

# LE POING

Le journal qui ne prend pas de gants

Apériodique libertaire d'Amiens et d'ailleurs

N°2 - Mai 2014 - Prix libre

## ÉDITORIAL

### DO IT YOURSELF\*

# OISIVETÉ, LÉGÈRETÉ ET SÉRÉNITÉ

La vision de mille vaches sans prairie persiste, tandis que le train des idées illusoire de la gauche tourne en rond entre retour au protectionnisme, nationalisation des banques, allocation universelle sous-tendue par la croissance présumée incessante du PIB...

Loin de ces visions sophistiquées et audacieusement téméraires, il est possible d'affirmer que la re-définition du travail (« moyen de » ou fin en soi) est un enjeu social majeur et que cette affaire est largement évaluée par la plupart des formations politiques actuelles, qu'elles soient partisans, syndicales ou associatives.

Pourtant ce n'est pas la littérature, parfois laborieuse, qui manque à ce sujet.

Fort heureusement, en contrepartie, les textes traitant de l'oisiveté, antithèse trop peu célébrée du travail, sont souvent (et nécessairement ?) courts.

Parmi ces essais, il en est un qui nous tient particulièrement à cœur, plein de vertus prophylactiques (tout comme *La Zone Autonome Périodique*, 1991, d'Hakim Bey), et qui renforce nos moyens défensifs dans l'exercice contraint de nos salariés. Paru en 1932 *l'Eloge de l'Oisiveté* de Bertrand Russell est court, limpide, toujours contemporain, et plein d'humour. Il y est question de chômage et d'emploi, mais aussi de guerre (14-18), de tramway et d'université. Sans hâte mais sûrement, le décor est posé : « Et d'abord, qu'est ce que le travail ? Il existe deux types de travail : le premier consiste à

déplacer une certaine quantité de matière se trouvant à la surface de la terre, ou dans le sol même ; le second, à dire à quelqu'un d'autre de le faire. Le premier type de travail est désagréable et mal payé ; le second est agréable et très bien payé. Le second travail peut s'étendre de façon illimitée : il y a non seulement ceux qui donnent des ordres, mais aussi ceux qui donnent des conseils sur le genre d'ordres à donner. Normalement, deux sortes de conseils sont donnés simultanément par deux groupes organisés : c'est ce qu'on appelle la politique. Il n'est pas nécessaire pour accomplir ce type de travail de posséder des connaissances dans le domaine où l'on dispense des conseils : ce qu'il faut par contre, c'est maîtriser l'art de persuader par la parole et par l'écrit, c'est-à-dire l'art de la publicité. ». Et Russell poursuit : « Le loisir est indispensable à la civilisation, et, jadis, le loisir d'un petit nombre n'était possible que grâce au labeur du grand nombre. Mais ce labeur avait de la valeur, non parce que le travail est une bonne chose, mais parce que le loisir est une bonne chose. Grâce à la technique moderne il serait possible de répartir le loisir de façon équitable sans porter préjudice à la civilisation. », notant, au passage : « Être industriel, sobre, disposé à travailler dur pour des avantages lointains, tout cela revient sur le tapis, même la soumission à l'autorité. D'ailleurs, l'autorité représente toujours la volonté du Maître de l'Univers, lequel, toutefois, est maintenant connu sous le nom de Matérialisme Dialectique. » ▶

\*Fais le toi-même

## SOMMAIRE

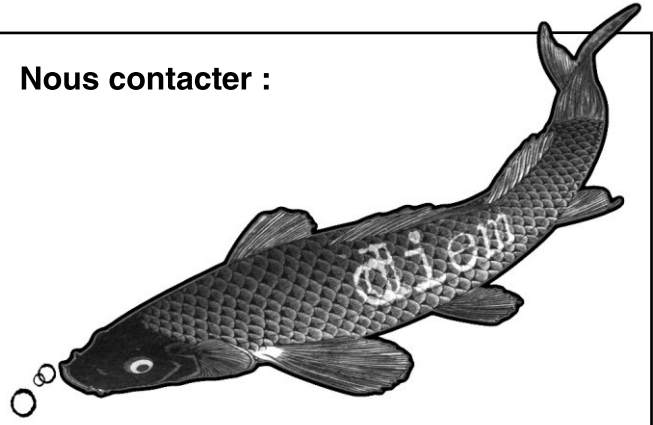
Recto ..... Page 1  
Verso ..... Page 2

Trente petites pages pour se purger l'esprit ! Trente pages rédigées à une époque où tout pouvait basculer, d'un côté comme de l'autre, et qui permettent maintenant de respirer profondément, de s'extraire quelques instants du chaos ultra-libéral pour appréhender, ensuite, avec sérénité, afin de mieux les désamorcer, les mutations radicales que le patronat impose au statut de salarié, achevant de faire du travail une aliénation pensée comme indépassable tant à la droite du Capital qu'à sa gauche.

Fin de la bande-annonce, rendez-vous chez votre libraire préféré, puis au bord de l'eau ou à l'ombre d'un tilleul argenté, pour jouir immédiatement et sans entrave du farniente.

BERNOINE

Nous contacter :



lepoing.presselibertaire@gmail.com

## LE TRAMWAY QUAND LES SALARIÉS ARRIVERONT PAR RAMES ENTIÈRES...

Il aura suffi d'une élection municipale pour consacrer le tramway et en faire un serpent de mer du débat public amiénois. Passera-t-il ou ne passera-t-il pas ? Alternative à la voiture et à la pollution de l'air pour certains, gouffre financier et projet inutile pour d'autres, le tramway a fait couler beaucoup d'encre ces derniers temps dans notre cité. D'ailleurs il est drôle de constater que la droite amiénoise en a fait quasiment son seul cheval de bataille comme en témoigne leur argument d'une grande profondeur politique, le « trop d'impôts ». Ils ont été les premiers à lancer cette piste et pourtant ce sont bien eux, sous le mandat De Robien, qui ont plombé le budget municipal (entraînant une hausse des impôts non négligeable) avec l'opération « Ville en travaux ». Paraît-il qu'il n'y a que les cons qui ne changent pas d'avis !

Au-delà des réjouissances politiques, arbre qui cache comme bien souvent la forêt, le tramway est symptomatique des mutations que connaît notre ville, à l'image de nombreuses villes en France et dans le monde.

L'un des buts principaux de ce nouveau mode de transport est le gain de temps, la réduction des distances. Au premier rang sont concernés les gens qui n'ont pas beaucoup de temps et qui cherchent

à en perdre le moins possible : les salariés.

Cette affirmation appelle une petite explication...

Depuis plusieurs années, le paysage social des villes évoluent et il suffit pour s'en convaincre, de regarder les bâtiments et les aménagements des espaces publics : à Amiens, le centre-ville s'est piétonnisé avec des espaces dédiés à la détente (Place Gambetta notamment), les façades ont été rénovées. Cette embellie de façade ne se cantonne pas qu'au cœur de ville commerçant, les quartiers autour connaissent depuis plusieurs années cette évolution : Saint Leu, Quartier de la gare, Saint Roch, Saint Maurice.

Ce phénomène est à mettre en rapport avec les populations qui vivent dans ces espaces. Les prix de l'immobilier en hausse forte ces dernières décennies montrent que beaucoup plus de gens s'intéressent à une vie de centre ville (proximité des commerces, des administrations, des nœuds de transport type gare ferroviaire et routière) plus pratique et en apparence plus confortable.

La conséquence logique de cette pression démographique est que les gens qui ont les moyens s'accaparent le centre et sa périphérie (en accédant à la propriété ou en assumant un loyer plus cher). De l'autre côté, les gens plus modeste sont

relégués à la périphérie des villes (forcément dans des endroits qui profitent moins des largesses des élus en terme de réhabilitation). Parions sans trop d'audace qu'Amiens-Nord deviendra un quartier particulièrement attractif dans les décennies à venir, au vu de sa proximité avec le centre-ville et de la construction du nouveau campus de la Citadelle.

En clair, il s'agit de ségrégation spatiale : les plus pauvres à l'écart hors des beaux paysages « façon carte postale » du centre. Et c'est là où le tramway prend tout son sens. Les commerces, les entreprises, les établissements publics du centre ont besoin d'une main d'œuvre plus ou moins modeste. Le tramway permet justement d'amener cette main d'œuvre corvéable et rejetée aux périphéries, rapidement à toute heure du jour (ce qui prend tout son sens face à la flexibilité horaire en développement dans le monde du travail).

Bref, le tram (ça fait plus chic !) n'est qu'un aménagement de la précarité croissante des populations des villes. Il nous montre à quel point les inégalités se creusent, et surtout à quel point les élites politiques se soucient bien plus des « nécessités » de l'économie capitaliste que du bien-être réel des individus.

SITTING-BOULE