

Numéro 27 - 7 juillet 2018

Le Fonds national des corridors commerciaux

**Des fonds publics utilisés pour accroître
l'intégration du Canada à des intérêts
privés mondiaux**

- K.C. Adams -



Le Fonds national des corridors commerciaux

- Des fonds publics utilisés pour accroître l'intégration du Canada à des intérêts privés mondiaux
- Des fonds fédéraux pour l'importation d'automobiles européennes directement en Colombie-Britannique
- Le port de Nanaimo sera un point de manutention de véhicules importés
- Les différents projets de corridors pour payer les riches à Vancouver

Cinquième anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic

- Les monopoles ferroviaires et les gouvernements doivent rendre des comptes! - *Pierre Chénier*

Les élections du 1er juillet au Mexique

- Expression d'une irrésistible volonté de changement! - *Claude Brunelle*
- Mouvement du peuple mexicain pour s'investir du pouvoir souverain - *Correspondant du LML*

La résistance continue de grandir aux États-Unis

- Les manifestations du 30 juin dans tous les États défendent les droits des immigrants, des réfugiés, des familles et des enfants
- La rivalité des autorités contribue au danger de guerre civile

Deuxième anniversaire du référendum sur le Brexit

- Hystérie et division
- Le gouvernement britannique ne peut concilier sa direction antisociale et proguerre avec les besoins du peuple - *Workers' Weekly*

Le Fonds national des corridors commerciaux

Des fonds publics utilisés pour accroître l'intégration du Canada à des intérêts privés mondiaux

- K.C. Adams -



Port de Vancouver avec les voies ferrées à l'avant-plan

Deux sociétés ferroviaires privées, le Canadien National et le Canadien Pacifique, vont recevoir 200 millions de dollars de fonds fédéraux du Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada. Cet argent de l'État va servir à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire qui dessert le port de Vancouver. Une valeur fixe sera ainsi ajoutée à l'infrastructure que possèdent et contrôlent ces sociétés ferroviaires privées, toutes deux possédées et contrôlées internationalement, principalement à partir des États-Unis. Cet argent de l'État pour payer les riches fait baisser l'investissement privé des sociétés privées dans les moyens de production fixes qu'elles utilisent dans leurs opérations, avec pour effet d'augmenter leur taux de profit.

L'infrastructure financée par l'État sert aussi les importateurs et les exportateurs actifs dans le commerce mondial. Le financement fédéral des moyens de transport des corridors commerciaux pour l'importation et l'exportation consolide et renforce la direction de l'économie canadienne axée sur l'importation et l'exportation. Cette direction laisse les travailleurs à la merci des

oligarques de l'économie mondiale qui achètent les biens que produisent les Canadiens, en particulier la matière première extraite et certains biens comme les véhicules. La grande dépendance sur le commerce international représente des risques pour les Canadiens comme on le voit à la chute soudaine du secteur du pétrole à l'échelle internationale ces dernières années[1] et aux tarifs imposés par les États-Unis sur le bois-d'oeuvre, l'acier et l'aluminium et à la menace de tarifs sur les véhicules assemblés au Canada. Les Canadiens ne contrôlent pas leur bien-être et leur sécurité économique car ce contrôle dépend de ce que veulent les oligarques mondiaux et leurs représentants politiques comme le président des États-Unis.



Une économie qui dépend des exportations et des importations ne peut pas garantir les droits et le bien-être des Canadiens et leur contrôle sur les affaires qui les concernent parce que l'économie dont tous dépendent est entre les mains d'oligarques mondiaux et de ce qui sert leurs intérêts privés. Pour réaliser la sécurité économique à la base des droits et du bien-être du peuple, il faut développer une économie diversifiée qui subvient à ses besoins et qui

repose sur la circulation des biens dans le pays, en particulier les biens et les services qui élèvent le niveau de vie, d'éducation et de santé des Canadiens. Les exportations et les importations doivent servir l'économie qui subvient à ses besoins en venant la renforcer au moyen de l'avantage et du développement mutuels apportés par le commerce international avec d'autres peuples et leurs États.

Le Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada constitué de milliards de dollars pour payer les riches n'est pas conçu pour construire une économie diversifiée subvenant à ses besoins, mais pour servir l'intégration de l'économie canadienne au système impérialiste d'États et pour accroître le contrôle des oligarques mondiaux sur le Canada et sur les Canadiens. Les ressources du Canada et le temps de travail des Canadiens sont utilisés pour la concurrence violente que se livrent les cartels internationaux cherchant à dominer leur secteur et à étendre cette domination au-delà du secteur. La concurrence entre les oligarques pour le contrôle ne peut mener qu'à des guerres et à la destruction et l'insécurité constantes.



Les stratagèmes pour payer les riches concentrent encore plus la richesse sociale, le pouvoir et le privilège dans les mains de quelques-uns au détriment de la majorité. Seule la classe ouvrière organisée, investie de pouvoir et déterminée à défendre les droits de tous et à bâtir une nation moderne subvenant à ses besoins peut donner naissance à une nouvelle direction de l'économie marquée par la stabilité. C'est le temps maintenant de prendre en main cette tâche !

***Arrêtez de payer les riches !
Augmentez les investissements dans les programmes sociaux !
Donnons-nous du pouvoir pour prendre contrôle de nos vies et de la direction
de l'économie !***

Note

1. De concert avec la guerre ouverte et les conspirations pour imposer des changements de régime, les impérialistes américains ont décidé suite à la crise économique de 2008 de déclencher une guerre économique destructrice contre tout État aspirant à utiliser ses ressources pétrolières comme moyen de bâtir une économie indépendante et diversifiée. Le front impérialiste mené par les États-Unis a entrepris de détruire ou de perturber l'économie de la Russie, du Venezuela, du Brésil, du Nigéria et de l'Équateur et d'accroître la pression sur l'Iran, l'Angola, le Mexique, le Canada, l'Indonésie, l'Argentine, la Norvège et bien d'autres. La production pétrolière du Canada, surtout celle des sables bitumineux de l'Alberta, a été sérieusement touchée.

Des fonds fédéraux pour l'importation d'automobiles européennes directement en Colombie-Britannique



Port de Nanaimo

Le 20 juin, le gouvernement fédéral a annoncé que 6,3 millions de dollars issus du Fonds national des corridors commerciaux serviraient à la construction d'un centre de traitement des véhicules importés au Port de Nanaimo sur l'île de Vancouver. Ce centre de traitement de l'importation des véhicules en provenance de l'Europe est une coentreprise des compagnies privées Western Stevedoring et de la division automobile de SSA Marine. Les deux compagnies appartiennent à FRS Capital Corp. et sont contrôlées par ce cartel mondial dont le siège social est à Seattle.

Selon l'annonce faite par le gouvernement, les fonds fédéraux serviront à « réaménager le quai général existant en terminal de marchandises multifonction avec un centre de traitement des véhicules d'importation de 5 574 mètres carrés, où les automobiles arrivant au Canada en provenance de l'Europe seront améliorées pour répondre aux standards canadiens - on prévoit que de 10 000 à 12 000 véhicules y seront traités annuellement ». Aucune information n'est disponible sur qui va gérer le centre et quand il sera construit, mais FRS, par le biais de ses filiales, gère déjà des centres portuaires partout dans le monde, y compris le port de Vancouver.

Le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, a dit que le projet serait financé par les fonds

publics en vertu du Fonds national des corridors commerciaux. Dans un communiqué de presse, le gouvernement dit que le projet va améliorer la chaîne d'approvisionnement d'automobiles importées au Canada en réduisant les importants goulots d'étranglement. Entretemps, il existe des inquiétudes très réelles au sujet de la sécurité de la production automobile au Canada.



Selon Garneau : « Les projets individuels sont évalués au mérite et nous avons trouvé que ce projet a beaucoup de mérite et qu'il sera bon au niveau local et qu'il rendra notre système de transport, surtout pour ce qui est des véhicules importés, plus efficace. »

Comment l'octroi de fonds publics à une compagnie étrangère pour qu'elle construise et gère possiblement un centre d'importation de véhicules fabriqués à l'étranger contribue à l'économie canadienne n'est pas expliqué. Cette annonce est faite dans un contexte de haute incertitude où les usines de fabrication d'automobiles et de pièces automobiles de même que la production de bois d'oeuvre, d'aluminium et d'acier sont menacées par les États-Unis.

Les Canadiens doivent discuter d'une direction alternative pour l'économie qui commence par la construction d'une économie canadienne diversifiée et autonome qu'ils contrôlent. Une économie ne devrait pas et ne peut pas dépendre du commerce international pour sa stabilité, sa sécurité de base et sa reproduction élargie.

Le gouvernement fédéral prétend protéger l'intérêt national et l'industrie manufacturière en imposant des tarifs en riposte aux produits américains, mais il se sert néanmoins des fonds publics pour élargir les importations de véhicules en provenance de l'Europe. Ces mesures et d'autres actions de ce genre exposent les libéraux en tant que combinards opposés à l'édification d'une économie nationale stable et sécurisée. C'est seulement sur la base de la stabilité et de la diversité au niveau de l'économie domestique - en particulier des secteurs de base comme l'industrie manufacturière, l'extraction et la transformation des matières premières à des fins domestiques et au développement des services publics et des programmes sociaux - que le Canada peut entretenir un commerce international avec les pays qui le désirent sur la base de l'avantage et du développement réciproques.

Plutôt que de chercher une nouvelle direction pour l'économie, le gouvernement fédéral a cédé les relations commerciales internationales aux cartels mondiaux qui se font la lutte dans des conflits souvent brutaux pour des marchés, des matières premières, des travailleurs à bon marché qu'ils peuvent exploiter et des régions qu'ils cherchent à contrôler par des guerres prédatrices. Aux yeux des cartels mondiaux, le Canada est un vaste territoire dont ils peuvent exploiter les matières premières, ou encore un marché de consommation pour leurs produits fabriqués par leurs filiales partout dans le monde. Ils s'opposent à tout pas vers l'avant pour un développement indépendant, diversifié et stable d'une économie canadienne subvenant à ses besoins et contrôlée par les Canadiens.



Les cartels mondiaux contrôlent complètement la production canadienne de véhicules, d'acier et

d'aluminium, ce qui rend les travailleurs canadiens dans ces secteurs et l'économie entière particulièrement vulnérables aux rivalités intenses et continues entre les oligopoles mondiaux et leur lutte pour l'hégémonie.

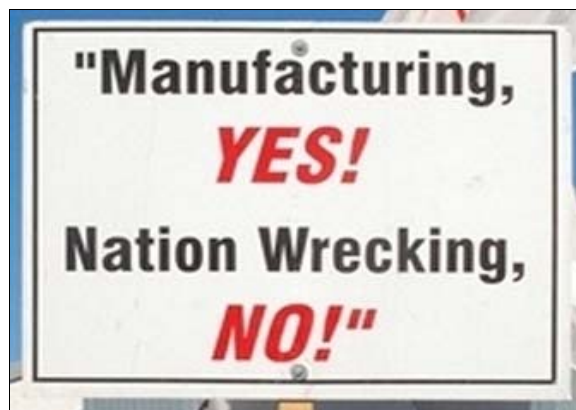
En Colombie-Britannique, le gouvernement Trudeau et le gouvernement provincial considèrent la province avant tout comme une source d'extraction de matières premières pour l'exportation, et les basses terres du fleuve Fraser un havre où les oligarques déposent - certains diraient blanchissent - leur richesse sociale excédentaire. Le gouvernement Trudeau fournit des fonds publics pour intensifier l'exportation de matières premières tel le bitume brut par l'oléoduc Trans Mountain et l'importation de biens manufacturés comme les véhicules européens. L'heure est venue d'une nouvelle direction pour l'économie.

Le port de Nanaimo sera un point de manutention de véhicules importés

Michelle Corfield, présidente de l'Administration portuaire de Nanaimo, fait le commentaire douteux que le point de manutention de véhicules européens importés, qui sera financé par le gouvernement fédéral et sera construit et probablement exploité par un cartel mondial basé à Seattle, est « un projet d'initiative locale ». Quel rapport ce projet entretient-il avec une initiative locale si ce n'est le temps de travail des travailleurs locaux ? Tout ce qui est associé au projet, à l'exception du temps de travail des travailleurs locaux, n'a rien de local et ne constitue pas un facteur de stabilité et de sécurité pour l'économie régionale ou canadienne. Mis à part les salaires et les avantages sociaux pour les travailleurs locaux, presque toute la nouvelle valeur sera drainée de l'économie de la Colombie-Britannique avec l'argent utilisé pour acheter les véhicules. Dès le départ, les fonds d'investissement du gouvernement fédéral doivent être cédés à des intérêts privés situés à l'extérieur de la région dans le but d'importer des voitures fabriquées en Europe. Le seul aspect local sera le temps de travail de la classe ouvrière de Nanaimo.

Le conseiller Ian Thorpe, maire suppléant de Nanaimo, ne voulant pas être en reste quant à la « création d'emplois », a dit : « C'est un formidable coup de pouce à notre économie locale, aux emplois locaux et c'est exactement ce dont nous avons besoin. Ce sont de très bonnes nouvelles pour Nanaimo. »

Il convient de noter que l'économie de la Colombie-Britannique ne possède pratiquement pas de secteur de fabrication d'acier ou de véhicules. L'économie de la Colombie-Britannique n'a presque pas de secteur manufacturier sauf la construction et le développement de logiciels. L'économie de la Colombie-Britannique est fortement axée sur l'extraction de matières premières pour l'exportation. Le secteur forestier de l'Île de Vancouver est en proie à des pressions terribles depuis des années et a connu son lot de fermetures d'usines de pâtes et papier et de scieries.



À titre d'information

« Une nouvelle installation de traitement de véhicules d'importation européenne est prévue au quai général de Nanaimo - Les voitures destinées aux concessionnaires de la Colombie-

Britannique seront importées, traitées et livrées via Nanaimo. » - Extraits d'un article d'avril du Bulletin de Nanaimo, avec les commentaires du *LML* entre parenthèses doubles :

« L'élargissement du canal de Panama a augmenté les possibilités industrielles et d'emploi à Nanaimo grâce à une nouvelle installation d'importation et de traitement d'automobiles qui entrera en service au quai général de l'Administration portuaire de Nanaimo en janvier.

« L'Administration portuaire de Nanaimo, Western Stevedoring et son organisation affiliée, la division automobile de SSA Marine aux États-Unis, ont annoncé [le 17 avril] une coentreprise qui réaménagera le quai général de Nanaimo en un terminal polyvalent qui abritera une installation de traitement des véhicules d'importation où les voitures importées d'Europe au Canada subiront des modifications pour qu'elles respectent les normes canadiennes ...

« Ewan Moir, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Nanaimo, a dit : « Ce [grand entrepôt] est l'installation où les véhicules entrent en tant que véhicules européens de fabrication standard et - je ne dirais pas qu'ils sont convertis - sont transformés en un véhicule canadien. Les autocollants français-anglais sont apposés, le logiciel [GPS] est mis à jour avec toutes les cartes particulières à l'Amérique du Nord, et toute autre activité requise pour rendre les automobiles canadiennes se fera dans le centre de traitement des véhicules.

((Selon Moir, mettre des autocollants français-anglais et ajouter des cartes nord-américaines rendent les véhicules canadiens !))

« Le fait d'avoir un centre à Nanaimo soulage les problèmes de distribution que rencontrent les constructeurs européens en étant limités à Halifax en Nouvelle-Écosse comme endroit pour débarquer des véhicules destinés au marché canadien, ce qui signifie que les véhicules doivent être transportés par camion ou par train vers les destinations canadiennes. Les nombreuses étapes de chargement et de déchargement peuvent créer des goulots d'étranglement logistiques coûteux en argent et en temps durant le processus de livraison. Et les concessionnaires de véhicules se sont plaints du coût des terrains dans les basses terres pour entreposer leurs voitures en inventaire.

((Cela laisse supposer que l'installation de traitement de Nanaimo subventionnée par le fédéral soustraira des emplois à Halifax et ailleurs dans l'économie canadienne pour faciliter l'importation de véhicules fabriqués à l'étranger vers la Colombie-Britannique et les Prairies.))

« Le transport maritime direct de véhicules destinés à des concessionnaires de l'Île de Vancouver, des basses terres du Fraser (Lower Mainland) et de l'Ouest canadien en provenance d'Europe vers Nanaimo est devenu possible lorsque le canal de Panama a été élargi, ce qui a permis à de grands navires de transport de véhicules de l'emprunter en route vers les ports de la côte ouest.

« Moir dit que la première phase du projet utilisera environ sept hectares de terrain du quai général et commencera à traiter environ 10 000 à 12 000 véhicules par an. La deuxième phase du projet doublera la taille de l'installation qui pourrait traiter jusqu'à environ 40 000 véhicules par an dès 2024.

« Les voitures seront traitées ici à Nanaimo, puis les concessionnaires se feront livrer les voitures qu'ils recherchent pour leurs clients de Nanaimo vers les basses terres du Fraser », a dit Moir.

Les différents projets de corridors pour payer les riches à Vancouver

Dans son budget 2017, le gouvernement Trudeau a fourni au Fonds national des corridors commerciaux deux milliards de dollars d'argent fédéral disponible qui s'ajoutent aux 5 milliards de la Banque de l'infrastructure du Canada, en tant que stratagèmes pour payer les riches pour construire l'infrastructure et faciliter le commerce des oligarques mondiaux et l'intégration militaire aux États-Unis.

Les projets de corridors de commerce du port de Vancouver comprennent :

- l'amélioration du système de ventilation existant du tunnel ferroviaire Thornton pour que davantage de trains puissent emprunter le tunnel ;
- l'amélioration du corridor ferroviaire en construisant 5,5 kilomètres de voie ferrée à côté du corridor à deux voies existant ;
- la conception et la surélévation de Douglas Road de manière à ce que cette dernière passe au-dessus du corridor ferroviaire existant du Canadien National pour que les trains puissent passer plus souvent et plus rapidement ;
- la construction d'une nouvelle voie d'évitement de 9,4 km et la reconfiguration des opérations de triage dans le corridor ferroviaire du Canadien Pacifique le long de la rive sud de la baie Burrard dans les villes de Vancouver et Burnaby ;
- un investissement additionnel de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser, une agence fédérale, pour la conception et la construction d'une voie secondaire de 4,2 km du Canadien National parallèle à la ligne existante de la baie Burrard, dans la ville de Vancouver ;
- toujours pour faciliter les opérations ferroviaires, la construction du pont d'étagement de la Centennial Road, une structure de viaduc surélevée à deux voies de 600 mètres de longueur, le prolongement de 600 mètres des deux voies existantes de Waterfront Road et le réalignement de 350 mètres de la rue Commissioner.

(Source : Gouvernement du Canada et ReNew Canada)

Cinquième anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic

Les monopoles ferroviaires et les gouvernements doivent rendre des comptes!

- Pierre Chénier -



Le 6 juillet 2018 est le cinquième anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic, une des pires catastrophes ferroviaires de l'histoire du Canada. Dans la soirée du 5 juillet, la communauté de Lac-Mégantic a participé à une marche silencieuse qui s'est terminée au cimetière où sont

enterrées plusieurs des victimes de la tragédie. Le 6 juillet au matin, une messe commémorative a été suivie de l'inauguration de l'« Espace de mémoire », un site où les gens pourront se rassembler et discuter de ce qu'ils ont vécu depuis cette nuit fatidique et discuter de leur avenir. Les gens de Lac-Mégantic ont lutté sans relâche depuis la tragédie du 6 juillet 2013 pour rebâtir leur vie, une chose qui est impossible si la sécurité ferroviaire n'est pas améliorée. À cet égard, les gouvernements fédéral et du Québec ont finalement confirmé qu'une voie de contournement, une des revendications de la communauté que les gouvernements avaient d'abord ignorée, va être construite pour que des produits dangereux ne passent plus par le centre-ville de Lac-Mégantic. Les communautés ferroviaires affectées par des déraillements de train qui continuent de se produire de façon régulière au Québec, au Canada et aux États-Unis sont inspirés par la détermination qu'a manifestée la communauté de Lac-Mégantic, avec l'appui des gens de partout au Québec.

Il y a cinq ans, en fin de soirée le 5 juillet, un convoi de trains de marchandises constitué de cinq locomotives et de 72 wagons non conçus pour transporter le type de pétrole brut qu'ils contenaient, a été laissé sans surveillance pour la nuit à Nantes, en Estrie. Vers une heure du matin, le train s'est mis à descendre de lui-même la pente menant à Lac-Mégantic. Il a fallu peu de temps pour que 63 wagons déraillent en plein centre-ville, déversant leur contenu et entraînant une série d'incendies et d'explosions d'envergure catastrophique. Quarante-sept personnes ont été tuées, de nombreuses autres blessées et le centre-ville a été rasé. Les sols ainsi que la rivière Chaudière et le lac Mégantic lui-même ont été lourdement contaminés par les déversements de pétrole brut. Cinq ans plus tard, de nombreux résidents de Lac-Mégantic souffrent toujours de syndromes post-traumatiques causés par la catastrophe.

Il y a eu de nombreux déraillements de trains transportant du pétrole brut depuis la tragédie du 5 juillet 2013. Qu'on pense à celui de Casselton au Dakota du Nord en décembre 2015, à celui qui s'est produit près de Plaster Rock au Nouveau-Brunswick en janvier 2014 et à cet autre près de Gogama dans le nord de l'Ontario en mars 2015. Tous étaient des Lac-Mégantic en puissance et l'absence de pertes de vie est due uniquement au fait que les déraillements et les explosions se sont produits à quelques kilomètres de zones densément peuplées.

Dans un rapport récent sur les accidents ferroviaires au Canada en 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) écrit que 1091 accidents ferroviaires lui ont été signalés cette année-là, ce qui représente une hausse de 21 % par rapport aux 900 accidents enregistrés en 2016, et un nombre égal à la moyenne décennale (2007 à 2016) de 1092 accidents.

En 2017, 115 accidents de train transportant des marchandises dangereuses ont eu lieu. Ce nombre est en hausse comparativement à 101 en 2016, mais en baisse comparativement à la moyenne décennale de 138. Il y a eu 4 accidents avec déversement de marchandises dangereuses en 2017, par rapport à 1 en 2016, et ce nombre correspond à la moyenne sur dix ans. Les accidents ferroviaires ont entraîné la mort de 77 personnes en 2017. Ce nombre est en hausse par rapport à 2016 (66) et est comparable à la moyenne décennale de 76. En 2017, il y a eu 206 accidents en voie principale, ce qui constitue une hausse de 18 % par rapport aux 175 enregistrés en 2016 et de 9 % par rapport à la moyenne décennale de 190. Le taux d'accidents en voie principale en 2017 était de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale ; il s'agit d'une hausse de 12 % par rapport au taux de 2,3 en 2016 et de 7 % par rapport à la moyenne décennale de 2,4. Il est également troublant que les



cas de trains partant à la dérive a augmenté de 10 % durant les cinq dernières années. La majorité s'est produit dans les cours de triage mais certains se sont aussi produits hors des cours, dont un près de Toronto en 2016 où des produits liquides hautement inflammables faisaient partie du convoi.

Le fait demeure que trois ans après la tragédie de Lac-Mégantic, les dangers à la vie humaine, aux maisons et aux installations et à l'environnement sont plus grands aujourd'hui que jamais à cause de la négligence criminelle des monopoles ferroviaires. Ceux-ci reconnaissent comme leur responsabilité première et leur tâche la plus urgente d'accroître leur capacité concurrentielle face aux autres transporteurs nationalement et internationalement, et cela à n'importe quel prix, et le gouvernement refuse de les rendre redevables de leurs actions. De plus en plus, ils disent aussi que c'est le facteur humain qui est la cause des accidents et des tragédies et que, si l'on ne mécanise pas le processus à 100 %, en éliminant les travailleurs, la sécurité ferroviaire va continuer de se détériorer et d'être sujette à l'« erreur humaine ».

Cette propagande qui blâme les travailleurs pour les accidents criminalise leur comportement et sert à justifier l'élimination d'une grande quantité de travailleurs du secteur ferroviaire. Elle expose la conception du monde antiouvrière et antihumaine des monopoles ferroviaires et des gouvernements qui leur donnent tout pouvoir d'agir comme bon leur semble. La technologie nouvelle ne pourra pas rendre le secteur ferroviaire plus sécuritaire tant que l'industrie est mue par le profit privé réalisé sur la base de l'activation du facteur antihumain et de l'anticonscience. Par exemple, l'augmentation des cas de trains qui partent à la dérive se produit alors que les sociétés ferroviaires utilisent des travailleurs avec peu d'expérience équipés de systèmes informatisés de commande à distance, appelés lococommandes, qui fonctionnent le long des trains pour assembler et désassembler les wagons. Ce travail devrait être fait par des ingénieurs de locomotive expérimentés dirigeant l'opération de la locomotive elle-même.



Les monopoles ferroviaires comme le CP exercent une pression énorme sur leurs employés de bureau pour qu'ils deviennent ingénieurs de locomotive. Cela prend des années d'expérience à des travailleurs avant qu'ils ne puissent devenir des ingénieurs de locomotive capables d'assumer leurs responsabilités. On demande aux employés de bureau de participer à un programme de formation comprenant des simulateurs à la technologie de pointe qui recréent les différentes situations auxquelles ils pourraient avoir à faire face. Pourquoi ne pas former les ingénieurs de locomotive avec ces technologies de pointe ? On exerce un préjugé contre les travailleurs plus âgés en disant que les jeunes maîtrisent mieux ces technologies, mais cela n'explique pas pourquoi le développement d'une nouvelle technologie est utilisé pour dresser une section des travailleurs contre l'autre, attaquer les syndicats et abaisser le niveau de vie de tous les travailleurs et mettre en danger la sécurité des travailleurs et du public. Ces travailleurs, qui pour la plupart sont des employés de bureau, sont formés puis forcés de conduire les trains sans qu'ils puissent profiter du facteur humain clé que représente l'appui organisé de leurs collègues de travail et de leurs syndicats. Ces travailleurs rapportent qu'ils sont très préoccupés d'être forcés de conduire des trains longs et lourds à des vitesses rapides, parfois avec du matériel dangereux dans le convoi, sans avoir le support humain adéquat. Ils rapportent qu'il y a eu de nombreux quasi accidents qui auraient pu causer des morts parmi eux et dans le public si l'accident s'était produit.

Un autre exemple de la pression exercée sur les travailleurs est celui où, au nom de la sécurité, certains monopoles ferroviaires aux États-Unis ont recours à des drones pour espionner les employés pendant qu'ils travaillent, ce qui est très non sécuritaire parce que cela prive les

travailleurs de la tranquillité d'esprit et de la concentration dont ils ont besoin pour faire leur travail.

Pendant ce temps, tandis que tout cela se déroule, les gouvernements fédéral et provinciaux refusent de prendre les mesures nécessaires pour restreindre la capacité des monopoles ferroviaires d'agir de façon aussi aventurière et d'attaquer le facteur humain. Plus les monopoles et les gouvernements parlent du « chagrin » qu'ils ressentent face à ces tragédies et prétendent prendre des « mesures », plus leur discours est en contradiction directe avec le diktat qu'ils appliquent en pratique. Ils mettent les intérêts privés des monopoles ferroviaires au-dessus de la société, là où ils n'ont pas de comptes à rendre à des gens déterminés et organisés pour leur faire rendre des comptes, comme les gens de Lac-Mégantic.

Lac-Mégantic a produit un éveil tragique et profond au fait que c'est la vision et la pratique néolibérales voulant que toutes les ressources de la société soient mises à la disposition des monopoles mondiaux menant directement à l'autoréglementation des entreprises ferroviaires et à la négligence criminelle qui causent anarchie et chaos. Il en est de même des efforts concertés des propriétaires privés et du gouvernement pour blâmer les travailleurs. Les gens de Lac-Mégantic n'ont pas accepté cet état de fait et ils ont persisté dans la lutte pour obtenir des mesures immédiates, menant finalement à l'obtention de la voie de contournement pour éviter que la voie ferrée traverse la ville. C'est par cette politique pratique que la sécurité peut être renforcée selon les normes les plus élevées en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs requis, l'entretien et les autres aspects pertinents.



Les résidents soulignent le 3e anniversaire de la tragédie avec la demande d'une voie de contournement, le 10 juillet 2016.

Les monopoles ferroviaires privés et les gouvernements à leur service créent des dangers pour la vie des travailleurs des communautés ferroviaires et du public. Cela ne doit pas passer !

En ce cinquième anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic, nos pensées sont avec la communauté de Lac-Mégantic et tous ceux au Québec qui ont perdu des parents ou des amis dans cette tragédie.

Les élections du 1er juillet au Mexique

Expression d'une irrésistible volonté de changement!

- Claude Brunelle -



Célébration de la victoire sur la place El Zócalo à Mexico le soir le l'élection, le 1er juillet 2018

Dans ce que plusieurs qualifient de véritable tsunami électoral, le peuple mexicain a manifesté son désir de changement le 1er juillet en élisant Andrés Manuel López Obrador (AMLO) et sa coalition Juntos Haremos Historia (« Ensemble nous ferons l'histoire ») à la présidence de la République. En plus de favoriser AMLO comme président du pays, les Mexicains ont également donné une majorité absolue dans les chambres du Congrès à la coalition formée de de Mouvement pour la régénération nationale (MORENA), du Parti des travailleurs (PT) et du Encuentro Social (PES). De plus, la coalition d'AMLO a remporté cinq des neuf postes de gouverneurs d'État en jeu.

Le même phénomène s'est reproduit à travers tout le pays pour ce qui est des maires et des conseillers. Plus de 50 % des quelques 17 000 postes contestés à ce niveau de gouvernement ont été remportés par les candidats de la coalition Juntos Haremos Historia.

C'est ainsi que plus de 63 % des quelques 89 millions de citoyens inscrits au registre électoral (45 % d'entre eux âgés de 18 à 35 ans, dont beaucoup qui votaient pour la première fois) ont décidé de mettre un terme à 78 années de domination du Parti révolutionnaire institutionnel (PRI), dont 36 années de politiques néolibérales imposées au peuple mexicain par le PRI et le Parti action national (PAN).

Le peuple a dit Assez ! aux vieux partis qui ont détruit le tissu social, pactisant avec le crime organisé, imposant une politique de peur, d'enlèvements et d'assassinats à l'encontre des leaders sociaux, des communautés, des journalistes d'enquête ou des candidats aux postes de gouvernement locaux. L'expression du désir de changement a été telle que le PRI, le PAN et leurs



alliés comme le Parti de la révolution démocratique (PRD), Nueva Alianza et Parti vert écologiste (PVEM) se retrouvent complètement décimés à l'échelle nationale de la République.

En rejetant ces partis, le peuple a rejeté les politiques antipeuple et antinationales appliquées depuis des décennies. Au cours des 36 dernières années, les citoyens du Mexique ont vu leurs ressources naturelles livrées aux pillages des minières, principalement canadiennes, à qui plus de 25 % du territoire national a été donné en concessions au détriment des droits ancestraux des communautés autochtones qui y habitent. L'agriculture du pays a été détruite à tel point que le Mexique créateur des diverses espèces de maïs doit maintenant importer ses semences des États-Unis. Les ressources énergétiques ont toutes été privatisées et remises entre les mains des grandes multinationales étrangères. La dernière privatisation en liste fut celle des ressources pétrolières, point d'orgueil des Mexicains, dont les revenus servaient à garantir un système d'éducation et de santé moderne. De pays producteur, le Mexique est devenu pays importateur de pétrole raffiné, de sorte que des quelques 850 000 barils quotidiens nécessaires à la consommation intérieure, il doit maintenant en importer plus de 650 000 des États-Unis. S'ajoute à cela le fait que les Mexicains ont dû affronter une restructuration des arrangements étatiques affectant les lois du travail, la santé, l'éducation, les pensions, la sécurité et la justice, tous allant dans la direction de favoriser les droits des grandes multinationales au détriment de ceux du peuple.

Le rejet du vieux régime est également et surtout le rejet d'un système de corruption et d'impunité à un degré inimaginable, étendu dans toutes les sphères gouvernementales et les institutions publiques autant au niveau fédéral qu'au niveau des États et des municipalités. Plus de la moitié du peuple vit dans la pauvreté extrême dans laquelle la dignité humaine est bafouée et la vie d'un être humain a moins de valeur qu'une poignée de pesos.



C'est donc les yeux bien ouverts que le peuple mexicain a décidé de dire qu'il voulait un changement et opté pour le projet national d'Andrés López Obrador. Ce dernier affirme qu'il mettra fin à la corruption, créera des emplois en favorisant le développement d'une économie axée sur une production nationale, universalisera dès sa prise de pouvoir en décembre une pension mensuelle pour les personnes âgées, offrira des bourses d'études et de travail à la jeunesse, pour ne nommer que ces quelques mesures, en plus d'une politique extérieure de non-ingérence dans les affaires de pays souverains, de résolution pacifique des conflits et de

relations d'amitié avec tous les peuples et gouvernements. Il ne fait aucun doute que dans la marche qu'il a entreprise pour que se réalise un changement, le peuple sera dès plus attentif.

Nos félicitations au peuple fraternel du Mexique ! Il a en effet exprimé un désir de changement d'une façon décisive. C'est son engagement continu dans l'activation du facteur humain/conscience sociale qui garantira la réalisation de ce changement.

Mouvement du peuple mexicain pour s'investir du pouvoir souverain

- Correspondant du LML -



**Célébrations des résultats de l'élection dans les rues de Mexico, le soir des élections,
le 1er juillet 2018.**

Si, de manière générale, on pouvait sentir pendant toute la campagne qu'Andrés Manuel López Obrador (AMLO) se dirigeait vers une victoire à la présidence de la République, attirant à chacun de ses passages dans les grandes villes du pays des milliers de personnes, l'inattendu a été la force avec laquelle s'est exprimé le désir de changement à l'intérieur de toutes les structures de gouvernement du pays, que cela soit aux niveaux fédéral, des États ou des municipalités.

À la présidence, AMLO a remporté 31 des 32 États de la République, récoltant un peu plus de 24 millions de votes, soit 53 % du suffrage exprimé. Parmi ses trois rivaux, celui qui a obtenu le plus de votes n'a remporté que 22 % du suffrage. C'est dans les États les plus conservateurs comme en Basse-Californie et dans les États du nord tel que Sinaloa, jusque dans le nord-est avec Nueva Leon, que les Mexicains ont rejeté de manière écrasante des décennies de domination du Parti révolutionnaire institutionnel (PRI) et du Parti action national (PAN), optant à plus de 60 % pour la coalition Juntos Haremos Historia (« Ensemble nous ferons l'histoire ») dirigée par Mouvement de régénération nationale (MORENA), le parti d'AMLO.

Dans les bastions même du PRI, comme dans l'État de Mexico et l'État de Coahuila, c'est par

centaines de milliers de votes en faveur de la coalition d'AMLO que les citoyens ont rejeté les vieux partis.

Ce suffrage en faveur de la coalition d'AMLO a changé complètement la donne dans les deux chambres formant le Congrès mexicain. Avant l'élection du 1er juillet, la composition du Sénat était la suivante : PRI 55, PAN 34, PT 19, PRD 7, indépendants 7, PVEM 6.^[1] Après l'élection, sa composition est la suivante : MORENA 55, PAN 24, PRI 13, PRD 8, PVEM 7, MC 7, Encuentro social 7, PT 6 et Panal 1. Ce qui donne la majorité à la coalition formée du MORENA, du Parti du travail (PT) et Encuentro Social, avec 68 sénateurs sur un total de 128. Le même scénario se répète à la chambre des députés dans laquelle avant l'élection la représentation était : PRI 204, PAN 107, PRD 53, MORENA 47, PVEM 38, MC 21, NA 12, PES 12, SP 5, IND 1. La nouvelle représentation sera : MORENA 191, PAN 82, PT 61, Encuentro social 55, PRI 45, MC 27, PRD 21, PVEM 16, Panal 2. Ceci confère une majorité absolue à la coalition Juntos Haremos Historia avec 307 députés sur un total de 500.



Le désir de changement s'est également manifesté dans l'élection des Gouverneurs des huit États et du chef d'État pour ce qui est de Mexico devant procéder au renouvellement de la gouvernance. Cinq des neuf postes de gouverneur contestés ont été remportés par la coalition d'AMLO soit : Tabasco, Ciudad de Mexico, Chiapas, Morelos et Veracruz et il est fort probable que l'État de Puebla glissera également du côté de la coalition après un recomptage en raison d'une fraude de grande envergure. Il est à noter qu'avec la victoire dans Veracruz, l'État considéré comme le grenier du Mexique avec sa grande production d'agrumes, de café, de canne à sucre et de pétrole, c'est plus de 78 années de domination et de politique antipeuple du PRI qui prend fin.

La volonté du peuple à rejeter des décennies de menaces, d'assassinats, de corruption et de campagnes de peur s'est étendue dans la majorité des gouvernements au niveau local, autant au nord comme au sud, donnant le contrôle du pouvoir législatif au MORENA et sa coalition dans l'État de Mexico, Oaxaca, Veracruz, Sinaloa, Michoacan, Guerrero, Durango, Baja California Sur, et dans plus de la moitié des mairies du pays. C'est dire qu'autant les États du nord à forte concentration de production minière, industrielle et d'élevage de boeufs que les États du sud et sud-est avec leur grande production pétrolière, de café et de denrées alimentaires ont dit Non ! à la continuité du mépris du PRI et du PAN envers le peuple et manifesté leur désir de changement. Des exemples éloquentes témoignent de cette volonté de briser avec le passé, comme à Mezquital, communauté de l'extrême sud de l'État de Durango, où les communautés autochtones ont marché des kilomètres à travers les montagnes avec le matériel électoral à dos d'âne et n'hésitant pas à traverser à la nage des rivières avec ce matériel afin de s'assurer que la population allait pouvoir

exercer son droit de vote librement. Ou encore les milliers d'appels que les familles se sont faits d'un État à l'autre pour rappeler à tous et chacun l'importance d'aller voter pour mettre fin à 78 années de mépris et de domination du PRI sur le pays.

Les capitales d'État et les grandes villes du pays n'ont pas été épargnées par ce vent du désir de changement. Ainsi, 11 capitales d'État du nord au sud ont opté pour la coalition Juntos Haremos Historia, dont La Paz, Tuxtla Gutierrez, Toluca, Morelia, Cuernavaca, Oaxaca, Culiacan, Hermosillo, Villahermosa y Zacatecas, tout comme les grandes villes d'Acapulco et Ciudad Juarez à la frontière avec les États-Unis, malheureusement connue pour les enlèvements, viols et assassinats massifs des femmes de la région.

Ce raz de marée pour le changement s'est également manifesté dans la capitale du pays avec l'élection de la candidate de la coalition dirigée par le MORENA, Claudia Sheinbaum, comme cheffe de gouvernement ainsi que le gain de 11 des 16 mairies d'arrondissement que compte la ville de Mexico récemment élevée au rang d'État membre de la République.

Le fait que plus de 63 % des quelques 89 millions de citoyens avec droit de vote soient sortis voter malgré le haut niveau de violence caractérisé par plus de 100 assassinats de candidats et de leaders sociaux au cours des derniers mois, ou encore des centaines de lettres des grandes entreprises envoyées à des milliers de travailleurs pour les intimider en laissant planer une grande catastrophe économique et des pertes d'emplois s'ils ne votaient pas du bon côté, pour ne mentionner que ceux-ci, démontre à quel point le peuple mexicain était prêt à oser dire à travers son vote : assez c'est assez, il faut un changement. En cela, sa participation ne s'est pas limitée à sortir pour aller voter, elle s'est également manifestée par des actions pour s'assurer de faire échec aux tentatives de fraude électorale et ainsi faire en sorte que son vote soit respecté. C'est plus de trois millions de citoyens, incluant des centaines de milliers de jeunes, qui ont répondu à l'appel des partis politiques à les représenter dans les bureaux de vote. Ajoutez à cela les quelques 350 000 citoyens de tout âge qui ont accepté d'être fonctionnaires officiels de l'Institut national électoral pour l'élection, et c'est un véritable mouvement citoyen d'un bout à l'autre du pays qui s'est levé dans un esprit de responsabilité et de préoccupation pour l'avenir du pays. C'est cette préoccupation caractérisée par un profond amour pour la patrie qui a été ressentie dans toute la République.

Note

1. Liste des partis politiques :

MC, Movimiento Ciudadano
MORENA, Movimiento de Regeneracion Nacional
NA, Nueva Alianza
PRI, Partido Revolucionario Institucional
PAN, Partido Acion Nacional
PRD, Partido de la Revolucion Democratica
PT , Partido del Trabajo
PVEM, Partido Verde Ecologista de Mexico
PES, Partido Encuentro Social
PANAL, faction du Partido Nueva Alianza



La résistance continue de grandir aux États-Unis

Les manifestations du 30 juin dans tous les États défendent les droits des immigrants, des réfugiés, des familles et des enfants



Washington, DC

Le 30 juin, des centaines de milliers de personnes de tous les horizons ont participé à des manifestations dans tout le pays, affirmant les droits humains des enfants, des réfugiés et des immigrants et rejetant les attaques brutales et de grande envergure contre eux. Partout, la position était claire : la séparation des familles est un crime contre l'humanité ; la séparation est de la maltraitance des enfants ; les enfants ne sont pas des criminels ; aucun être humain n'est illégal ; l'asile est un droit ; réunion des familles MAINTENANT ! la terreur gouvernementale contre les familles doit cesser ; la détention pour Trump, pas pour les enfants ; mettre des enfants en cage est un crime ; pas de camps de concentration ; mettons fin à la détention.



De nombreuses familles ont participé avec leurs jeunes enfants qui ont souvent préparé les affiches. De Juneau, en Alaska, à Orlando, en Floride, les gens ont pris position dans de vastes actions qui les ont réunis dans les petites et grandes villes. Plus de 35 000 personnes ont défilé à Washington, 30 000 à New York, 60 000 à Chicago et 70 000 à Los Angeles, avec au total plus de 750 actions. Plus de 180 organisations ont participé à la mobilisation.

Les nombreuses familles d'immigrants et de réfugiés directement touchées ont joué un rôle important dans l'organisation et la participation aux actions, en prenant ouvertement position et en réclamant justice. Les femmes et les jeunes filles ont également joué un rôle important. Il en a été de même d'un grand nombre de travailleurs blancs, métallos, travailleurs de la santé, teamsters et bien d'autres. Comme l'a dit un organisateur, il n'avait jamais vu autant de personnes de divers horizons se présenter pour défendre les droits des immigrants et des réfugiés. De cette façon, la désinformation répandue avec l'élection de Trump, que les travailleurs blancs sont arriérés, qu'ils

sont des partisans racistes de Trump et de la brutalité du gouvernement, a été démasquée. La position commune de tous, des nationalités diverses qui forment la classe ouvrière unique des États-Unis, était claire : ces attaques sont inacceptables et nous ne garderons pas le silence !

Ce n'est pas notre président, notre Amérique ni notre démocratie

Un autre trait de ces nombreuses actions était la position qu'essentiellement il y a deux Amériques qui s'opposent : celle représentée par les gouvernants et leur représentant Trump, et celle du peuple représentée par ses actions organisées multiples et variées, dont des manifestations, des réunions, des pétitions, et plus encore. Beaucoup d'affiches dans différents endroits reflétaient cette lutte : la question n'est pas qui nous sommes ou devrions être ; enchaîner des bébés, ça n'est pas mon Amérique ; nous sommes ce que nous faisons, qui sommes-nous alors ? (avec deux photos, une personne qui met un enfant en prison et une autre qui accueille des réfugiés).



Depuis l'élection de Trump, qui a été largement dénoncée par la grande majorité, l'opinion est de plus en plus répandue selon laquelle le pays s'en va dans la mauvaise direction et que cela porte préjudice aux peuples, ici et à l'étranger. Comme beaucoup l'ont dit : ce n'est pas notre président, notre Amérique ou notre démocratie.

C'est un sérieux problème qui se pose aux gouvernants qui veulent maintenir leur pouvoir. L'État américain demande une population passive et conciliante au pays afin de mieux mener la guerre à l'étranger tout en augmentant la répression et l'impunité au pays. L'immigration est l'un des fronts où les gouvernants s'efforcent de faire en sorte que les gouvernés s'identifient à eux et à ce qu'ils présentent comme étant l'intérêt national. Tous doivent appuyer l'idée que la frontière doit être militarisée, les familles et les communautés terrorisées, les enfants criminalisés, au nom de la protection de l'intérêt national ou de la sécurité nationale.



La Cour suprême a récemment agi comme un bras de l'exécutif en mettant de l'avant le même point de vue : elle a statué à 5 contre 4 que l'exécutif a imposé une interdiction d'entrée aux musulmans conformément à l'exercice de l'autorité du président pour protéger l'intérêt national. Les gouvernants ont besoin que les gens s'identifient à l'intérêt national tel que déterminé par eux. Ils ne veulent certainement pas que les gens s'identifient plutôt à leurs propres intérêts, individuels, collectifs et aux intérêts généraux de la société, tels que la défense des droits humains de tous, ici et à

l'étranger. Ils ne veulent pas que les gens envisagent une société à l'image de la classe ouvrière, avec son identité prosociale, pro-égalité et visant à investir le peuple du pouvoir de décider. Tous les efforts sont donc faits pour diviser, détourner et empêcher le peuple de faire avancer la lutte pour les droits de tous. Les manifestations du 30 juin, comme celles des étudiants avant eux, sont une indication que les gens n'accepteront pas la direction arriérée des gouvernants et s'efforcent de devenir eux-mêmes les décideurs et d'avoir un pays qui sert leurs intérêts et ceux de toute l'humanité.

La démocratie existante ne fournit manifestement pas cela et ne fonctionne plus. Les conditions montrent clairement qu'une nouvelle démocratie est nécessaire. Le fait que deux fois au cours des trois derniers mois des centaines de milliers de personnes aient exprimé leur détermination à mener le pays dans une direction différente montre qu'une telle démocratie peut et doit être construite.

Les actions du 30 juin aux États-Unis

Washington, DC



Portland, Maine



Boston, Massachusetts



Stamford, Connecticut



Greenwich, Connecticut



Newark, New Jersey



New York



Dayton, Ohio



Chicago, Illinois



Minneapolis, Minnesota





Indianapolis, Indiana



Jackson, Tennessee



Atlanta, Géorgie





Tupelo, Mississippi



Kansas City; Dodge City, Kansas



Houston, Texas



Arizona



Los Angeles, Californie



San Francisco, Californie





Oakland, Californie



Santa Maria, Californie



San Jose, Californie



Portland, Oregon



Edmonds, Washington



Spokane, Washington



Juneau, Alaska





Actions au Canada

Caravane de bienvenue pour les réfugiés à la frontière, à Roxham, au Québec



Huntingdon, Sutton et Dunham, au Québec



Ottawa, Ontario



Toronto, Ontario





Hamilton, Ontario



Kitchener-Waterloo, Ontario



Guelph, Ontario



London, Ontario



Winnipeg, Manitoba



Edmonton, Alberta



Lethbridge, Alberta



Victoria, Colombie-Britannique



Les autorités rivales contribuent au danger de guerre civile

Dix-sept États, dont la Californie, l'Illinois, l'État de New York et l'État de Washington, de même que le district de Columbia à Washington, ont intenté le 25 juin une poursuite contre le gouvernement fédéral. La poursuite vise à forcer l'administration Trump à réunir plus de 2 000 enfants avec leurs parents. Elle est la première poursuite intentée par les États pour contrer la politique de « tolérance zéro » qui vise à criminaliser tous ceux qui entrent dans le pays et à séparer les enfants de leurs parents. Il est dit dans cette poursuite que le gouvernement fédéral agit en violation des droits constitutionnels des immigrants et des réfugiés, en particulier du droit



à une procédure régulière, et qu'il inflige illégalement un traumatisme aux enfants. Les procureurs généraux de la Californie, de Washington et du Massachusetts mènent la charge. L'État de New York devait déposer sa propre poursuite mais il s'est rallié aux autres. Les autres États sont le Maryland, l'Oregon, le Nouveau-Mexique, la Pennsylvanie, le New Jersey, l'Iowa, le Minnesota, le Rhode Island, la Virginie, le Vermont, la Caroline du Nord et le Delaware.

Le jour suivant, dans le cadre d'un recours collectif intenté plus tôt par l'Union américaine pour les libertés civiles (ACLU), un tribunal fédéral a décidé que Trump devait réunir dans les trente jours toutes les familles séparées et dans les quatorze jours les familles ayant des enfants de moins de cinq ans. Néanmoins, la poursuite intentée par les États va de l'avant. C'est une indication que les conflits au sein des cercles dirigeants s'intensifient alors qu'ils luttent pour le pouvoir et le contrôle des nombreuses agences de maintien de l'ordre sur lesquelles ils veulent asseoir leur autorité.



Une partie de ce qui est en jeu est de savoir si le gouvernement fédéral peut dicter aux États, en particulier aux plus grands d'entre eux, les questions relatives au maintien de l'ordre. La poursuite a lieu alors que plusieurs de ces mêmes États refusent d'envoyer des gardes nationaux à la frontière comme l'exige Trump et où certains, comme l'État de New York et la Californie, ont des lois sanctuaires qui empêchent les forces de l'ordre locales de coopérer avec les agents fédéraux, comme le Service de l'immigration et de l'application des règles douanières (ICE), sur certaines questions.

Dans ce cas, les soins et la détention des enfants et des réfugiés sont également un enjeu. Beaucoup de centres de détention gérés par le gouvernement fédéral sont, par exemple, en violation des lois de l'État concernant l'émission de permis, la sécurité et les exigences médicales pour le logement des enfants.

Les États sont en conflit avec le gouvernement fédéral quant à savoir qui aura autorité dans une situation où l'État de droit a été effectivement éliminé, comme le montrent les actions entourant l'immigration. Le gouvernement fédéral agit en toute impunité contre la Loi sur les droits humains que les États-Unis sont tenus de respecter. Les États semblent penser que s'appuyer sur la constitution résoudra le conflit et tenir l'exécutif en échec, mais il n'y a pas de base pour cela. En fait, ce sont les arrangements mêmes de la constitution qui ont permis à l'exécutif d'usurper de plus en plus le pouvoir et de le concentrer dans le bureau du président. Comme l'affirme le serment du président, il doit « remplir fidèlement les fonctions de président des États-Unis ». À moins d'être destitué, le président peut utiliser les pouvoirs de police de l'exécutif comme bon lui semble. Le point a été atteint où ces pouvoirs de police sont tout ce qui reste de l'autorité publique et où tout semblant de



gouvernement qui défend le bien public et maintient l'État de droit a été éliminé. Cela est évident non seulement en matière d'immigration, mais plus largement sur les questions des droits des travailleurs, des femmes, des étudiants, des questions de racisme et d'inégalités provenant du gouvernement, etc.

Cependant, une telle situation mine aux yeux du peuple la légitimité du gouvernement fédéral, y compris sa capacité d'avoir le monopole de l'usage de la force. Cela crée les conditions pour une rivalité entre les différents niveaux d'autorité, en l'occurrence ceux du gouvernement fédéral et des États. Dans une situation où beaucoup de ces États, comme New York et la Californie, pourraient être des pays à part entière, une telle rivalité signifie que les conditions d'une guerre civile qui couve toujours sous la surface pourraient donner naissance à la violence ouverte. Dans le conflit actuel, que Trump respecte ou pas la décision de la Cour fédérale, que les États persistent et parviennent à obtenir ou pas une décision qui leur est favorable, que les gardes nationaux se plient à la volonté des gouverneurs ou à celle de Trump, tous ces exemples sont des indications de la gravité de la situation créée par les conditions d'une guerre civile.

Les factions rivales de l'élite dirigeante aimeraient que les gens se rangent derrière l'une ou l'autre faction de manière à empêcher la grande majorité, les travailleurs, de s'arroger du pouvoir politique. Mais les nombreuses actions indiquent déjà que les gens n'acceptent pas un tel rôle. Ils cherchent une nouvelle direction. Ils luttent pour un gouvernement qui défend les droits de tous, pour un gouvernement antiguerre et une économie de paix. Une telle direction peut résoudre les guerres à l'étranger et les conflits au pays en faveur des intérêts du peuple.

Deuxième anniversaire du référendum sur le Brexit

Hystérie et division



Le 23 juin était le deuxième anniversaire du référendum organisé par le premier ministre David Cameron sur la question de quitter ou de continuer de faire partie de l'Union européenne. Le 8 juin était aussi le premier anniversaire de l'élection anticipée annoncée par la première ministre actuelle Theresa May, laquelle élection devait être garante d'un gouvernement fort et stable suite à la démission de Cameron en raison du résultat référendaire favorable à quitter l'Union européenne (UE).

Le référendum n'avait pas comme objectif de résoudre la question de quitter ou de continuer de faire partie de l'UE. Ni cette question ne se posait-elle ainsi à la classe ouvrière de la Grande-Bretagne. Les problèmes avec lesquels la société était aux prises ne pouvaient être réduits à une question de quitter ou de continuer de faire partie de l'UE.

Les problèmes auxquels la société fait face ne seront pas résolus non plus par un Brexit du « no deal », un Brexit du « bad deal », ou un « soft Brexit ». L'anarchie sévit dans les sphères de la production et dans l'économie mondiale dans son ensemble. Une « économie souveraine » de la Grande-Bretagne, qui « reprend le contrôle » de l'UE, n'est rien de moins qu'un fantasme. Les impérialistes mondiaux dominent l'économie.

À la question : « À qui appartient la Grande-Bretagne ? », certains analystes répondent qu'il faut tenir compte du fait que pas moins de la moitié des entreprises en Grande-Bretagne font partie de cartels, de monopoles ou de conglomérats internationaux.[1] Cela montre qui servent les politiques commerciales néolibérales aujourd'hui. Les grandes puissances qui contrôlent l'UE se livrent à une rivalité féroce entre elles et, que la Grande-Bretagne reste ou sorte, il est clair qu'elle « veut le beurre et le pain du beurre ». Par contre, ce que veulent les peuples de toute l'Europe, y compris de Grande-Bretagne, c'est de pouvoir exercer un contrôle sur les décisions concernant leur économie.

La première ministre Theresa May et sa coterie sont complètement paralysées par cette question de quitter l'UE avec leurs discours sur la préservation d'un « ordre international fondé sur des règles ». Même au sein du Parti conservateur, il y a des intérêts privés rivaux qui empêchent tout consensus « par le dialogue ». L'oligarchie financière de la ville de Londres est parmi les plus puissantes du monde, comme le sont aussi les manufacturiers britanniques de l'armement qui veulent faire de la Grande-Bretagne le centre du commerce de la guerre.

Les travailleurs de Grande-Bretagne, d'Irlande, d'Écosse et du pays de Galles sont engagés dans la formulation d'arrangements qui bénéficieront au peuple et les élites dominantes de Grande-Bretagne et de l'UE en sont très préoccupées. L'UE est en crise à cause des contradictions dans ses rangs sur qui bénéficiera des relations commerciales et des processus décisionnels mis en place.

Basé sur un éditorial paru dans Workers' Weekly, une publication en ligne du Parti communiste révolutionnaire de Grande-Bretagne (marxiste-léniniste), le 23 juin 2018.

Note

1. Voir « [Who Owns Britain ?](#) openDemocracy

Le gouvernement britannique ne peut concilier sa direction antisociale et proguerre avec les besoins du peuple

- Workers' Weekly -

D'autres événements qui se sont produits cette semaine montrent que le gouvernement de Theresa May ne peut pas concilier sa direction antisociale et proguerre avec le bien-être et les besoins du peuple. Le 17 juin, Theresa May a annoncé que le NHS (National Health Service, le système de la santé publique) en Angleterre recevra 20 milliards de livres supplémentaires par an d'ici 2023

pour son « 70e anniversaire ». Jeudi, après avoir été critiquée par ses chefs militaires, elle s'est vantée devant le secrétaire général de l'OTAN, Jens Stoltenberg, que « nous avons le plus grand budget de défense en Europe » et a ajouté que « nous continuerons à contribuer de diverses manières dans le domaine des capacités conventionnelles, cybernétiques et nucléaires ».



Cette déclaration du 15 juin de la première ministre au sujet du NHS ne comprenait pas de détails et a été faite à un moment où le gouvernement a annoncé qu'il va lancer un Livre vert qui va présenter les dépenses futures en matière de santé et de protection sociale. Bien sûr, il n'y avait aucune mention de l'investissement supplémentaire désespérément nécessaire au NHS en Écosse, au Pays de Galles et dans le nord de l'Irlande dont la responsabilité du financement incombe au gouvernement de Westminster. Il n'y avait pas non plus de reconnaissance de la profondeur de la crise du NHS en raison de la direction néolibérale imposée par les grandes sociétés de santé et les institutions étatiques sous leur contrôle, ou des 3 % « économies d'efficacité », les coupes imposées à toutes les fiduciaires du NHS annuellement. Commentant l'entrevue, le reportage de la BBC a mentionné que le budget de 114 milliards de livres sterling du NHS en Angleterre « augmentera en moyenne de 3,4 % par an, mais cela reste inférieur à la hausse moyenne de 3,7 % du NHS depuis 1948. La première ministre a dit dans l'entrevue que cela serait financé en partie par un 'dividende Brexit', mais a aussi fait allusion à des hausses d'impôts. » Cela a suscité des commentaires au Parlement mercredi, notamment de la part du chef de l'opposition Jeremy Corbyn, qui, dans les PMQ (questions à la première ministre), a questionné le « dividende Brexit » et a demandé : « Quelles taxes augmentent et pour qui ? »

Chart 3: Estimated Top Ten Defence Exporters (Based on Orders/Contracts Signed): 2007-16 (\$Bn)

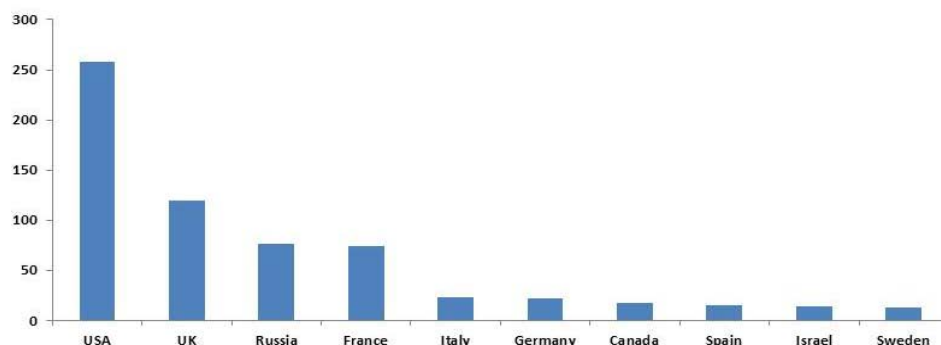


Tableau 3 : Les dix principaux exportateurs de la Défense (en fonction des commandes et des contrats conclus) : 2007-15 (milliards \$)

Il a également été rapporté dans le *Financial Times* et d'autres documents que Theresa May avait dit aux « chefs militaires stupéfaits » et au secrétaire à la Défense Gavin Williamson que « le ministère de la Défense devrait faire des coupures et mettre fin à toute une gamme de capacités militaires. » Les reportages ont indiqué que cela a envoyé « des ondes de choc dans tout le ministère de la Défense » que le Trésor ne trouvera pas d'argent supplémentaire pour les forces armées quand un examen des capacités britanniques se terminera à l'automne.

Le 17 juin, en visite en Grande-Bretagne avant le sommet de l'OTAN du mois prochain à Bruxelles avec les chefs de gouvernement, Jens Stoltenberg a appelé la Grande-Bretagne à maintenir son rôle comme l'un des plus grands dépensiers militaires du monde. Il a également rencontré Theresa May et a tenu une conférence de presse conjointe où elle a déclaré que « les rapports que vous avez lus ne sont pas exacts. » Elle a dit que la Grande-Bretagne continuera d'être le principal contributeur à l'alliance de même qu'une « nation de la défense » de premier plan et continuera de dépenser 2 % du PIB dans le secteur militaire.

Le NHS est une partie essentielle du bien-être des personnes dans une économie socialisée. Ce fait doit être reconnu et ne pas être réduit à un « coût » pour l'économie à être mis en concurrence avec les ambitions de l'élite dirigeante de s'ingérer dans d'autres pays et de faire la guerre. Les travailleurs de la santé créent de la valeur dans l'économie socialisée. L'immense valeur qu'ils produisent doit être revendiquée par le gouvernement en grande partie des monopoles et des oligopoles qui consomment et profitent de cette valeur pour avoir une main-d'oeuvre en bonne santé. La crise du financement du NHS montre que le NHS ne peut pas être réconcilié avec un système fiscal si archaïque qui ne réclame pas cette valeur. Il ne peut pas non plus être réconcilié avec les ambitions proguerre de l'élite impérialiste dirigeante et sa volonté de maintenir l'ingérence militaire britannique et de mener des guerres d'agression avec l'objectif impérial de faire de la Grande-Bretagne une « puissance dirigeante » dans le monde pour servir ses intérêts et les intérêts du système impérialiste d'États.

(23 juin 2018. Traduit de l'anglais par LML)



Lisez Le Marxiste-Léniniste
Site web: www.pccml.ca Courriel: redaction@cpcml.ca