

# Le RUSÉ

Y aura-t-il vraiment un jour une loi pour obliger les parlementaires à publier leur patrimoine ? En tout cas certains élus semblent s'y opposer fermement. A l'image de ce député UMP de Maine et Loire qui a déposé pas moins de 120 000 amendements au projet de loi sur la transparence de la vie publique. L'article visé par le député, de droite, obligerait les maires des villes de plus de 20 000 habitants et les adjoints au maire de celles de plus de 100 000 habitants à rendre public leur patrimoine. Manifestement cette opération transparence n'a pas l'heur de plaire à tous les élus. Certains auraient-ils des choses à cacher ? Et la loi destinée à encadrer les salaires des grands patrons, elle en est où ? Aux oubliettes. Le Gouvernement a compris « que l'intérêt de la loi était moindre qu'il ne l'avait pensé. » Et c'est la présidente du Medef qui le dit non sans oublier de saluer « la bienveillance » dont a fait preuve le chef de l'Etat à leur endroit. Exit la loi donc, les grandes entreprises auront juste à se rallier à un code de bonne conduite. Concrètement le nombre de mandats des actionnaires sera limité, les retraites-chapeaux plafonnées à 45 % du salaire de référence et, surtout, les rémunérations des dirigeants de ces entreprises seront désormais soumises au vote des actionnaires. Un vote purement consultatif, c'est important de le préciser. C'est vrai que ça change tout ! Mais au fait, qui pour contrôler la bonne application de ce code de bonne conduite ?

## Le dessin

Chaque semaine notre dessinateur Babouse, revient sur l'actualité à sa manière...



## Transmanche : avis de tempête

C'est peu dire que le jugement de la commission britannique de la concurrence a fait l'effet d'un coup de tonnerre. Saisie par le groupement DFDS-LDlines pour abus de position dominante par Eurotunnel, dans le cadre du rachat des ex-navires SEAFRANCE et la relance de la compagnie MYFERRYLINK, la structure juridique anglaise a décidé de faire droit aux demandes des plaignants et surtout d'interdire à terme (6 mois) l'accès des navires de MYFERRYLINK au port de Douvres.

Si les protagonistes et les salariés de la nouvelles société s'attendaient à un certain nombre de recommandations visant à rendre plus autonome MYFERRYLINK par rapport au groupe Eurotunnel, personne n'avait vu arriver une telle extrémité, d'autant que du côté français on avait rejeté la demande des plaignants et émis un avis favorable à l'exploitation des navires sur la ligne Calais-Douvres.

Une décision qui replonge les nombreux salariés ayant vécu le naufrage de SEAFRANCE, dans un véritable traumatisme, et surtout pose la question de la pérennité des 600 emplois recréés, porte un nouveau coup à un territoire où le chômage atteint déjà plus de 18 %.

A la lecture des documents eux-mêmes, la position des britanniques apparaît véritablement extrémiste par le simple fait qu'elle n'autorise aucune solution alternative, qu'elle entendrait presque imposer à la France les lois à appliquer sur le territoire national.

En effet, première remarque de fond : la justice française n'aurait jamais dû entériner la cession des navires de SEAFRANCE au groupe EURO-TUNNEL (c'est ce qu'avancent les Anglais). C'est mal connaître la loi française, qui prévoit qu'en cas de liquidation judiciaire, les administrateurs ont l'obligation de rechercher le meilleur adjudicataire possible et ce dans le but de préserver les intérêts des personnes, des sociétés et administrations lésées par la disparition. (Inutile de vous dire que tout le monde y laisse des plumes). C'est encore mal connaître la loi française qui ne peut décider de faire des cadeaux aux amis de mes amis, entre autre à



Une demande de rencontre avec le ministre des transports est d'ores et déjà formulée afin de faire avancer le dossier.

ceux qui pensaient pouvoir acheter les navires pour presque rien : DFDS et LD LINES.

Seconde remarque de fond : alors que des procédures européennes anti position dominante existent bien, aucune d'entre elles ne se traduit dans les actes par la mise à mort d'une société. Il est toujours recommandé à celui qui occupe une position dominante de céder l'une ou l'autre de ses activités pour redescendre sous le seuil fixé par la loi.

Troisième remarque et non des moindres : la décision britannique entre en conflit avec les traités européens eux-mêmes, notamment sur la base des articles 49 et suivant du Traité qui protègent la liberté de circulation, des biens, des personnes et des capitaux.

Elle interprète aussi comme cela l'arrange la notion de position dominante, en ne prenant en compte dans ce dossier que les seules relations entre Calais et Douvres là où il serait nécessaire de prendre toutes les relations entre le territoire européen et la Grande-Bretagne pour avoir un vrai marché pertinent : Le Havre, Dieppe, Calais, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam...

La décision mise en cause a évidemment entraîné bon nombre d'interventions, dont celles de notre député Européen que vous pouvez retrouver sur [www.jackyhenin.fr](http://www.jackyhenin.fr). Elle a par ailleurs

amené la tenue d'une table ronde sur le sujet en mairie de Calais. Une réunion durant laquelle Jacky Héning a pu réaffirmer la nécessité de cohésion, d'actions fortes, du besoin de soutien sans faille du gouvernement français, mais également l'absolue nécessité de permettre aux salariés eux-mêmes d'être les acteurs de leur avenir.

Une demande de rencontre avec le ministre des transports est d'ores et déjà formulée, rencontre qui devrait permettre d'entendre les réponses que l'Etat français entend apporter à ce qui apparaît comme une agression britannique à l'encontre des intérêts nationaux.

Un dossier sur lequel nous reviendrons, très prochainement.

### Différence ?

L'intervention de Jacky Héning au Parlement européen concernant My Ferry Link (et la décision de la commission de la concurrence britannique d'interdire aux navires d'accoster à Douvres) a donné lieu à... **une ligne** dans le Nord Littoral (édition du jeudi 13 juin, P10). Dans le même temps, celle de Yann Capet à l'Assemblée nationale, sur le même sujet a donné lieu à... une grosse demi page dans l'édition du mercredi 12 juin, photo à l'appui. Mais non, Nord Littoral n'est absolument pas anti-Héning, c'est un journal parfaitement équitable et objectif. Puisqu'on vous le dit !

En attendant, vous pouvez retrouver les interventions de Jacky Héning sur son site :

[www.jackyhenin.fr](http://www.jackyhenin.fr) ou  
[www.leruse.fr](http://www.leruse.fr)



# Les salariés du CCAS s'invitent à l'inauguration de la Majest'in

Ce samedi, lors de l'inauguration officielle de la Majest'In, en présence des élus du Calaisis et de nombreuses personnalités, le syndicat SUD territoriaux s'est invité pour rappeler à madame Bouchart le sens des valeurs.

Alors que les champions de la superficialité et de l'indécence de l'actuelle majorité (municipale et communautaire) s'auto-congratulaient pour le lancement d'un bateau-moucheron (aussi inutile que dispendieux) d'autres plus responsables sont venus faire part de leur indignation.

En effet, 33 aides à domicile auxiliaires du CCAS de Calais dont les contrats ne seront plus renouvelés vont être remplacés par des emplois d'avenir (encore faut-il en trouver qui auront les compétences nécessaires). Or, la plupart des salariées concernées par une fin de contrat travaillent pour le CCAS depuis plusieurs années et ont les compétences indéniables pour occuper des postes sensibles puisqu'ils concernent le bien-être de nos anciens.

La décision de Madame Bouchart a un impact dramatique à double titre. Pour les salariées concernées, dont certaines vont se retrouver dans des situations personnelles très précaires, mais aussi pour les personnes âgées bénéficiaires des services du CCAS dont on sait à quel point le moindre changement risque de perturber le



quotidien.

Madame Bouchart invoque des dérives dans la gestion des plannings et un problème de recettes. Mais derrière cela en vérité, il y a une volonté de démanteler un service public pour favoriser des entreprises privées, comme celle de l'épouse du rédacteur en chef de son dévoué journal local (voir « Coup de griffe » page suivante). Et qu'importe si nos Calaisiens âgés doivent faire un plus gros effort sur leurs modestes retraites, l'important c'est de faire plaisir aux copains. Sans oublier, que la baisse

des recettes actuelles est consécutive à l'erreur de son cher protégé, l'ancien directeur du CCAS et directeur

actuel de l'OPH (il aura torpillé deux organismes sous l'ère Bouchart). En commettant des erreurs de calcul, en ne faisant pas rentrer certaines prestations dans les calculs budgétaires, cela aura entraîné une perte de recettes et par conséquent la baisse des financements de la part du Conseil général.

Dans ce dossier, on peut à nouveau s'apercevoir du sens des valeurs de la majorité municipale, plus prompte à dépenser l'argent du contribuable dans des futilités (pots de fleurs à 200 000 €, expositions des petits copains, jardins éternellement éphémère, réceptions somptueuses...) que dans le bien-être de leurs concitoyens les plus fragiles. L'équipe du Rusé réaffirme sa solidarité avec les salariées du CCAS et salue le combat du syndicat SUD territoriaux pour préserver un service d'intérêt public et les emplois y afférents.

## Le directeur du CCAS se fait remonter les bretelles par la mairesse

Le directeur du CCAS a été convoqué par une mairesse furieuse. La raison : l'annonce aux salariés du CCAS du remplacement de 33 aides à domicile auxiliaires par des emplois d'avenir et ses conséquences médiatiques. La remontée de bretelles aurait été mémorable, comme jamais le pauvre directeur n'en avait connu dans toute sa carrière. Des termes comme « faute professionnelle » auraient même été prononcés. Il semblerait que pour madame Bouchart, on doive laisser le personnel dans l'ignorance. Encore une belle preuve de respect pour ceux qui œuvrent au quotidien pour le bien-être de nos concitoyens !

## Poil à gratter

### Tromperie

Elle en avait fait un des arguments phares de la promotion de la navette fluviale : non seulement il s'agirait d'un élément incontournable du tourisme local (sic), mais en outre les habitants du territoire, et notamment les Coulonnois allaient pouvoir l'utiliser pour venir travailler... Et puis cette semaine, comme tout le monde, on a pris connaissance des horaires de ladite navette. Et là on s'est dit qu'une nouvelle fois Natacha Bouchart s'était employée à tromper la population. La première navette partira en effet de Coulogne à... 10 h 30 et la dernière larguera les amarres au niveau de la CIDM direction Coulogne à 16h24. S'il y a des travailleurs dont les horaires de travail peuvent entrer dans ce créneau, qu'ils nous fassent signe. A moins que Natacha Bouchart ait décidé d'aménager les horaires des employés municipaux habitant Coulogne et qui voudraient prendre ce nouveau moyen de transport...

### Intérêt touristique ?

On ne résiste pas à revenir sur le côté touristique du nouveau joujou... Sérieusement vous y croyez vous ? Nous, pas vraiment. Alors, bien sûr on va encore dire qu'on fait du « anti », qu'on critique systématiquement ce que fait la nouvelle municipalité mais on fait juste une constatation. Les milliers de touristes (ben oui, c'est comme les emplois qu'elle devait créer, forcément par milliers...)

qui embarqueront à bord de la navette auront le plaisir de découvrir la Cité internationale de la dentelle et de la mode, mais aussi Calaire Chimie, les berges pas aménagées... Ben oui, il aurait peut-être fallu commencer par là : aménager les berges. Sinon ça s'appelle mettre la charrue avant les bœufs. Nos élus qui aiment comparer notre belle ville à Paris ou Strasbourg n'ont jamais dû faire une promenade en navette dans ces villes...

### Simple naïveté ?

La presse l'a relevé dans le bilan après Festival des violons : la com' en ville était « légère » à leur goût. Il est vrai que la municipalité calaisienne a tout fait... pour passer la manifestation sous silence. Service plus que minimum dans le magazine municipal, absence délibérée d'affiches dans les espaces réservés de la ville, non, Natacha Bouchart ne voulait manifestement pas que Philippe Blet puisse se faire de la pub avec cette manifestation culturelle. Mais comme il n'est pas rancunier du tout, Phiphi a quand même accepté qu'elle vienne faire le show sur scène lors de la soirée inaugurale du Festival. Des spectateurs qui n'auraient pas été mis au parfum auraient même pu en conclure que c'est la ville qui portait la manifestation... Alors grande naïveté de la part du président de l'agglomération ou simple volonté de ménager l'actuelle maire de Calais, histoire de s'assurer une place sur la liste pour 2014 ? La réponse était dans la presse de ce lundi 17 juin...



## Hommage

La section Calaisienne du PCF se joint à l'initiative de Sud-Solidaire qui organise un rassemblement en mémoire de Clément Méric :

**ce mercredi 19 juin  
à 18 h 00  
face au théâtre de Calais**

Parlez-en autour de vous et soyons très nombreux ce mercredi pour montrer notre colère et notre volonté farouche de lutter contre le fascisme.

## On le note

On vous rappelle que l'Atelier est ouvert

**tous les vendredis soirs  
à partir 18 h 30**

alors n'hésitez pas à venir y passer un moment en toute tranquillité et entre copains. Vous pourrez ainsi vous tenir informé des dernières initiatives, décider de participer à une initiative de soutien, poser les questions qui vous trottent dans la tête.



# Piquet de grève des syndicats de la SNCF devant la gare de Calais



Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, a présenté les grandes lignes de la réforme ferroviaire, en présence de Guillaume Pepy (celui qui était déjà président de l'entreprise publique sous l'ère Sarkozy et qui avait fait tant de mal aux salariés de la SNCF et chez nous aux salariés de SEAFARNCE.

Dans cette réforme, les syndicats rejettent le projet du gouvernement, qui veut créer trois établissements publics à caractère industriel et commercial

(EPIC) et qui ouvre à un éclatement du système ferroviaire. Comme pour l'ANI (autre cadeau aux libéraux) le gouvernement, socialo-démocratique (de plus en plus) libéral, veut aller très vite et il s'agit de préparer la privatisation totale du ferroviaire imposée par l'Union européenne pour 2019 (la privatisation en Angleterre a fortement dégradé le service rendu au public avec des retards récurrents, des conditions de transport indignes et causé des catastrophes ferroviaires très meurtrières).

L'éclatement possible de la SNCF en plusieurs entités alarme les syndicats de cheminots qui redoutent un morcellement du système ferroviaire. Alors que les salariés exigent le règlement de la dette par l'Etat, le gouvernement propose de régler ce sujet par des gains de productivité au détriment

de l'emploi, des salaires, des conditions sociales et de travail, des conditions d'accueil et de sécurité des usagers...

Cette réforme ne doit pas se faire sans l'expertise des cheminots, sans l'avis des usagers et de la population.

Un débat public s'impose.

## Intervention de Jacky Hénin au Parlement européen

Les résultats des paquets ferroviaires sont accablants. Le fret, de l'aveu même des rapporteurs, recule alors que le transport routier émettant des millions de tonnes de CO2 a, lui, encore progressé. Les infrastructures périclitent faute de financement. Dans une concurrence absurde contre l'avion, on privilégie la grande vitesse au détriment du cadencement local et de l'effet réseau régional. L'ouverture se traduit par toujours moins de services aux usagers. Malgré de très timides affirmations de principe sur les conditions d'emploi, on nous propose, encore et toujours, d'aller plus loin dans la désintégration des entreprises ferroviaires. C'est contreproductif et très dangereux pour la sécurité ferroviaire. Cela fait fi, au nom du dogme libéral, de décennies de culture technique cheminote.

Au contraire, il faut reconstruire des entreprises ferroviaires nationales publiques intégrées allant des infrastructures jusqu'à la définition des matériels, en passant par les secteurs voyageurs et fret ainsi qu'à la recherche et développement. Puis, à partir de là, nous pourrions construire un pôle public ferroviaire européen sous la forme d'un groupement d'intérêt économique. Le financement des grandes infrastructures ferroviaires pourrait être assuré par la banque d'investissement européenne. La finalité de l'Europe ferroviaire ne doit pas être qu'un centre de profit financier pour quelques groupes, elle doit être de répondre aux besoins de mobilité des citoyens d'Europe et à la nécessité de transport de matières sûres et écologiques : les marchandises.

## Débrayage à Alcatel



Dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (*Les entreprises dans lesquelles sont constituées une ou plusieurs sections syndicales d'organisations représentatives doivent engager, chaque année, une négociation sur de nombreux thèmes prévus par le Code du travail*), aucun accord n'ayant été trouvé avec la direction, l'intersyndicale CGT, CFDT, FO et CFE-CGC a décidé d'engager un mouvement de protestation.

C'est sous la forme d'un débrayage continu que les salariés d'Alcatel ont décidé d'appuyer leurs revendications. Un wagon destiné à un gros client russe est bloqué et l'embarquement arrêté 1 h la nuit et le jour. Les demandes des salariés reposent sur une augmentation des salaires d'environ 3,5 %, des promotions internes et des primes. Depuis le 6 juin, les négociations sont bloquées et le dialogue avec la

direction est rompu.

Par ailleurs, alors que la rumeur de revente de l'usine est toujours persistante, les salariés sont pour l'instant toujours dans le flou sur ce sujet (une réunion aura lieu prochainement à Paris).

La Direction d'Alcatel chercherait des subventions auprès des collectivités locales et des instances européennes (communauté d'agglomération, Région, FEDER pour l'Europe). Les subventions recherchées s'élèveraient à 27 millions

d'euros et pourraient être destinées à réaliser une nouvelle entrée, agrandir la partie recherche-développement et remplacer quelques machines vieillissantes. Par contre, il semblerait que la partie production ne soit pas concernée, ce qui est inquiétant pour l'avenir et mériterait un examen vigilant des éventuels « subventionneurs » publics.

Contrairement à ce que l'on pourrait laisser croire, l'usine ALCATEL de Calais se porte plutôt bien, puisqu'après avoir réalisé 130 millions d'euros de bénéfices l'an dernier, elle va récupérer un marché important de capteurs sous-marins de détection du pétrole pour de grosses compagnies pétrolières. Des perspectives qui pourraient permettre à la direction d'ALCATEL, avec un peu de bonne volonté, d'accéder à la demande bien légitime de ses salariés.

## Coup de griffe

### ➤ Délit de favoritisme ?

Cette semaine, Nord Littoral a consacré, une nouvelle fois, une page entière à l'Aide à Domicile en Activités Regroupées (ADAR). Très régulièrement l'association a droit aux honneurs du journal local. Sous couvert de promouvoir une nouvelle activité, on en profite pour évoquer les activités de l'ADAR dans son ensemble. Très bien. Tant mieux pour eux pourrait-on même dire. Seulement voilà, bizarrement dans le même temps le journal se borne à passer sous silence d'autres associations qui ont les mêmes activités. Parmi celles-ci l'association Soins et Santé dont Jacky Hénin est président et qui a quant à elle déjà été victime par le journal d'articles mensongers jamais corrigés (voir Rusé n°211).



Un hasard ? Pas vraiment. Figurez-vous que des relations toutes particulières lient le journal et l'ADAR. A ceux qui ignoreraient encore, signalons que l'ADAR est dirigée par Isabelle Hénon, femme de Philippe Hénon, rédacteur en chef du Nord Littoral et anti-Hénin viscéral. De la publicité déguisée et gratuite pour cette association à qui la loi interdit, comme à ses consœurs, de faire de la publicité...

Normal ? Pour les journalistes du Nord Littoral, oui... manifestation. Nord Littoral, journal de promotion des copains (Bouchart and co) et de la famille ? Mais non voyons, il s'agit d'un journal neutre, objectif et... équitable. En voilà d'ailleurs un nouvel exemple...