

**Depuis le 24 juin, les salariés de la SNCM sont en grève contre la casse de leurs emplois
et pour la défense de la convention maritime (pavillon français)**

Le gouvernement prend une lourde responsabilité en refusant d'y répondre.

Jeudi 3 juillet 2014, des incidents se sont déroulés sur le port de Porto-Vecchio, où des marins en grève ont été la cible de jets de pierres, puis d'engins fumigènes (pouvant générer un incendie).

Les marins ont été dans l'obligation, seuls, de se défendre. Puis un hélicoptère a survolé le port. Puis quelques gendarmes sont intervenus. Et ce sont les marins qui ont été dans l'obligation de lever l'ancre et quitter le port estimant que leur sécurité et celle du navire n'étaient plus assurées.

L'intégrité physique des travailleurs en grève a été clairement mise en cause.

Il s'agit de la défense des travailleurs et de leurs organisations syndicales qui revendiquent leurs droits, leurs conventions collectives et leurs acquis sociaux, contre les diktats européens, contre leur mise en œuvre par le gouvernement français visant à la généralisation du low-cost, de la déréglementation, de la précarité.

L'acharnement contre la SNCM et ses marins (incluant les officiers et les sédentaires) n'a pas cessé depuis plus de 20 ans :

- le traité de Maastricht signé (1992), la Corsica ferries ouvre une première ligne entre Bastia et Nice en s'engouffrant dans la libéralisation ouverte par le traité.
- toujours en application de ce traité, le 1^{er} janvier 1999 est ouvert la possibilité d'embaucher des marins sur les eaux territoriales françaises en dehors du pavillon français dit de 1^{er} registre. Et en 2001, c'est la suppression de la concession publique du service de continuité territoriale dont bénéficiait la SNCM depuis 1976.
- 2003 : la commission européenne impose des cessions d'actifs à la SNCM, puis en 2005 le gouvernement décide la privatisation de la compagnie historique. C'est dans ce cadre qu'il va opérer un premier versement de 120 millions de subventions, aujourd'hui réclamés par les juges européens.
- Enfin, en 2006, c'est le tournant vers la privatisation (l'Etat ne détenant que 25 %) avec le transfert à Transdev.
- ultime coup porté : le gouvernement, pourtant signataire d'un « plan long terme » en date du 31 décembre 2013, par son vote lors du conseil de surveillance du 12 mai 2014, laisse la voie libre à Transdev pour liquider la SNCM.

Les grèves à la SNCM ont eu lieu dans ces conditions : comme le disait un marin mardi 30 juin : « *ça fait 30 ans que je suis à la SNCM, et ce que je constate c'est qu'il a fallu toujours faire des grèves défensives, car on n'a jamais revendiqué que le refus de perdre nos acquis, nos droits, ceux que nos anciens ont acquis au sortir de la guerre. Et ils détruisent tout ça pour laisser la place nette au low-cost!* ». Un autre ajoutait : « *oui, nos revendications sont légitimes* ».

Le gouvernement, en refusant systématiquement de répondre aux conditions de maintien de la SNCM (dont la commande des navires à STX-France de Saint-Nazaire et la publication du décret dit « du pays d'accueil » (maintenant les conditions d'embauche des marins dans le cadre du Code du travail français), alors même qu'il a signé un accord de mise en œuvre de ces engagements, ouvre ainsi la voie aux plus dangereuses exploitations de haines contre les travailleurs et leurs organisations.

Toutes les organisations politiques se réclamant du mouvement ouvrier ne devraient-elles pas dire : « *Les revendications des marins, sédentaires et officiers de la SNCM, la grève avec leurs organisations syndicales CGT – FO – CFE-CGC, CFDT et SAMM sont légitimes* » ?

C'est la position du POI.

**Les secrétaires nationaux du Parti ouvrier indépendant
Claude Jenet, Daniel Gluckstein, Jean Markun, Gérard Schivardi**

Paris, le 4 juillet 2014, 18 heures