

⇒ réalisent, elles contribuent à l'intensification du rythme du travail et à sa dégradation. Autrement dit, elles accroissent l'exploitation, d'une part, et le chômage massif, de l'autre (*lire ci-dessous*). Et elles favorisent des formes d'emploi toujours plus précaires, confinant parfois à l'esclavagisme.

Un exemple caricatural et particulièrement obscène (c'est le mot) nous en est donné par « Ohlala », cette

en constatant « l'amateurisme » des échanges marchands du sexe dans sa ville, et comprenant qu'il y avait là un « créneau à exploiter ». Le tout bien entendu assorti de considérations humanistes et censément bienveillantes à l'adresse des « filles » qu'elle veut aider à mieux rentabiliser leurs prestations, notamment en réduisant les « heures creuses » et autres « pauses » entre leurs passes !

On le voit : selon le slogan sarcastique et décalé des années 1980 (repris pourtant au premier degré par *Actuel*, le magazine phare des « jeunes gens modernes ») : *On vit une époque formidable !* Et soyons lucide : « si on

Les nouvelles technologies de la communication favorisent des formes d'emploi toujours plus précaires, confinant parfois à l'esclavagisme.

start-up berlinoise, créée par une très jeune *wonder woman* qui a développé une *appli* qu'elle met « généreusement » (n'exagérons rien : contre paiement de ses « services », si on ose dire) à la disposition... des prostituées et de leurs clients ! (4) Cela, hors tout jugement moral, qu'elle écarte d'emblée au nom d'une conception très libertarienne de l'« autonomie » et du prétendu « libre choix », ne concevant pas même un instant qu'il puisse s'agir d'une banalisation et « rationalisation » atterrantes de l'esclavage sexuel...

Un cynisme décomplexé, qu'elle justifie elle aussi en se réclamant de l'efficacité et de la « modernité ». La patronne de ce business hallucinant explique en effet qu'elle en a eu l'idée

les laisse faire », tout ce qui précède n'est qu'un avant-goût de ce qui nous attend. □

(1) Abusivement, d'ailleurs, car on fait dire au pauvre homme beaucoup de choses qu'en réalité il réfutait et rejetait, étant, lui, partisan d'une régulation étatique pour limiter les excès du marché et du « chacun pour soi ».

(2) Voir le premier volet de notre enquête dans *Ensemble !* 88.

(3) « Tout le monde tout nu », un cycle d'activités sur le respect de la vie privée, de janvier à décembre 2015, à Bruxelles et en Wallonie, voir le programme sur www.liguedh.be/72430

(4) Lire l'article de Jacques Pezet « A Berlin, une app pour « faire le trottoir » avec les moyens du XXI^e siècle » : <http://rue89.nouvelobs.com/2015/09/22/a-berlin-app-faire-trottoir-les-moyens-xxie-siecle-261297>

« 'Y a des b

« Oh mais dis donc, c'est intéressant, ça. », chantait Léo Ferré, il y a presque soixante ans, couplet d'un de ses succès prophétiques, déjà intitulé *La vie moderne*.

Denois Desbonnet (CSCE)

A propos de Uber, le cheval de bataille – et de Troie – de cette « nouvelle économie » de pirates et de sabordeurs, plusieurs de nos témoins ont mis l'accent sur la maîtrise absolue que confère aux propriétaires de l'entreprise leur concentration de « l'information », via les serveurs du système. Un avantage technologique littéralement écrasant : quel Etat aurait-il la capacité de contrôler la réalité des courses réellement effectuées, dès lors que ces connexions sont toutes regroupées au siège central... californien ?

Mais les plus lucides de ces observateurs privilégiés pointent également une autre menace : l'arrivée, sinon imminente, du moins proche des fameuses « voitures sans chauffeur », popularisées par un nouveau venu dans le monde automobile : la marque Tesla, une des premières à concevoir un de ces prototypes. Mais qui sont également un des grands objectifs des départements « recherche et développement » de maints autres constructeurs. Hormis les taxes et les assurances largement éludées par les conducteurs roulant pour Uber, ces derniers sont eux-mêmes la seule « variable d'ajustement ». En d'autres termes, comme toujours et partout ailleurs sous le capitalisme, la « main-d'œuvre », cette force de travail dont Marx disait que le patronat tente toujours plus de comprimer le « coût », est sacrifiée quand cela est utile et donc « nécessaire » : n'est-ce pas le refrain éculé de la FEB, de l'UWE, du Voka, du MR, de l'Open VLD et de la NVA ?

Aussi, on imagine aisément le profit

□ □ □

RETOUR À GERMINAL

Le « système Uber » ? Un retour à Germinal. Tel est l'avis de Hervé de Viron, patron des Taxis uclois et secrétaire de Groupement des entreprises de taxis et de voitures de location (GTL).

« Il faut comprendre la très forte colère des chauffeurs de taxis. Uber fonctionne depuis longtemps dans la plus parfaite illégalité. On se demande quand l'administration se décidera à réagir enfin, pour mettre fin à ce scandale. Cela, alors que, par contre, on continue à nous contrôler sans cesse, et même avec des exigences toujours plus sévères. Vraiment, c'est de la schizophrénie !

Au-delà de ce traitement tout à fait inégal, nous sommes aussi très inquiets face au développement du « système Uber » : c'est gigantesque, tentaculaire. Et, sur le plan social, c'est le retour à Germinal ! Leur fonctionnement, c'est « le travail – et le salaire – à la pièce », où on peut être rejeté du jour au lendemain, sans la moindre indemnité. C'est la course à l'échalote vers le salaire archi-

minimum – et encore ! Et avec zéro garantie, pour le chauffeur comme pour le client, du point de vue tarif, conditions de travail, ou même assurance... Bref, ce n'est même plus Zola, c'est l'âge des cavernes, avec une concurrence sauvage, la lutte de tous contre tous : si votre voisin vous dérange, vous lui envoyez un silox avec une fronde, ou vous lui donnez un coup de gourdin. Si c'est ça le type de société qu'on nous prépare... Et certains politiciens nous présentent cela comme « le progrès » : en tout cas, ce n'est pas la vision que j'en ai ! Il faudra se battre pour empêcher ce recul incroyable. »

Boulons électroniques, qui s'vissent tout seuls, c'est fantastique, et qui vont pas au syndicat ! »

colossal que tirerait Uber d'une mise en circulation (on ne peut mieux dire) de voitures « intelligentes », permettant de renvoyer au... garage les conducteurs « tarifés ». Et cela, qu'ils soient légaux – ses « encombrants » concurrents, les actuels taxis et limousines officiels – ou « franc-tireurs », comme ses propres « utilisateurs » et « partenaires » semi-clandestins. Lesquels pourraient, demain, faire les frais de la future « charrette », devenir à leur tour surperflus, et donc très rapidement déchanter.

Ce futur proche n'est plus de la science-fiction, mais bien un film d'horreur au scénario assez plausible. Et cette évolution s'inscrit d'ailleurs dans une tendance généralisée et déjà ancienne dans le secteur du transport des personnes – y compris le « transport public » où les suppressions totales de personnel se sont succédé, et où les projets abondent encore dans la même veine. De la disparition

Exactement comme on a vu, en un temps record, s'imposer les caisses à « scanning » dans les grandes surfaces (certaines, telle Red, la sous-marque de Delhaize, ne connaissent plus que ce mode de comptabilisation et de paiement).

A quand un sursaut des consommateurs aveuglés ?

Certes, on nous dira que les métiers qui seraient ainsi « appelés à disparaître », dans une vision aussi fataliste que béatement optimiste, sont peu gratifiants, et se caractérisent par des tâches répétitives, inconfortables et dévalorisées, voire à des maladies professionnelles spécifiques (« musculo-squelettiques »). Mais ces considérations pseudo-humanistes font fi d'une évidence historique. Si notre société n'était pas guidée par le seul profit, ou si, plus modestement, nous connaissions un rapport de forces

partout dans l'industrie comme dans le secteur tertiaire, l'implantation généralisée et accélérée de l'automatisation et l'informatisation s'est soldée par une hémorragie d'emplois, que n'a jamais compensée la création de nouvelles professions liées à ces nouvelles technologies.

Bref, ce qui nous guette avec cette nouvelle accélération de la restructuration capitaliste, ce n'est ni plus ni moins que l'anéantissement à plus ou moins brève échéance de secteurs professionnels entiers, et donc une nouvelle perte sèche pour l'emploi, et sur le plan social. A moins d'un sursaut, d'une prise de conscience et d'une mobilisation massives, qui iraient bien au-delà de ceux qui tentent de défendre leur gagne-pain, et qui rassembleraient également ceux qui bénéficient du service qu'ils en reçoivent, jour après jour. Ces « usagers » et « consommateurs » aveuglés par les séductions de « tout ce qu'on veut nous vendre, tout ce qu'on veut nous prendre », comme le résumait si bien l'ami Rapsat. Et qui, trop souvent, ne voient que leur propre profit à très court terme, sans songer au retour du boomerang, qui viendra les percuter eux aussi, tôt ou tard.

Ce n'est que dans la perspective d'un tel élargissement de la lutte, pour lequel plaident la plupart des acteurs du Front Commun des Taxis, que réside la seule chance de victoire et de salut, face à un ennemi aussi insidieux que tentaculaire. □

*Dans les usines, y a plus personne
Ça fait plus net quand midi sonne
Et qu' Miss Robot danse la polka
Y a des boulons électroniques
Qui s'vissent tout seuls, c'est fantastique
Et qui vont pas au syndicat !*

Léo Ferré, strophe extraite de *La vie moderne*, 1953.

Prétendre que cette « mutation » serait bénéfique pour les forçats de ces secteurs lourds et mal payés est un mythe et une mystification.

« historique » des contrôleurs à bord des bus et des trams (les antiques « receveurs »), au métro bruxellois, dont on nous annonce pour bientôt la conduite entièrement automatisée et « déshumanisée », en passant par les « trains de demain », qui empruntent la même voie. Ou même ceux d'aujourd'hui, où l'on veut sacrifier les accompagnateurs. La contrepartie de cette grande braderie du monde du travail est évidemment une débauche de machinisme, à grand « renfort » de portillons et autres accès par badge électroniques.

moins défavorable aux travailleurs face à la dictature des entrepreneurs et des actionnaires, on pourrait sans doute se réjouir de la mort programmée de ces « métiers pénibles ».

Seulement voilà : dans le contexte actuel où le mouvement ouvrier est très massivement sur la défensive, et même « en retraite », prétendre que cette « mutation » serait bénéfique pour les forçats de ces secteurs lourds et mal payés, et augurerait de leur reconversion dans des postes de travail plus valorisants, est un mythe et une mystification. Depuis l'après-guerre,