères·ers...) pour les compagnies aériennes et les aéroports, est le pire exemple en la matière. L'entreprise était par le passé une division de Swissair — et était donc un employeur de droit privé très majoritairement détenu par les cantons et la Confédération — dans laquelle

les conditions de travail étaient bonnes. Désormais, c'est la pire entreprise en termes de casse sociale à l'aéroport.

Dans l'optique de réduire le plus possible ses coûts, Swissport est passé maître dans la sous-traitance en chaîne. Si la multinationale est mandatée par l'aéroport pour s'occuper des avions après leur atterrissage (s'occuper des passagères·ers et de leurs bagages, nettoyer l'avion, changer leur eau, apporter les plateaux repas, articles de *duty-free*...), elle a elle-même mandaté ISS, IDS, Gate Gourmet, Canonica, MPM ou Vebege.

Une autre astuce de Swissport pour fuir ses responsabilités sociales envers ses employé·e·s se matérialise à travers l'exemple de Checkpoint. Cette dernière est une entreprise de sécurité qui appartient à la première. Quand Swissport est en sous-effectif à l'aéroport, au lieu d'engager des personnes, elle appelle à l'aide des travailleuses·eurs de Checkpoint. L'idée est de réaliser ainsi des économies étant donné que les personnes employées par Checkpoint sont moins bien rémunérées, car soumises à une CCT de la sécurité moins favorable...

Pour comprendre le comportement de Swissport, il faut avoir à l'esprit que l'entreprise est une poule aux œufs d'or que se disputent les fonds d'investissement internationaux. En 2010, un fonds espagnol a vendu Swissport pour quasi un milliard à un autre appartenant à la banque BNP Paribas. Cinq ans plus tard, la même entreprise est cédée pour trois fois plus cher à une compagnie détenue par l'État chinois. En décembre dernier, soit de nouveaux cinq ans après son acquisition, Swissport est acquise à un prix inconnu par des fonds d'investissement américains et anglais. Au regard de l'appétit que Swissport suscite auprès des fonds d'investissement, l'affaire doit tout de même être



très intéressante ; pourtant sa direction n'arrête pas de nous parler d'économie pour éviter les pertes.

À quoi ressemble le travail à l'AIG ?

L'ouvrière-er moyen-ne à l'aéroport commence à travailler à quatre ou cinq heures du matin. Ses horaires sont extrêmement flexibles, elle ou il peut travailler un jour très tôt le matin et le jour d'après tard le soir, ce qui perturbe le rythme de sommeil – et est donc mauvais pour la santé et incompatible avec une vie familiale saine. La loi sur le travail oblige pourtant les employeurs à donner le planning de travail au moins deux semaines à l'avance. Ce n'est plus le cas ici à l'aéroport et ce ne sont pas les dénonciations qui manquent. L'entreprise Dnata a, par exemple, une application smartphone interne qui distribue les plannings le mercredi soir pour le vendredi, c'est-à-dire pour 24 heures après. Planning qui peut entre-temps encore subir des modifications ; le personnel est donc constamment obligé de consulter son smartphone.

Comment améliorer les conditions de travail ?

Il est très important de constater la précarisation des conditions de travail à l'AIG. S'il est possible de vivre à Genève avec le nouveau salaire minimum genevois, les employeurs n'engagent désormais plus qu'à temps partiel, si ce n'est carrément sur

appel. La flexibilité demandée est désormais telle que même pour un-e étudiant-e, il n'est plus possible de travailler à l'aéroport. Le seul intérêt restant de ces emplois est d'être légèrement mieux rémunéré qu'un SMIC français (1'258 €). Le patronat capitalise alors sur la libre circulation pour dégrader les conditions de travail et faire émerger une haine anti-frontalière sur laquelle l'extrême droite pourra surfer. La solution, c'est le renforcement des mesures d'accompagnement, mais également des législations cantonales et fédérales.

Qu'est-ce qui est spécifique au travail syndical à l'aéroport ?

L'aéroport a ceci de commun avec certains autres services publics comme les hôpitaux qu'il est ouvert 365 jours par année et que les horaires de travail y sont très fluctuants. Toutefois, contrairement à un hôpital, la plupart des emplois ici ne sont pas de droit public. Les salaires et les caisses de pension ne sont pas non plus sous contrôle public. Si avant, j'ai parlé des mauvaises conditions de travail à Swissport, je parlais, là, encore d'employé-e-s au moins soumis à la loi suisse sur le travail. Si cette dernière n'est déjà pas très protectrice, c'est encore bien pire pour la loi sur l'aviation civile qui règle les conditions de travail du personnel navigant. Celui-ci a des conditions de travail encore plus flexibles avec des horaires pouvant durer jusqu'à 14 heures par jour et un temps de sommeil pou-

vant être raccourci à six heures. De plus, le personnel de la plupart des compagnies aériennes actives à Genève n'est pas soumis au droit suisse, mais à celui du pays de la compagnie. Emirates, qui s'est par exemple beaucoup développé ces dernières années, applique le droit du travail émirati à ses travailleuses-euses.

Quelles sont les principales discriminations rencontrées à l'aéroport ?

Le salaire d'un bagagiste, qui est un métier typiquement masculin, est par exemple plus élevé que celui d'une personne active dans le service passager, qui est très féminin. De plus, seule la pénibilité de cette première catégorie d'emploi est reconnue et valorisée par une prime. Néanmoins, la personne employée au service passager doit aussi porter des valises, est assise toute la journée, plus exposée aux virus, à l'agressivité de certain-e-s passagères-ers et dépendante des aléas de la climatisation et du chauffage. Un autre aspect, c'est la main-d'œuvre extra-européenne. Je n'ai jamais vu un-e Suisse-sse, rarement un-e Français-e, employé-e dans le secteur du nettoyage. Ce sont très souvent des requérant-e-s d'asile maîtrisant mal le français et ne disposant d'aucun diplôme reconnu.

*Propos recueillis
par Joakim Martins.*

La version intégrale de cet entretien est disponible sur notre site Internet.

Tensions autour de l'aérodrome de la Blécherette

Controversé depuis des années, l'aérodrome lausannois est dans le collimateur de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB), qui dénonce une hausse des nuisances, liée notamment au développement d'un secteur de vols d'affaires privés. Historique et perspectives d'un combat citoyen emblématique des tensions pouvant émerger autour des aéroports urbains.

DOSSIER Utilisé dès le début du XX^e siècle comme champ d'aviation civile, ce n'est qu'au tournant des années 2000 que ce terrain du nord de Lausanne accueille une piste en dur, avec le soutien financier de la Ville. Ceci faisait suite à l'approbation par les urnes en 1992 du maintien de l'aérodrome. Avec le recul, on sait que la population lausannoise n'avait pas forcément voté en faveur de ce dernier, mais plutôt contre un projet immobilier prévu à son emplacement.

Dès 2014, alors que l'activité de vols a graduellement augmenté à près de 40'000 mouvements annuels d'avions, citoyen-ne-s et élu-e-s de gauche déposent pétitions, postulats et interpellations, dans l'intention de recadrer les activités du site, dont la particularité est de se trouver en zone urbaine, impactant directement la qualité de vie de dizaines de milliers de riverain-e-s, soumis-es au bruit, aux vibrations et à la pollution. En 2018, la Ville finit par conclure un protocole d'accord avec l'Aéroport, dans lequel il est notamment question de limiter la part des décollages au-dessus de la ville et de mettre en place des incitations à remplacer les aéronefs les plus bruyants ou polluants.

Un accord jamais respecté

Initialement enthousiaste face à ce protocole, l'ADRB va rapidement réaliser que les exploitant-e-s de l'aérodrome ont en réalité en tête de faire de la Blécherette un pôle international d'entraînement sur

Pilatus PC-12 – avec 600 candidatures civiles et militaires attendues chaque année – et une plateforme d'envergure européenne pour les vols commerciaux. L'installation, en 2020, d'un simulateur de vol sur Pilatus, menée sans aucune concertation avec les autorités, mettra le feu aux poudres. Pour l'ADRB, ce simulateur révèle les ambitions de l'aéroport d'attirer les pilotes et les compagnies privées vers son site, avec à terme un très probable accroissement des vols avec ce genre d'avions plus gros et nettement plus bruyants que les appareils utilisés habituellement pour les vols-écoles.

C'est dans ce contexte que l'association de riverains a déposé son « Livre Blanc des nuisances de l'aérodrome de la Blécherette » en 2021. Elle y alerte autorités et médias sur le développement des activités de l'aérodrome qu'elle juge totalement anachronique et dénonce le non-respect de plusieurs points du protocole d'accord. Elle démontre que malgré les promesses de l'Aéroport, la majorité des décollages s'effectue toujours au raz de la ville et que pratiquement rien n'a été entrepris pour réduire le bruit à la source. Le Livre Blanc montre aussi le décalage qui existe entre les analyses et prescriptions institutionnelles et la réalité vécue dans les quartiers soumis aux nuisances des mouvements d'aéronefs. La sortie de ce Livre Blanc a été appuyée sur le plan politique par des dépôts d'interpellations des Vert-e-s à Lausanne, au Grand Conseil vaudois et au Conseil national.

À quand le clap de fin ?

Les exploitant-e-s de l'aérodrome – qui ont toujours minimisé les nuisances – comptent poursuivre le développement de leurs activités et leurs investissements sur ce site qu'ils considèrent comme un atout pour l'économie régionale. Pourtant, jusqu'à l'échéance de l'actuelle concession d'exploitation en 2036, la seule voie permettant d'assurer la qualité de vie des riverain-e-s semble celle des compromis avec la Ville de Lausanne dans le rôle de médiatrice. L'avenir de l'aérodrome après cette date reste encore incertain, même si de plus en plus de voix à gauche souhaitent se débarrasser des avions et valoriser le site par d'autres usages.

Cette place d'aviation constitue donc aujourd'hui un héritage gênant pour la Municipalité, à l'heure des plans climat et des divers assainissements du bruit. La population lausannoise – qui subventionne d'ailleurs indirectement l'aérodrome – est pour le moment invitée à fermer ses fenêtres afin que les entrepreneurs-eurs de la région puissent continuer à emmener leurs client-e-s admirer les glaciers en hélicoptère...

*Sylvain Croset
Membre de l'ADRB*

Les ports francs, vaste entreprise d'évasion fiscale

DOSSIER Parmi les innombrables méthodes d'évasion fiscale s'offrant aux personnes les plus fortunées de la planète, l'une d'entre elles concerne directement les aéroports. Il s'agit des ports francs, et la Suisse y tient comme à son habitude une place peu reluisante.

Techniquement, les ports francs sont des zones qui permettent d'entreposer provisoirement des marchandises en transit sans payer de droits de douane d'entrée et de sortie. Conçus à l'origine pour le stockage de denrées alimentaires (notamment des céréales), ils constituaient simplement une des infrastructures du commerce international.

Le problème est que ces ports francs se sont au fil des ans transformés en d'immenses entrepôts abritant désormais une quantité de biens inimaginable et qui s'y échangent dans un but purement spéculatif et à l'abri du fisc et de la plupart des législations. On y trouve des métaux précieux, des bijoux, des vins rares, des cigares et, surtout, des œuvres d'art.

La situation de Genève

Les ports francs liés à l'aéroport de Genève se sont d'ailleurs fait une spécialité de ce dernier trafic, à tel point qu'ils abritent actuellement, selon certains témoignages, l'une des plus grandes collections d'art du monde, évidemment impossible à visiter. Les tableaux de maître n'en sortent pas, mais sont simplement achetés et vendus. En plus de l'avantage fiscal que cette méthode représente, ce marché parallèle de l'art permet d'échapper en partie aux différentes législations concernant les œuvres volées ou spoliées.

Les conditions se sont un tout petit peu durcies à partir des années 2000, notamment après le scandale des *Panama Papers* en 2016. Les ports francs ne sont plus la zone de non-droit absolu qu'ils étaient encore naguère, mais les contrôles y sont

à peu près inexistantes et la valeur des biens entreposés n'est pas publique, ni sans doute véritablement connue.

Les ports francs et entrepôts de Genève sont une société anonyme dont le capital est majoritairement détenu par l'État de Genève, qui nomme le président de son conseil d'administration. C'est David Hiler, l'ancien Conseiller d'État vert de sinistre mémoire, qui occupe actuellement ce poste.

En 2020, l'entreprise a engrangé 22 millions de francs de recettes, composées pour l'essentiel par la location de ses espaces de stockage totalisant environ 100'000 m². Le niveau de ses recettes, avec pour 2020 un petit bénéfice à la clef, la range paradoxalement dans la catégorie des PME... sauf qu'elle abrite des biens dont la valeur totale sans doute des centaines de milliards de francs. En cela elle est typiquement suisse : un nain assis sur une montagne de richesses.

Futur sombre

Une nouvelle loi fédérale sur les droits de douane, actuellement en discussion, inquiète beaucoup les ports francs de Genève puisqu'elle prévoit la disparition de ce que l'on nomme le « dépôt franc sous douane », qui permet d'entreposer des biens à durée illimitée dans ces zones hors taxes. Prétextant des retombées indirectes pour le canton (bien que les sommes faramineuses cachées dans les entrepôts ne rapportent évidemment pas un centime d'impôt à la population genevoise) et n'ayant rien appris des déboires successifs de la Suisse causés par ce genre d'institution, les autorités genevoises cherchent à défendre coûte que coûte cette entreprise spécialisée dans l'évasion fiscale internationale.

Activité parasite

Adossés à l'aéroport de Genève, les ports francs ont développé un modèle d'affaire com-

plètement parasite qui organise sciemment une évasion fiscale à large échelle. En attendant les résultats des modifications législatives en cours, dont il faut espérer qu'elles mettent fin à cette entreprise qui, une fois de plus, place la Suisse dans une position internationale très inconfortable, la moindre des choses pour le canton de Genève serait de cesser d'en assurer discrètement la promotion. Comme le secret bancaire, comme les rabais fiscaux consentis aux multinationales, ce genre d'institution n'a strictement aucune utilité sociale, appauvrit les peuples de la planète entière et jette l'opprobre sur le pays qui les autorise.

Et un jour, qui sait, la population genevoise excédée par les abus et guidée par quelque mère Royaume du XXI^e siècle, fera la seule chose sensée : s'emparer des richesses qui dorment aux ports francs et les mettre à la disposition du public !

Antoine Chollet

Tour d'horizon aérien du fret

L'expansion phénoménale du transport aéronautique de ces trente dernières années est intimement liée à celle du commerce international et donc du fret aérien. Loin de se focaliser uniquement sur les trajets de personnes, les trois grands aéroports helvétiques, tout comme leurs homologues à travers le monde, dédient une part importante de leurs activités à la gestion de marchandises. Entre concurrences croissantes et non-sens économiques, le fret aérien est ici étudié.

DOSSIER L'économie suisse est particulièrement dépendante du ravitaillement aérien. Sachant que le recours à ce dernier est 150 fois plus onéreux que le transport routier, seules les denrées rapidement périssables ou de grandes valeurs sont commercialisées par avion. Avec ses industries focalisées autour des biens à forte valeur ajoutée, la Suisse exporte à hauteur de 50% de la valeur totale des biens exportés, par les airs, ce qui représente toutefois moins de 1% du tonnage. Dans ces 50%, il s'agit surtout de produits chimiques, pharmaceutiques, de pièces d'ingénieries ou de matières premières comme l'or. Pour ce qui est des importations en Suisse, le fret aérien n'y dépasse pas plus d'un tiers, s'alignant sur la moyenne mondiale du transport aérien par pays. Les matières premières y ont ici une place de choix, représentant plus de la moitié de la valeur de ces importations. Les denrées alimentaires y prennent, elles, une place non négligeable du tonnage total (près de 10%), mais très marginale en termes de valeurs (moins de 1%). On y retrouve surtout des produits carnés ou du fourrage.

Un trafic internationalisé

L'intensive internationalisation de la division du travail n'est rien sans les dizaines de milliers de charters journaliers parcourant le monde. Parce que les grandes entreprises sortent à fréquence constante LE nouvel objet technologique, elles ont un calendrier serré à respecter. Et parce qu'elles préfèrent des coûts de production les plus bas possibles, elles produisent des pièces détachées du même objet dans des centres éloignés de plusieurs milliers de kilomètres, qu'il faudra à plusieurs reprises rassembler en des temps records pour ne pas devoir reporter la mise en vente. Un cocktail délicieux pour le climat s'en dégage, c'est la combustion du kérosène, dont l'économie mondiale est plus que dépendante.

Pour ce qui est des denrées rapidement périssables, soyons honnêtes: toute denrée n'a pas vocation à être consommée partout dans le monde si celle-ci doit parcourir de longues distances en des temps records. La corporation du fret donne souvent l'exemple de la rose kenyane qui aurait malgré son transport une empreinte carbone significativement plus faible qu'une rose hollandaise

qui bénéficie d'un climat moins favorable. L'anecdote est là pour convaincre sur les bienfaits de FedEx et Co., mais au point où le climat en est, autant déclarer *materia non grata* certains produits en fonction de la saison.

Concurrences et chantages

La diminution urgente du fret aérien ne pourra pas se faire sans celle du transport de personnes. À l'échelle mondiale, la moitié du fret se déroule sur des vols passagers. En Suisse, il s'agit de 70%. La dynamique *post-lockdown* du secteur est particulière; les compagnies de fret ont relativement peu pâti de la pandémie, mais se livrent désormais une concurrence accrue. L'intensité élevée des vols passagers a repris et avec elle de nouveaux avions offrant plus de place pour le fret continuent à remplacer les anciens engins moins volumineux. Il s'ensuit un taux d'occupation qui diminue et donc un besoin en fret aérien trop faible face à l'offre des compagnies aériennes, faisant ainsi pression à la baisse sur les prix. Ces entreprises oligopolistiques sont encore plus poussées à agir contre l'intérêt du plus grand nombre. En Suisse, les pressions des groupes d'intérêt concernés pour mettre fin à l'interdiction des vols de nuit ou à celle des camions le week-end dans le but d'intensifier les livraisons sont récurrentes. Elles sont d'autant plus dangereuses qu'il n'est pas extraordinaire au niveau international de voir ce genre de chantages aboutir avec des compagnies délocalisant vers un nouvel aéroport plus flexible.

Bertil Munk

Exportations suisses par fret aérien selon la catégorie de biens

Année	Métaux et pierres précieuses		Produits chimiques et pharmaceutiques		Machine, Produits médicaux, Montres		Autres biens		Valeur Totale
	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage	
2012	75,50 Mrd.	50,9%	28,45 Mrd.	19,2%	32,65 Mrd.	22,0%	11,87 Mrd.	8,00%	148,47 Mrd.
2019	55,61 Mrd.	35,3%	47,80 Mrd.	30,4%	37,71 Mrd.	24,0%	16,26 Mrd.	10,30%	157,37 Mrd.

Notes : Valeur en CHF courant. 98.8% de la valeur des exportations des métaux et pierres précieuses est constitué d'or raffiné en Suisse.

Le coût réel du transport aérien

low cost

DOSSIER La récente ouverture des frontières marque le retour des offres surréalistes proposées par les compagnies aériennes *low cost*, bradant des vols à partir d'une vingtaine de francs. Souvent considérées comme un vecteur de démocratisation du transport aérien, les compagnies à bas prix sont pourtant problématiques à de multiples égards.

À la fois fruit et symbole du processus de mondialisation des personnes et des marchandises, c'est dans les années 1990 qu'explose le phénomène des compagnies à bas coût. Avantagusement placée au milieu de l'Europe, la Suisse n'est pas en reste et le *business model* du *low cost* est bien implanté au sein du paysage aérien helvétique. Les Suisse·sse·s, volant deux fois plus souvent que leurs voisin·e·s selon l'Office fédéral de la statistique, sont ainsi des actrices·eurs majeure·s dans le marché effréné des compagnies à bas prix. Car rappelons en effet que sous les allures d'un vol au soleil pour « fuir le blues hivernal », tel que formulé sur le site internet de l'une des compagnies concernées, c'est bien d'un modèle économique brutal dont il s'agit. Optimisation, réduction maximale des coûts et des dépenses salariales, renforcement de la concurrence, mais aussi marketing agressif sont les maîtres-mots de ce modèle, qui ne trouve son équilibre de survie que dans des pratiques extrêmes.

Illusion de démocratisation

Permettre de rendre le transport aérien plus accessible aux classes moyennes, voire populaires, est un argument souvent relevé en faveur des compagnies *low cost*. À la vue du slogan adopté par easyJet, proposant de « rendre les vols aussi abordables qu'une paire de jeans », le pari semble réussi. Il s'avère pourtant que ce constat d'une démocratisation est en fait un trompe-l'œil. La question de « l'aéromobilité » ayant été investiguée, il apparaît que si massification il y a, celle-ci concerne en réalité plutôt le

nombre de voyages que de voyageuses·eurs. Selon l'OFS, la fréquence de voyage des Suisse·sse·s issu·e·s d'un ménage à haut revenu (plus de 12'000 CHF par mois) a été cinq fois supérieure à celle de la classe de revenu la plus basse en 2015. Par ailleurs, il faut souligner que la formation actuelle des prix est, plutôt que le résultat de décisions dont les visées sont celles de la démocratisation et de l'harmonisation sociale, le reflet de privilèges fiscaux accordés aux compagnies, dont les conséquences sociales et écologiques sont aux frais du plus grand nombre.

Le prix à payer

Ce sont premièrement les employé·e·s des compagnies qui paient le prix du *low cost* par leurs conditions de travail. Car un avion qui ne vole pas n'est pas un avion rentable dans la logique du transport aérien à bas prix, les vols s'enchaînent et les équipages en pâtissent. Aussi, en raison du fait que les compagnies gagnent une grande partie de leurs revenus à travers la marchandise vendue pendant le vol (c'est notamment le cas de Ryanair dont 34% des revenus sont issus de la vente de nourriture, de boissons et d'articles hors taxes), les employé·e·s sont soumis·e·s à de fortes pressions, devant vendre

un maximum d'articles à bord. Les mauvaises pratiques de cette même compagnie ont d'ailleurs récemment été dénoncées, celle-ci ayant été accusée d'appliquer le droit irlandais à l'ensemble de ses employé·e·s afin de payer moins de cotisations sociales, d'employer des pilotes sous le statut d'auto-entrepreneur·e ou encore de rémunérer ces derniers et dernières à l'heure de vol, en occultant le temps de travail au sol.

Finalement, il faut prendre en compte les coûts écologiques. En 2019, Ryanair devient la première compagnie aérienne à adopter une place dans le classement des dix plus gros émetteurs de CO₂ d'Europe. Pourtant, les compagnies *low cost*, ne versant aucune taxe sur les hydrocarbures pour le kérosène, ne prennent pas leurs responsabilités. En parallèle, en prenant en compte le fait que trois avions sur quatre au départ de la Suisse ont pour destination l'Europe, des solutions telles que l'interdiction des vols court-courriers et le développement des trains de nuit paraissent urgemment nécessaires. En regard des coûts écologiques et sociaux engendrés, il apparaît donc que la persistance du modèle *low cost* n'est pas souhaitable.

Zoé Seuret



« Le droit du travail à l'aéroport, c'est que pour le patron »

Pour savoir à quoi ressemblent les conditions de travail à l'aéroport de Genève, nous nous sommes entretenu·e·s par téléphone avec Francis Eva (nom d'emprunt). Il cumule deux emplois à l'aéroport au sein duquel il milite syndicalement.

DOSSIER Pour qui travaillez-vous à l'aéroport ?

Je travaille depuis une quinzaine d'années à l'aéroport de Genève. Actuellement, je suis à la fois engagé en tant que bagagiste auxiliaire, payé à l'heure, par une entreprise active dans l'assistance au sol et en tant qu'agent d'accueil auxiliaire, payé au mois, par une agence privée de sûreté.

Ma boîte d'assistance au sol a récemment tenté de profiter d'un vide conventionnel pour nous obliger à réserver trois jours par semaine et deux week-ends par mois. Cette décision aurait franchement compliqué la conciliation de mes deux emplois. Alors qu'on avait déjà beaucoup accepté par le passé, ça a été pour de nombreuses personnes la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Beaucoup ont donc démissionné. Avant nous étions 1'200, désormais nous ne sommes plus que 800. Au moins, le patron exclut désormais tout autre licenciement.

Quelle a été la réaction syndicale ?

La direction ne voulait rien entendre aux objections des syndicats, nous avons donc décidé d'organiser une action. Nous savions qu'en cas de mobilisation, le patron allait débaucher des travailleuses·eurs de l'aéroport de Zurich pour briser notre mouvement. Nous avons donc organisé un débrayage surprise, qui s'est avéré être un beau succès. Le patron a rapidement — même presque trop rapidement — fait de nombreuses concessions et proposé d'ouvrir des négociations en vue de la signature d'une CCT de crise. Alors qu'on aurait dû, à mon avis, prolonger la mobilisation pour obtenir encore un peu plus, les collègues ont décidé d'y mettre fin. Je trouve tout de

même dommage de ne pas être allé plus loin, car l'employeur propose déjà d'introduire la possibilité de recourir de manière illimitée aux split shifts (horaires coupés). Si on ne se remobilise pas et qu'on n'effectue pas de nouvelles actions, l'employeur nous demandera toujours plus de flexibilité.

J'ai entendu parler de l'histoire des pompières·ers lors du débrayage, pouvez-vous m'en dire plus ?

Étant donné que notre débrayage n'était pas annoncé, la direction a été prise au dépourvu. Genève aéroport est alors intervenu et a ordonné aux pompières·ers de l'aéroport de vider les soutes des avions. Fort heureusement, ces dernières·ers ont fait acte de solidarité et ont refusé de briser notre mobilisation. Genève aéroport, qui est je le rappelle une entité publique, a donc ordonné à des employé·e·s de l'État, payé·e·s avec nos impôts, de briser un débrayage dans une entreprise privée. C'est tout simplement scandaleux.

Des travailleuses·eurs frontaliers·ers militent-elles et ils à vos côtés ?

Bien qu'elles et ils soient d'origine très diverse, les trois quarts des membres du syndicat résident en Suisse. Même s'il y a eu une légère amélioration lors des dernières mobilisations, la plupart des ouvrières·ers frontaliers·ers ne s'investit pas au syndicat. Ce manque d'investissement est dommageable, car il profite uniquement à l'entreprise. Toutefois, je sais qu'en 2010 de nombreuses·eux frontaliers·ers avaient pris une part active aux grèves de l'aéroport.

Pouvez-vous m'expliquer le problème avec les horaires à l'aéroport ?

En théorie, on reçoit, comme l'exige la loi sur le travail, nos horaires au moins deux semaines à l'avance. Dans les faits, le 30 du mois nous n'avons déjà pas eu plusieurs fois nos horaires pour le mois prochain... Je dois constamment vérifier mes horaires pour le lendemain. Toutefois, ce qui est encore plus pénible, c'est qu'avec les RHT (réduction de l'horaire de travail), le jour même je ne sais pas si le patron me lâchera avant la fin de mon shift ou pas. Il devient de plus en plus compliqué d'organiser sa vie privée et sociale. Le droit du travail à l'aéroport, c'est que pour le patron.

Que dire sur la privatisation rampante de l'aéroport ?

Juste avant que je commence à travailler à l'aéroport de Genève, il n'y avait en son sein pas la moindre entreprise privée active dans la sécurité (la prévention des accidents) ou la sûreté (la lutte contre les actes malveillants). Tout était entièrement en mains publiques. Après la tentative d'attentat à la bombe liquide de 2006, Adecco, ISS, puis Securitas ont débarqué dans le secteur. Sans la moindre transparence ou décision publique, la sécurité et la sûreté de l'aéroport ont été progressivement privatisées. Actuellement, 70% des emplois dans ce secteur sont désormais de droit privé. Ce processus de privatisation ne s'est évidemment pas déroulé sans scandales.

*Propos recueillis par
Joakim Martins*

La version intégrale de cet entretien est disponible sur notre site Internet.

La détention des requérant·e·s d'asile dans les aéroports suisses

DOSSIER La détention administrative est une mesure d'enfermement des personnes étrangères ayant pour but de garantir que celles-ci ne pénètrent pas dans le territoire suisse sans autorisation préalable ou de s'assurer que leur renvoi ordonné soit exécuté. Il existe deux types de détention administrative des demandeurs d'asile qui interviennent spécifiquement dans des aéroports. La première, la détention en phase préparatoire, intervient lorsqu'une demande d'asile est déposée par une personne à son arrivée sur le tarmac d'un aéroport. La seconde est la détention en vue du renvoi ou de l'expulsion.

Si une personne étrangère présente une demande d'asile dans l'un des aéroports de Zurich ou de Genève, elle est retenue dans la zone de transit pendant la phase préparatoire de la demande d'asile. La phase préparatoire sert à déterminer quel type de procédure s'applique en recueillant des données sur le requérant et en les comparant à celles des bases de données européennes. Durant cette phase, la ou le demandeur·e d'asile est placé·e dans un logement situé dans la zone de transit international de l'aéroport. Une décision concernant les requérant·e·s séjournant aux aéroports doit en principe être prise dans les 20 jours qui suivent la demande d'asile. Durant ce délai les requérant·e·s, qu'elles ou ils soient seul·e·s ou en famille avec des enfants, sont enfermés·e·s, encadrés·e·s et surveillés·e·s de manière stricte. Les requérant·e·s d'asile mineur·e·s non accompagnés·e·s (RMNA) de tout âge également peuvent être confrontés·e·s à cette situation d'enfermement. Cette situation est contraire au principe de l'intérêt supérieur de l'enfant consacré par la Convention relative aux droits de l'enfant, ratifiée par la Suisse. À l'issue du délai, les RMNA de moins de 14 ans sont transférés·e·s dans un centre fédéral de procédure d'asile (CFA). Si un·e requérant·e obtient une autorisation d'entrée

en Suisse, elle ou il est également transféré·e dans un CFA ou attribué·e à un canton. Si la procédure d'asile à l'aéroport se poursuit, ou qu'une procédure Dublin est lancée, la ou le requérant·e reste enfermé·e à l'aéroport où elle ou il peut séjourner jusqu'à maximum 60 jours. Dans le cas où, à la fin de ce délai, une décision de non-entrée en matière est prise, la ou le requérant·e est débouté·e et une décision de renvoi est prononcée.

Une incarcération comme les autres

La détention administrative en vue du renvoi ou de l'expulsion a lieu dans un établissement spécial servant à cet effet, et si ce n'est pas possible, elle peut avoir lieu dans une prison, à condition que les détenu·e·s étrangères·es soient séparés·e·s des personnes en détention provisoire ou qui purgent une peine privative de liberté. À Zurich, les requérant·e·s déboutés·e·s séjournent dans l'établissement pénitentiaire de l'aéroport qui sépare les personnes déboutées de l'asile des personnes condamnées. Mis à part les quelques mètres les séparant, il n'existe pas de réelle différence entre les détenu·e·s punis pénalement et les détenu·e·s en vue du renvoi. Les requérant·e·s d'asile déboutés·e·s séjournant dans la zone de transit de l'aéroport de Genève sont acheminés auprès des autorités compétentes du canton de Genève qui peuvent décider de l'attribution d'un logement ou de la mise en détention administrative en vue du renvoi. Un projet de CFA accolé au tarmac de l'aéroport de Genève est actuellement en construction. Il servira également de centre de renvoi.

Moins de prisons, plus de droits

La détention administrative aux aéroports constitue indiscutablement une atteinte aux droits fondamentaux des personnes migrantes. Une telle atteinte peut trouver une justification, à condition notamment qu'elle soit proportionnée à l'ob-

jectif visé. La détention peut aller jusqu'à 18 mois ou 12 pour les mineurs non accompagnés·e·s dès 15 ans. Cela correspond en droit pénal à une peine privative de liberté pour un délit relativement lourd alors que les personnes enfermées n'ont commis aucune infraction. Une privation de liberté aussi conséquente imposée à des personnes qui se trouvent déjà en situation extrêmement précaire en raison de leur statut de demandeurs·e·s d'asile, déboutés·e·s ou non, ne semble pas pouvoir être justifiée par l'intérêt de la Suisse à s'assurer que des personnes ne séjournent ou n'entrent pas illégalement sur le territoire helvétique.

*Elodie Wehrli
Juriste*



À la ZAD, reprendre du pouvoir sur sa vie et son quotidien

Depuis, longtemps, des luttes se sont développées contre la construction de nombreux aéroports dans le monde. L'une des plus emblématiques de ces dernières années est celle de la ZAD (zone à défendre) de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes. Celle-ci a réussi, en 2018, à contraindre le gouvernement à abandonner son projet d'aéroport. Nous nous sommes entretenus avec l'une des innombrables militantes qui a participé à cette lutte, qui a bien voulu nous en expliquer quelques aspects.

DOSSIER *En quoi consistait le projet contre lequel la ZAD de N.-D. des Landes s'est créée ?*

Le projet d'aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes est né dans les années 60, en période de forte croissance économique. Il avait pour but de répondre à la supposée saturation de l'aéroport international de Nantes-Atlantique. Sa construction devait se faire au détriment de 1650 hectares de terres agricoles et surfaces boisées.

Cependant, en 1974, les autorités donnent à ce territoire le statut administratif de ZAD : zone d'aménagement différée,

donnant à une collectivité locale un droit de préemption sur toutes les ventes de biens immobiliers. Sans que ce soit volontaire, le statut de ZAD a permis à cette réserve foncière de ne pas être urbanisée et d'être préservée des remboursements agricoles, présentant alors au fil des années des caractéristiques faunistiques et floristiques exceptionnelles.

Mis en sommeil après deux chocs pétroliers, le projet est relancé en 2000 pour « valoriser la dimension internationale et européenne du Grand Ouest ». Son ouverture était prévue pour 2017. Son coût s'élevait officiellement à 556 millions

d'euros dont 43,3% directement subventionnés par l'État et les collectivités locales.

Le décret d'utilité publique tombe en 2008 et le Conseil général décide de vider la zone et laisse inoccupées les maisons vacantes. En 2010, Vinci et sa filiale AGO remportent l'appel d'offres pour la conception, le financement, la construction et l'exploitation du futur aéroport pour une période de 55 ans. C'est ainsi que se met en place un partenariat public/privé où l'État, propriétaire des terres, injecte des fonds publics dans un projet qui rapportera ensuite de l'argent à une multinationale privée. Tout comme il le fait pour les autoroutes.

Quelle a été la chronologie du mouvement, de la décision de créer une ZAD jusqu'à la victoire finale ?

L'histoire de l'opposition au projet d'aéroport débute bien avant la ZAD. Celle-ci est organisée à partir de 1972 par des paysan-ne-s puis s'est poursuivie dans les années 2000 avec un collectif de citoyen-ne-s riverain-e-s du futur aéroport. Rassemblant



un grand nombre d'informations et de précisions techniques, ils et elles commencent un travail incessant d'enquête et de contre-information, se déplaçant dans toute la région afin de convaincre un maximum de personnes de l'illégitimité du projet. Durant cette période, de nombreux recours en justice sont déposés, mais tous sont rejetés.

En 2009, devant la pression à quitter la zone et la voyant se vider, un groupe d'habitant·e·s historiques appellent à venir occuper la ZAD. En parallèle un camp climat est organisé à l'été, marquant l'arrivée en force d'un courant d'écologistes radicaux et anticapitalistes, promouvant l'autogestion et l'action directe. Au cours des années ces squatteuses·eurs, venu·e·s de la ville voisine ou d'ailleurs, des milieux militants libertaires ou décroissants investissent les fermes laissées à l'abandon ou construisent des habitats à base de matériel de récupération. Des cultures collectives commencent à voir le jour.

C'est à cette période que se multiplieront les actions contre les acteurs du projet d'aéroport, marquées par le slogan « Résistance et Sabotage », porté par la frange anticapitaliste du mouvement. Vinci, AGO ainsi que tout partenaire qui se lancera dans l'avancée du projet et des travaux seront systématiquement pris pour cible : pneus crevés, vol de carottage de terre, ou de documents d'analyses, pression à quitter les lieux, etc.

Les manifestations et les actions locales contre le projet se multiplient, mais en octobre 2012, le nouveau gouvernement lance une opération d'expulsion contre les 80 squatteuses·eurs de l'époque. Contre toute attente, la résistance devient virale, des centaines de personnes se relaient pour construire ou défendre les barricades, ou apporter du soutien logistique (nourriture, matériel médical, de construction, vêtements chauds, accueil pour quelques nuits de repos). Après quelques semaines d'enlisement, l'État met en suspens le projet et quitte la zone, espérant probablement un auto-sabotage de la part de ses occupant·e·s dont les effectifs ont par ailleurs triplé.

Pendant 5 ans, les autorités abandonnent cette zone qualifiée « de non-droit ». Outre le mouvement d'occupation, rassemblant des occupant·e·s et des habitant·e·s historiques, une cinquantaine de groupes composent à présent la coordination des opposant·e·s : des associations citoyennes, des paysan·ne·s, des naturalistes en lutte, des élu·e·s, et une centaine de comités de soutien répartis sur toute la France. Cette assemblée vise l'abandon du projet en se focalisant sur les actions massives et pour la défense des terres de la ZAD. Partout en France d'autres ZAD naissent contre des projets inutiles. Des formes d'actions fortes et diversifiées, soutenues massivement, forceront l'État à reculer le démarrage des travaux jusqu'à l'abandon définitif du projet en janvier 2018.

La ZAD disait se battre « contre l'aéroport et son monde ». Qu'entendiez-vous par « son monde » ?

La lutte va au-delà de l'opposition à l'aéroport et remet en cause le capitalisme dans son ensemble. L'occupation comme forme d'opposition à l'aéroport n'a de sens que dans la mesure où elle permet de construire une pratique et un discours qui remettent en cause les normes sociales et institutionnelles, le productivisme, la bétonisation, la gentrification, la marchandisation du vivant, le patriarcat, les politiques migratoires, la répression et les violences policières. En somme il s'agit de trouver des formes de vie plus conscientes basées sur l'entraide, la mutualisation et les solidarités, l'expérimentation et l'échange des savoirs afin de décroquer le monde et obtenir une vision d'ensemble. Les occupant·e·s défendent avant tout des formes de vie non assignées au système capitaliste. Elles·ils cherchent à donner de l'espace à la marge.

En quelques mots, pourriez-vous décrire comment la ZAD fonctionnait au quotidien ?

Les occupant·e·s se sont alors retrouvé·e·s plongé·e·s dans une expérience collective et autonome inédite. Sur le terrain, le quotidien prend évi-

demment beaucoup de place, de nouvelles et nouveaux occupant·e·s arrivent, de toute origine sociale et avec différents points de vue sur la lutte. Tout est discuté, rendant parfois les décisions compliquées.

Vivre sur la ZAD c'est avoir du pouvoir sur sa vie et son quotidien : se construire une cabane, participer aux activités, faire de la stratégie, faire du maraîchage, de l'élevage, comprendre ce qui compose le territoire. C'est aussi donner de l'importance à la production immatérielle, au soin : le travail de cohésion, d'écoute, gérer l'accueil des nouvelles·aux arrivant·e·s... et bien sûr les embrouilles.

De nombreux lieux de production et activités ont vu le jour, agricoles, artisanales ou culturelles : boulangerie, potager collectif, conserverie, fromagerie, forge, scierie, bibliothèque, bus féministe... Un système d'assolement permet de gérer collectivement l'ensemble des terres et les productions. Depuis peu, la ZAD a obtenu un statut juridique inédit en France pour garder la gestion sur le long terme des espaces boisés. L'enjeu est autant d'occuper le territoire que de démontrer que des manières de vivre autres que celles imposées par les normes et la société de consommation sont possibles et désirables.

*Propos recueillis par
Antoine Chollet*

Conclusion

Aéroports : concentration de contradictions

En nous penchant sur ces lieux étranges que sont les aéroports, nous avons cherché à comprendre les enjeux et les contradictions qui les traversent. Nous espérons avoir montré avec ce dossier que ces lieux sont tout sauf anodins et qu'ils peuvent être compris comme lieux où les contradictions du capitalisme se concentrent et se donnent en spectacle. Il s'agit donc de lieux essentiels pour les luttes sociales, syndicales et environnementales à venir.



DOSSIER Une contradiction majeure apparaît d'emblée avec la propriété des aéroports, car même lorsqu'ils sont détenus par des pouvoirs publics, ce qui est de plus en plus rare, leur fonctionnement et leur gestion sont néanmoins presque entièrement privatisés. Ce sont des lieux ayant sombré dans une telle logique de compétition pour attirer le plus possible de flux (marchandises, personnes, capitaux) qu'ils sont en compétition également dans la détérioration des conditions de travail et des salaires ainsi que dans la privatisation et la sous-traitance maximale, comme nous avons pu le voir dans notre dossier. C'est

bien sûr chose courante dans l'économie privée globalisée, mais le fait que des monopoles naturels détenus par les collectivités laissent à ce point la logique du marché et du profit dégrader les conditions de travail doit servir de contre-exemple à l'entier du service public où cette logique de privatisation est aussi à l'œuvre, par exemple dans les domaines de la santé ou de l'éducation supérieure. Ce contre-exemple que constitue l'aéroport est aussi la raison pour laquelle les luttes syndicales y sont si essentielles et importantes.

L'aéroport est aussi probablement le lieu le plus en contradiction avec l'idée même d'écologie. Installation gigantesque par sa superficie, alliant vaste surface bitumée avec des labyrinthes de béton, de verre et d'acier, érigée dans le but de permettre à presque n'importe qui dans les pays du Nord et aux riches des pays du Sud de se déplacer à 900km/h et à 10'000 mètres au-dessus du sol. Rien n'est « durable » ni écologique dans un aéroport. Pourtant, malgré une montée en puissance de l'écologie politique, il semble encore très difficile de résister à l'expansion des aéroports et à leur corollaire : la généralisation du déplacement en avion.

Cela peut s'expliquer, en partie du moins, par la place extraordinaire qu'occupe l'avion et l'aéroport dans les imaginaires. L'aéroport n'est pas qu'un lieu économique et social, c'est aussi un lieu de fantasmes et de mythes. Le premier est le mythe

moderne et généré de l'affranchissement des limites de l'espace et du temps par la vitesse, le second est le mythe plus ancien, mais toujours généré de l'homme-oiseau (Icare) qui peut voler grâce à son génie. Aujourd'hui, ce génie semble être devenu la rationalisation et l'optimisation du capitalisme globalisé. Aérodynamisme, chaîne d'approvisionnement et de sous-traitance, réacteur, vitesse de croisière, réservation des sièges, tout est optimisé à l'extrême afin de vendre en masse et à bon prix l'exotisme de pays lointains, des week-ends shopping à Dubaï ou simplement des vacances au soleil. Qu'importe le coût social et écologique puisque les aéroports vendent du rêve et de la toute-puissance.

Le capitalisme a toujours su se vendre à grand renfort de spectacles et d'imaginaires. L'aéroport est un de ces lieux spectaculaires de vente — et donc de reproduction — du système capitaliste. Cette dynamique trouve son expression la plus ostentatoire dans la désintégration du territoire et de l'État que sont les *duty-free* et les ports francs. Lieux par excellence du retrait de l'État où celui-ci va jusqu'à abandonner son pouvoir régalien de récolter des taxes et contrôler des marchandises, cela soi-disant au nom de l'attractivité et de la compétitivité, mais surtout afin de faciliter l'évasion fiscale des plus grandes fortunes de la planète comme nous avons pu le présenter pour le cas du port franc de l'aéroport de Genève.

Alors que nous nous enfonçons toujours un peu plus dans la crise climatique, les collectivités se doivent de reprendre la main sur ces lieux essentiels. Cela pourrait commencer par l'abolition des privilèges exorbitants dont ils bénéficient encore, et par un contrôle et une gestion publique appelant à réutiliser un mot ancien qui a bien vieilli : l'aérogare.

La rédaction

Article supplémentaire

Un article supplémentaire intitulé *Reconvertir pour éviter la casse* traitant des liens entre aviation et climat est à lire sur notre site Internet.

Livres

Nouveau dictionnaire du socialisme

Il en est toujours de même s'agissant des dictionnaires. On y repère inmanquablement les entrées qui y manquent, ou celles qui, pense-t-on, ne devraient pas y figurer. Le gros volume qui porte le titre un peu trompeur d'*Histoire globale des socialismes* et qui vient de paraître n'échappe pas à la règle.

Quelques mots sur ce titre tout d'abord. À dire vrai, seule une grosse centaine de pages sur les 1'000 que compte l'ouvrage abordent explicitement les phénomènes étudiés d'un point de vue historique. Il s'agit de la deuxième partie, «Moments», portant sur une série de dates importantes de l'histoire des socialismes. On y retrouve des années bien connues des militant·e·s : 1848, 1905, 1917, 1968, quelques autres encore.

Le reste du livre est toutefois composé d'une série d'entrées sur des concepts liés au socialisme (communisme, écologie politique, marxisme, parti, syndicats, travail, etc.), et de biographies de figures du socialisme. La première partie est surtout théorique,

avec des références à peu près constantes à Marx et aux auteurs majeurs du marxisme. La seconde aligne une galerie finalement assez réduite de personnages, où l'on trouve bien Marx, Lénine et Luxemburg, mais dans laquelle ne figurent ni Louis Blanc, ni Charles Fourier, ni Karl Kautsky, ni le couple Webb (en revanche ni Staline ni Mao ne manquent à l'appel...). On apprend d'ailleurs avec un peu de surprise que «davantage peut-être que d'autres courants, l'histoire des socialismes est faite de personnages historiques qui synthétisent des idées ou des événements». On croyait plutôt que le socialisme était d'abord un mouvement collectif, mais on avait dû se tromper.

Les spécialistes responsables des entrées en font autant de petites synthèses pour la plupart d'excellente qualité sur des problèmes parfois difficiles. On pourra objecter l'une ou l'autre chose à certains des textes, mais c'est là encore le lot de tout dictionnaire de ce genre. On regrettera tout de même la concision des bibliogra-

phies, qui ne permettent pas véritablement d'utiliser cette *Histoire globale des socialismes* comme une première source de références permettant d'approfondir ses connaissances sur un thème ou une figure. Par ailleurs, véritable maladie de l'édition française, l'ouvrage n'a pas d'index, ce qui en rend la consultation peu aisée.

On sait que les responsables de ce dictionnaire ont le souci que la gauche ne s'égare pas dans des luttes «secondaires», en particulier dans certaines des formes qu'ont à leurs yeux pris les combats antiracistes ou féministes ces dernières années. Si ce parti-pris politique fondamental a forcément déterminé, au moins en partie, le choix des entrées, il n'oriente pas le contenu de celles-ci. Elles restent donc pour la plupart tout à fait recommandables, séparément.

Antoine Chollet

À lire : Jean-Numa Ducange, Razmig Keucheyan, Stéphanie Roza (dir.), Histoire globale des socialismes, XIX^e-XXI^e siècle, Paris, PUF, 2021.

Livres

Deux communistes en dialogue

Issu de quatre longues conversations entre Frédéric Lordon et Bernard Friot, ce livre arrive après plusieurs années de rapprochement intellectuel des deux penseurs. Frédéric Lordon reconnaît d'emblée s'être particulièrement inspiré et nourri des propositions de Friot afin de les compléter et de les développer. Bien que venant de parcours intellectuels et politiques très différents, ce livre se veut le lieu d'une véritable rencontre intellectuelle et humaine entre deux pensées situées à gauche.

Au cœur de ce travail de conversation et d'échange, il y a en premier lieu un accord fondateur autour du choix d'un mot : le *communisme*. Friot et Lordon partagent la conviction que ce mot n'est pas à jeter aux oubliettes de l'histoire ou dans l'eschatologie

des jours heureux d'après le Grand Soir. Non, le communisme est à réinvestir positivement par un projet collectif qui ne soit pas utopique, mais concret et réalisable ici et maintenant. S'il est impératif de se ressaisir de ce mot, c'est que l'anticapitalisme et plus généralement toutes les pensées «alter» ne débouchent ni ne proposent d'alternatives crédibles à l'échelle du système économique actuel.

Pour sortir de cette impasse, Friot et Lordon veulent penser ensemble des propositions concrètes qui sortent de l'échelle très locale des ZAD, des squats ou autres microlieux de contestation radicale et d'alternatives existantes. Cela comprend de penser notamment le très concret des institutions, de la violence, de l'organisation, de la production et de l'investissement à une large

échelle. Pour Friot cette pensée peut se baser en partie sur ce qui existe actuellement, comme la sécurité sociale qui constitue un *déjà-là* communiste, qu'il s'agit d'actualiser collectivement et d'étendre, par exemple avec sa proposition maîtresse le salaire à vie à la qualification personnelle. Valeur, État, Transition, Bourdieu, Salaire, Institution, Foi, etc., tout ce qui les rapproche et ce qui les sépare est traité avec intelligence incisive et respect, mais sans complaisance pour autant. Un livre pour (re)penser l'alternative au capitalisme

Hervé Roquet

À lire : Bernard Friot, Frédéric Lordon, En travail. Conversation sur le communisme, Paris, La Dispute, 2021.

Livres

« Le passé esclavagiste n'est pas une autre histoire, et ce n'est pas une histoire des autres »

Dans *Les Mondes de l'esclavage*, une cinquantaine d'universitaires mettent en lumière avec profondeur et nuance la grande variété des situations d'esclavage de la Préhistoire à nos jours, le tout dans une perspective à la fois globale et comparative. Et si la tâche paraît irréalisable, elle est pourtant brillamment réussie. Intitulée *Situations*, la première partie de l'ouvrage est pensée comme un kaléidoscope permettant d'offrir un aperçu, voulu non-exhaustif, de la diversité des systèmes de l'esclavage. Il n'y est pas question d'y faire une histoire continue, mais bien de documenter des moments de l'esclavage précis, localisés dans le temps et dans l'espace, qui rendent compte de la variété des configurations. S'il y

a un élément majeur à retenir de ce panorama, c'est bien celui de l'impossibilité et de l'impermanence de chercher à donner une définition de l'esclavage qui soit applicable en tout temps et tout lieu. En effet, bien que Paulin Ismard rappelle lors de l'introduction les deux définitions coexistantes principales de l'esclavage — relevant du droit de propriété pour l'une et d'un acte de désocialisation et de « mort sociale » pour l'autre — celui-ci affirme toutefois que l'ambition de l'ouvrage n'est pas d'établir une définition reposant sur une caractéristique universelle du phénomène, bien au contraire.

Réurrences et comparaisons

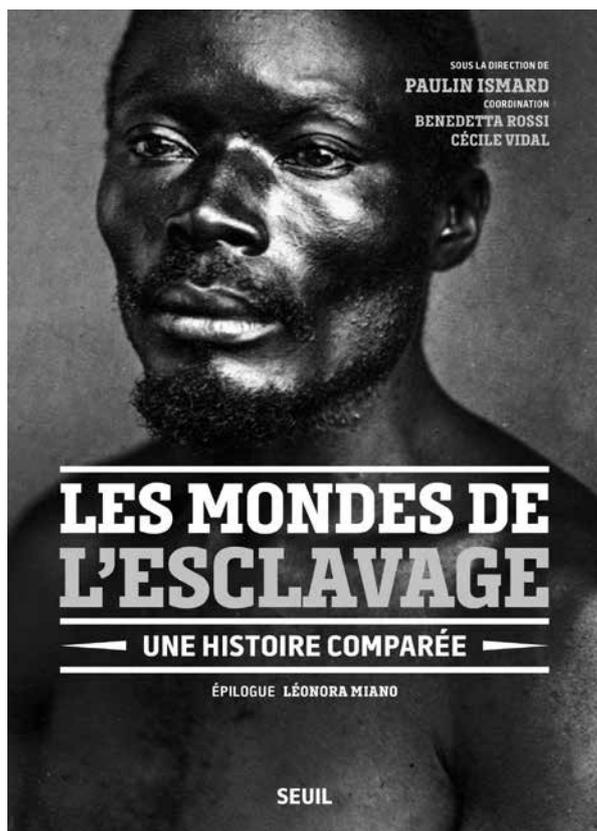
Pas de définition donc, mais des récurrences. C'est là l'objet du deuxième pan de l'ouvrage : *Comparaisons*. Cette partie traite des thématiques transversales aux situations et comporte des chapitres sur des thèmes spécifiques ; *Corps*, *Genre*, *Parenté*, ou encore *Travail* en sont des exemples. En parallèle du caractère comparatif très stimulant du recueil, il faut ajouter que l'intérêt de ce dernier réside dans le fait qu'il soit ancré parmi les débats traversant les espaces académiques, mais aussi publics. « Jusqu'à quel point pouvons-nous accéder aux voix d'esclaves, les entendre et les comprendre ? » est notamment l'un des questionnements amorcés à travers le chapitre *Voix d'Esclaves*. Dans ce dernier, M'hamed Oualdi soulève certains enjeux qui méritent d'être interrogés, comme les usages contemporains des récits et témoignages d'esclaves dans les milieux universitaires et extra-académiques, à des fins éditoriales notamment.

Une réalité vivante

Les questions relatives à l'actualité sont explorées à travers le chapitre final de l'ouvrage, *Transformations*, dont les dernières sections (*Post-esclavage*, *Réparations*, *Mémoires*, *Qu'est-ce que l'esclavage contemporains ?*) s'inscrivent dans la perspective défendue par les autrices-eurs, selon laquelle l'esclavage n'est pas « un reliquat détestable propre à des âges obscurs », mais bien « une réalité vivante ». Ainsi, avec l'idée que la fracture avec notre passé esclavagiste n'est pas complète, sont questionnées « les survivances de l'esclavages », c'est-à-dire la poursuite des formes de domination et d'exploitation au lendemain des abolitions. Bien que les propos des contributrices-eurs soient très prudents à ces sujets, notamment lorsqu'il s'agit de parler de réparations ou de mémoires, l'objectif global du recueil est toutefois d'offrir des ressources critiques. Comme l'évoque Ismard en introduction : « l'interpellation de la société civile ne peut pas être ignorée par les historien-ne-s. Elle est même une invitation puissante à faire entendre, mais aussi à renouveler leur travail ». Ainsi, comme l'entend ce dernier, selon lequel « un futur est à inventer depuis ce lieu de savoir », la publication de l'ouvrage se veut utile pour penser le monde de demain.

Zoé Seuret

À lire : Paulin Ismard et al., *Les mondes de l'esclavage : une histoire comparée*, Paris, Seuil, 2021.



Tous ceux qui tombent**Jérémie Foa**

Paris, La Découverte, 2021

352 pages



Piochant dans les registres notariaux d'époque, Jérémie Foa réussit l'impressionnant tour de force de refaire, à travers des inventaires après-décès ou encore des actes de mariage, l'histoire de la Saint-Barthélemy par le bas. Cette dernière a, pour rappel, vu à partir du 24 août 1572 le massacre dans toute la France de dizaines de milliers de protestant-e-s. La Suisse romande a d'ailleurs été un refuge salvateur pour nombre de huguenot-e-s français-es.

En faisant plonger avec lui la ou le lecteur-ice dans ses explorations testamentaires, l'auteur parvient à transmettre l'émerveillement de l'historien-ne face à la richesse d'une source ou sa déception de parfois ne pas pouvoir en dire plus sur une thématique lui tenant à cœur. Tout en ne s'interdisant aucune comparaison entre ses trouvailles archivistiques et ses expériences personnelles ou des événements plus contemporains, Jérémie Foa fait rentrer dans l'histoire les minuscules existences des protagonistes exterminatrices-eurs ou exterminé-e-s de la Saint-Barthélemy.

S'il n'était pas prémédité, *Tous ceux qui tombent* nous explique comment le massacre était préparé depuis bien longtemps. Les bourreaux se sont en effet entraînés des années durant à harceler et emprisonner leur-e-s voisin-e-s protestant-e-s afin d'être capable, le jour venu, de pouvoir distinguer la ou le huguenot-e à assassiner de la ou du catholique à épargner.

À la fois un roman haletant, un travail empirique sérieux et une initiation accessible au seize-neuvièmisme, *Tous ceux qui tombent* est véritablement un ouvrage à glisser entre toutes les mains. **JM**

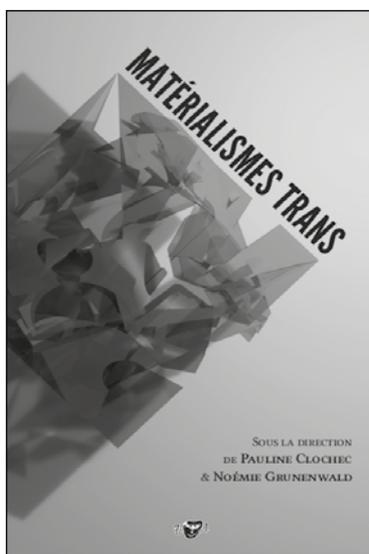
Matérialismes trans**P. Clohec et N. Grunenwald**

Paris, Hystériques & Associé-es, 2021

280 pages

Les réalités des personnes trans ne peuvent se réduire à des questions d'identité. Tel est le constat partagé par les chercheuses-eurs et militant-e-s présent-e-s lors de la journée d'études sur les matérialismes trans proposée par l'ENS à Lyon en mars 2019 puis publiée aux éditions françaises *Hystériques & Associé-es*. À travers ce compte-rendu est abordée la question non pas d'une identité trans individuelle, mais bien d'une volonté de conscientisation collective, qui se trouve intrinsèquement liée à des questions de classes sociales, mais également de ciscentrisme ou de racisme. En effet, les expériences trans de personnes noires ne se réduisent pas à un seul type de discrimination, tout comme les luttes transféministes mettent en avant les violences faites aux femmes trans qui s'ancrent à la fois dans de la misogynie et de la transphobie, peuvent en témoigner les violences médicales ou professionnelles envers ces dernières.

De Karl Marx aux mouvements féministes, cet ouvrage collectif revient sur la théorisation du matérialisme du XX^e siècle afin de revisiter son application aux questions trans, notamment autour de la mobilité sociale des personnes concernées, par exemple du déclassement potentiel des femmes trans ou les violences policières envers les hommes trans racisés. De nombreuses pistes analytiques qui permettent de décloisonner les luttes trans pour y ajouter une critique anticapitaliste, décolonialiste et féministe nécessaire. **LV**

**Le populisme de gauche****Manuel Cervera-Marzal**

Paris, La Découverte, 2021

30 pages

Fruit d'une longue enquête parmi les militant-e-s de la France insoumise, conduite de 2018 à 2020 au travers d'une centaine d'entretiens, le dernier livre de Manuel Cervera-Marzal contient des informations précieuses pour comprendre les succès et les échecs de la France insoumise et de son leader charismatique, Jean-Luc Mélenchon.

Première leçon, le parti n'est rien sans son chef: «l'on peut raisonnablement considérer que si Mélenchon venait à disparaître du paysage politique la France insoumise disparaîtrait avec lui».



C'est la raison pour laquelle il vaut mieux parler d'un mouvement que d'un parti à proprement parler. Il n'a pas d'organigramme précis, personne ne sait ni où ni comment se prennent les décisions, et tout tourne autour du chef.

Deuxième leçon, l'organisation la plus proche de la France insoumise en France est la République en marche, le «parti» de Macron. La centralité du chef comme l'absence de structure stable singularise les deux formations, tout comme leur probable disparition dès que leur figure tutélaire se retirera.

Troisième leçon, la FI consacre une part très importante de son budget à la communication, au détriment de la construction d'une base militante. L'auteur va jusqu'à parler d'une sorte de «malthusianisme militant» qui a pour effet de réserver le militantisme à une élite disposant des moyens pour le faire.

La question reste ouverte de savoir si ce «populisme de gauche» a un avenir, mais le livre se tient prudemment coi sur ce point. **AC**

Vu, Cévu

LEVRAT ABANDONNE SON SIÈGE AUX ÉTATS À LA DROITE



Exposition

Rien de plus naturel que la diversité

Queer - La diversité est dans la nature est une exposition temporaire proposée par le musée d'histoire naturelle de Berne. Elle prend le contre-pied d'un des arguments préférés des essentialistes qui nient l'existence des personnes *queer* (homosexuelles, trans, non-binaires...) et estiment que celles-ci sont «contre-nature». Avec ses différentes salles interactives, l'exposition nous explique (ou nous rappelle), avec quelques exemples simples et didactiques, la construction sociale du genre en tant que catégorie imposée de notre naissance à notre mort depuis de nombreux siècles. Et pourtant, cette visite nous montre à quel point cette binarité est loin d'être naturelle, même en ce qui concerne la séparation entre sexe féminin ou masculin et qu'elle est terriblement réductrice si on la compare à de nombreuses observations du monde végétal ou animal (y compris humain).

Joutes homosexuelles chez les béliers, taux de testostérone élevé chez les hyènes à clitoris, changement de genre du poisson-clown ou encore variations du développement

sexuel chez les champignons, l'exposition a de quoi surprendre petit·e·s et grand·e·s sur ses représentations, avec en prime un volet consacré spécifiquement à l'espèce humaine et à une réflexion sur la construction sociohistorique du sexe biologique encore très déterminante aujourd'hui dans les perceptions souvent binaires de notre identité. D'autres salles viennent compléter ces rappels biologiques, avec une ouverture sur la culture *queer* ou encore les différents enjeux sociaux et politiques auxquels ces personnes doivent faire face. Tout cela se déroule dans une ambiance interactive, qui invite à la discussion avec les autres visiteurs·euses mais qui permet aussi des réflexions plus personnelles sur sa propre identité. En somme, un moment d'apprentissage agréable et qu'il est encore possible d'apprécier jusqu'en mars 2023.

À voir : *Queer - La diversité est dans la nature*, musée d'histoire naturelle de Berne, du 9 avril 2021 au 19 mars 2023.

Clémence Danesi et Léonore Vuissoz

P.P.

CH-1002 Lausanne

POSTE CH SA